# COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

# DÉBATS

DE LA

# CHAMBRE DES COMMUNES

DU

# CANADA

---

## QUATRIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

---

## 7-8 EDOUARD VII, 1907-8

---

VOL. LXXXIII

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

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1907-8

# *ERRATA.*

VOL. II.

Colonne 2300 : Au-dessous du titre : " Indiens de la réserve de Saint-Pierre ", lire : " M. W. J. Roche demande : ".

Colonne 2652 : Sous le titre : " Bureau d'hygiène ", lire : " M. J .B. Black " au lieu de " M. J. B. Clarke ".

Colonne 2685 : Sous le titre : " Port de Belleville ", lire : " M. Porter ", au lieu de " L'hon. M. Foster ".

Colonne 3104 : Dans titre commeençant par les mots : " Discussion d'une motion ", lire " projeté " au lieu de " projets ".

Colonne 3356 : Dixième ligne avant la fin, lire : " par le gouvernement de M. Mackenzie ", au lieu de " de M. Mackenzie par le gouvernement ".

Colonne 3632 : Lire " A. C. Macdonell " au lieu de " A. C. Macdonald ".

Colonne 3636 : Idem.

Colonne 3759 : " Lire " projet de loi (n° 25) " au lieu (n° 26) ".

Colonne 3767 : 11e ligne, lire " M. McCool " au lieu de " M. McLeod ".

Colonne 3985 : Lire " Le 2e (n° 107) " au lieu de " Le 2e n° 109 ".

Colonne 3992 : Lire, sous le titre : " Tunnel international—Droits de Douane ", " M. McLaren demande : ".

Colonne 4051 : Lire, sous le titre : " Dépôt de rapport ", " 4e rapport " au lieu de " 40e rapport ".

# Débats des Communes

## QUATRIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

### CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 28 janvier 1908.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF A L'USAGE DE LA LANGUE FRANCAISE DANS LES SERVICES D'UTILITE PUBLIQUE.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): demande à déposer un projet de loi (bill n° 85) tendant à modifier la loi des chemins de fer, et s'exprime ainsi :

Monsieur l'Orateur, le projet de loi que je présente en première délibération a pour objet de remédier à l'état de choses qui existe spécialement dans la province de Québec. Le principe de l'amendement que je propose, se trouve actuellement dans la loi des chemins de fer relativement aux passages à niveau, au retard des trains, etc.

En deux mots, je voudrais que dans la province de Québec, les compagnies de chemins de fer, de télégraphe, de téléphone et toutes les compagnies d'utilité générale soient obligées d'employer également le français et l'anglais dans leurs rapports avec le public.

On trouve bien dans la loi des chemins de fer, deux clauses forçant ces compagnies, de mettre certaines indications en français et en anglais sous peine d'une amende de $5.

Je demande que ce principe soit élargi de façon à rencontrer les besoins du public. Par exemple, aujourd'hui, quand une personne de la province de Québec ne parlant que le français, envoie des effets par fret, elle doit passer un contrat. Le blanc ou la formule qu'on lui présente n'est rédigé qu'en anglais. De même pour les compagnies de télégraphe, de téléphone et autres. Le contrat des compagnies de télégraphe n'est imprimé qu'en anglais, et ce contrat qui le lie est excessivement rigide. Les trois quarts du temps, pour ne pas dire tout le temps, celui qui signe ce contrat n'en comprend pas le premier mot.

Mon amendement est tout à fait dans l'esprit de la Constitution du pays, dans le sens le plus large du mot. Car s'il y a des Canadiens qui ne parlent que l'anglais il y en a également qui ne parlent que le français, et c'est surtout le cas dans la province de Québec.

Ainsi donc, à l'avenir, dans la province de Québec, toute compagnie de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone ou tout service d'utilité publique, devra employer conjointement la langue anglaise et la langue française dans toutes les opérations publiques de son service, soit pour l'annonce de l'arrivée ou du départ des trains, les horaires, les billets de correspondances, les connaissements, les coupons d'enregistrement des bagages, les insignes des employés, la classe des voitures, les formules de message ou de contrat, les livres d'abonnés et les avis publics ou règlements dans les gares, voitures, bureaux ou usines desdites compagnies ou services d'utilité publique.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

QUESTION DE PRIVILEGE.—" LA PRESSE " ET LA MOTION NORTHRUP.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny). (Texte) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Je lis dans " La Presse " du 25 janvier courant, que lors du vote sur la motion de M. Northrup, relativement à la production de certains documents, MM. Robitaille et Armand Lavergne étaient absents, mais que M. Lavergne n'était pas loin de la Chambre des communes au moment du vote. Ceci tend à faire croire que je me suis sauvé pour ne pas voter. Je n'étais pas loin, en effet, d'Ottawa, mais j'étais dans le train qui se dirigeait sur Québec.

Pour éclairer davantage les 150,000 lecteurs de " La Presse ", je dirai que si j'avais été en Chambre à ce moment, j'aurais voté pour l'amendement de M. Northrup, car je considère qu'il est de l'essence même de notre gouvernement représentatif et du libéralisme canadien que les députés soient à même de consulter tous les documents avant d'être appelés à voter les subsides à Sa Majesté.

QUESTION RELATIVE AU SERVICE POSTAL AU YUKON.

M. A. THOMPSON (Territoire du Yukon): Avant que la Chambre passe à l'ordre du

jour, j'aimerais appeler l'attention du directeur général des Postes sur certaines plaintes que j'ai reçues du Yukon au sujet du service postal, et lui demander quels sont les effets que le courrier transporte actuellement au Yukon.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Du 1er juin au commencement d'octobre, et parfois un peu plus tard, suivant que la saison se comporte, les objets déposés à la poste sur tous les points du pays se rendent directement au territoire du Yukon et à Dawson. Ensuite vers le 1er octobre, la poste ne transporte plus au Yukon, à Dawson et aux postes environnants, qu'un nombre restreint de colis et de lettres. Les objets de correspondance transportés depuis White-Horse jusqu'à leur adresse au Yukon sont les suivants :

Les lettres (de forme ordinaire), les cartes postales, les journaux et périodiques mis séparément sous bande, provenant de l'endroit où ils sont publiés et destinés aux bibliothèques publiques, aux rédacteurs de journaux et aux abonnés ; les publications éphémères et tous les objets de troisième classe, à l'exception des livres, des catalogues de commerce, des circulaires, des patrons et des échantillons de marchandise.

M. THOMPSON : Les objets de toute sorte se rendent-ils jusqu'à White-Horse ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, toute l'année.

M. THOMPSON : Les receveurs de la poste du pays sont-ils au fait de cela ?

L'hon. M. LEMIEUX : On les en a prévenus ; mais après ce que mon honorable ami a appris au ministère, j'ai lancé une nouvelle circulaire qui sera affichée dans chaque bureau de poste du Yukon.

## QUESTION RELATIVE AUX NEGOCIATIONS ENTRE OTTAWA ET WASHINGTON.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais demander au premier ministre s'il est en mesure de nous renseigner sur les négociations que l'on dit se poursuivre actuellement entre le Canada et les Etats-Unis en vue de la conclusion d'un traité portant sur diverses questions importantes. Certains journaux d'Angleterre en ont déjà publié un compte rendu assez circonstancié, et les journaux canadiens nous apprennent que l'ambassadeur d'Angleterre à Washington projette un voyage à Ottawa. J'ai cru devoir appeler sur ce sujet l'attention du premier ministre pour le cas où il aurait quelque communication à faire à la Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. Bryce, ambassadeur d'Angleterre est entré, sans les formalités ordinaires, en négociations au sujet de diverses questions affectant les relations du Canada avec les Etats-Unis, au nombre desquelles se trouve celle de la pêche dans les eaux intérieures. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'a pas oublié qu'à l'époque où il était ministre on a tenté d'établir des règlements uniformes à l'égard des grands lacs et de faire en sorte que la pêche y fût interdite à une époque déterminée de l'année. Cette question est actuellement à l'étude. La répartition de l'énergie hydraulique fournie par les Grands lacs est aussi à l'étude depuis un certain temps. On me dit que M. Bryce doit bientôt venir à Ottawa dans le but d'étudier ces questions-là, ainsi que d'autres, avec les membres du Gouvernement canadien.

## DEMANDES D'INFORMATIONS RELATIVES A CERTAINS DOSSIERS.

L'hon. M. FOSTER : Je tiens à appeler l'attention sur le dossier déposé en conformité d'un ordre donné par la Chambre le 11 décembre dernier, et devant comprendre :

Copie de toute la correspondance, des pétitions, états, documents, décrets du conseil et proclamations concernant la délimitation de la zone dans laquelle la vente des spiritueux est prohibée le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la loi concernant l'exécution des travaux publics.

Eh bien, tout ce que j'obtiens, c'est un peu de correspondance échangée entre le sous-procureur général de l'Alberta et le ministère des Chemins de fer et des Canaux ainsi qu'une demande de renseignements adressée par ce dernier au secrétaire d'Etat, d'où il ressort qu'il n'y a rien à déposer. Les journaux ont dû m'induire en erreur, car ils m'avaient appris que les mouvements les plus divers se remarquaient à l'est et à l'ouest de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, que l'agrandissement de la zone donnant lieu à un échange de correspondance, était cause que l'on donnait des ordres tandis qu'on en annulait d'autres. Je sais que les journaux avaient insisté sur ces détails, et je crains que ce dossier soit incomplet. Ce n'est pas du tout ce que je voulais, non plus que ce que je devais avoir.

L'hon. M. GRAHAM : Je croyais que la correspondance avait été déposée. S'il se trouve encore à mon ministère quelque pièce qui n'ait pas été déposée, je me ferai un plaisir de veiller à ce qu'elle le soit. La question semble concerner le ministère de la Justice aussi bien que celui des Chemins de fer et des Canaux ; lequel des deux l'honorable député juge-t-il blâmable ?

L'hon. M. FOSTER : Comme d'habitude c'est le ministère de la Justice qui est en faute dans le cas actuel.

L'hon. M. AYLESWORTH : Non pas ; nous avons déposé tout ce qui se trouvait dans les liasses du ministère.

M. ARMSTRONG : Quand dois-je compter avoir les dossiers demandés le 10 et le

11 décembre ? L'un a trait au ministère des Postes l'autre au subventionnement des paquebots.

Sir WILFRID LAURIER : Le dossier concernant le subventionnement des paquebots a été déposé aujourd'hui même.

M. WORTHINGTON : Le ministre de la Milice voudra-t-il me dire quand sera déposé le dossier que j'ai demandé le 11 décembre ? Il doit comprendre toutes les informations supplémentaires sur la compagnie du fusil Ross et l'échange de correspondance au sujet de la salle d'exercice.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne saurais rien affirmer à ce sujet ; je vais m'informer, et demain je ferai connaître ma réponse à l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Certains rapports que j'ai demandé une demi-douzaine de fois n'ont pas encore été déposés ; l'un devait être fourni par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et l'autre par celui de l'Agriculture.

L'hon. M. BRODEUR : Le dossier à être fourni par mon ministère est très volumineux ; on est à le préparer.

## INTERPELLATION RELATIVE A L'IMMIGRATION JAPONAISE.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Avant que l'on passe à la discussion des subsides, j'aimerais faire quelques observations sur un sujet que l'on a déjà longuement débattu depuis l'ouverture de la présente session. Mon honorable ami le directeur général des Postes, qui revient d'un voyage au Japon, nous a exposé mardi dernier, avec beaucoup d'éloquence le résultat de sa mission. Mon honorable ami s'exprime toujours avec élégance et en termes éloquents, mais en cette circonstance particulière, certains d'entre nous se seraient passé volontiers d'un peu d'éloquence pour avoir plus de renseignements. Le ministre s'est vu contraint, par d'excellentes raisons, sans doute, à circonscrire sensiblement les informations qu'il a données sur certains points qui, à l'heure actuelle, intéresent au plus haut degré la population du Canada. Loin de moi la pensée de lui en faire reproche, car s'il est une chose sur laquelle on doive insister tout particulièrement c'est le respect dont il convient d'entourer les confidences de cette nature.

Si j'aborde ce sujet, c'est que l'intervention et l'attitude du Gouvernement actuel ont provoqué, en ce qui concerne nos relations avec le Japon, une situation telle, que le directeur général des Postes a dû forcément priver la Chambre de renseignements précieux que, sans cela, il lui eût certainement communiqués. L'honorable ministre s'est donné beaucoup de mal pour faire ressortir la bonne foi et la courtoisie de l'attitude du gouvernement japonais, et je ne puis qu'approuver en tous points ce qu'il a dit à ce propos.

C'est sur notre demande que le Japon a négocié ce traité avec le Canada. Ainsi que je le ferai voir un peu plus tard, on ne lui a pas demandé d'insérer dans le traité une clause ou restriction quelconque par laquelle le Parlement canadien se serait réservé le droit de réglementer l'immigration japonaise au Canada. Le gouvernement fédéral demanda au Japon de permettre que le Canada devint partie à ce traité sans qu'il fût fait de réserve, et c'est sur cette demande que le gouvernement japonais signa la convention de 1906, qui confère aux sujets japonais le droit absolu de pénétrer, de voyager et de demeurer en notre pays.

L'honorable ministre a parlé d'une prétendue entente tacite entre le Gouvernement du Canada et celui du Japon ; il a aussi fait allusion à certaines promesses données par le gouvernement du Japon à celui du Canada relativement à la restriction et même à l'interdiction de l'émigration des Japonais au Canada, et déclaré à la Chambre, au nom du Gouvernement, que le gouvernement japonais avait respecté cette entente tacite et ces promesses avec la plus entière bonne foi. A cet égard, il justifie pleinement le gouvernement japonais mais en agissant de la sorte, il se trouve que, si l'on tient compte de l'état de choses qui prévaut au Canada depuis un an, il condamne le Gouvernement même dont il est un des membres. Cette conclusion me semble parfaitement logique ; en effet, ou ces promesses n'ont pas été faites au nom du gouvernement japonais et, partant, celui-ci n'était pas tenu de les respecter ; ou elles l'ont été et le Japon s'y est conformé de bonne foi ; il s'ensuit nécessairement que ces promesses ne pouvaient correspondre aux besoins de notre pays. Cette déduction est absolument logique. Dégager le Japon de tout blâme à l'égard de la situation faite au Canada depuis un an, c'est avouer que le gouvernement fédéral n'a pas pris les mesures qu'il fallait pour protéger le pays et surtout les provinces de l'Ouest contre l'immigration japonaise, au sujet de laquelle tant d'avertissements lui ont été donnés au cours des six ou sept années dernières.

Avant d'aborder la question générale, j'appellerai l'attention sur un autre aspect de la mission de l'honorable ministre. Celui-ci nous a parlé de l'aide précieuse, du puissant appui que lui ont accordés l'ambassadeur d'Angleterre et le gouvernement anglais lui-même ; or, s'il a fait montre de sagesse et de sagacité, ce fut surtout en se plaçant, dès son arrivée au Japon, sous l'égide de l'ambassadeur d'Angleterre, en recherchant tout le poids de l'influence de l'empire britannique pour appuyer la de-

mande qu'il allait faire au gouvernement japonais d'exercer le contrôle que le Gouvernement canadien aurait dû pouvoir exercer lui-même s'il avait eu le soin de prendre et d'appliquer les mesures nécessaires.

L'honorable ministre nous a dit—non pas en autant de mots, mais c'est ce qui se dégage de la lecture entre les lignes—que sans le concours de l'ambassadeur d'Angleterre comme sans le cordial appui du gouvernement anglais, sa mission au Japon aurait abouti au plus complet avortement—je me demande même si elle a abouti à autre chose—qu'il aurait été poliment congédié par le gouvernement japonais et qu'il serait revenu au pays sans être plus avancé qu'à son départ. C'est ce qui serait probablement arrivé, et il est assez intéressant de mettre cet aveu en regard des déclarations faites par le Gouvernement au sujet de l'étonnante révolution survenue dans les affaires de l'empire, révolution dont l'effet est de permettre aux membres du gouvernement de négocier eux-mêmes les traités qui concernent tout spécialement le Canada. Depuis six mois le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et son collègue de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) se vantent bien haut d'avoir conquis ce privilège, ils se vantent surtout d'avoir pu négocier une convention avec la France ; mais je dois à la vérité de dire qu'ils se font moins gloire du traité qu'ils ont eux-mêmes négocié avec le Japon et dont ils portent seuls l'entière responsabilité.

Le directeur général des Postes a fait ce qu'il devait faire ; sachant que le Gouvernement s'était mis dans une impasse d'où il était impuissant à se tirer, il jugea qu'il lui faudrait réclamer l'appui de l'ambassadeur d'Angleterre et celui du gouvernement anglais ; c'est ce qu'il fit. Je ne sais si l'on n'aurait pas pu obtenir le même résultat en consacrant $500 à l'échange de dépêches entre Ottawa et Tokio et entre Ottawa et Londres, mais ce que je tiens pour certain, c'est que si mon honorable ami a remporté quelque succès à Tokio, il devra convenir—de fait, il l'a déjà avoué—qu'il le doit en grande partie, sinon tout à fait, au concours de l'ambassadeur d'Angleterre et à l'appui du gouvernement anglais.

La question qui nous occupe aujourd'hui est des plus importantes ; elle est pleine des conséquences les plus graves pour ce pays, et il est probable qu'elle se posera encore lorsque tous ceux qui m'entendent auront disparu de la scène ; c'est le grand problème politique qui devra se résoudre sur le Pacifique dans les années à venir, la question de l'influence que les grandes nations de l'Orient, au fait des méthodes modernes et mieux organisées que jamais, exerceront sur les destinées de l'univers et plus particulièrement sur le Pacifique. Pour être réduit en ce moment à un cadre assez restreint, ce problème n'en est pas moins de la dernière importance, et c'est à peine si nous l'abordons aujourd'hui en discutant la question de la réglementation de l'immigration au Canada des fils du vaste empire du Japon.



On sait qu'en 1894 diverses nations ont négocié des traités avec le Japon. Celui que négocia l'Angleterre ne liait pas les colonies autonomes, mais l'article XIX du traité était conçu de façon à permettre à ces dernières d'en bénéficier en les admettant à y devenir partie. La même année, les Etats-Unis concluaient avec le Japon un traité qui, au point de vue du contrôle de l'immigration, différait sensiblement de celui de la Grande-Bretagne. Comme l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) l'a fait voir de façon aussi claire que complète au cours d'un débat précédent, le gouvernement américain se réservait le droit de réglementer l'immigration des ouvriers japonais aux Etats-Unis. Le traité intervenu entre la Grande-Bretagne et le Japon ne renferme aucune stipulation à ce sujet parce que l'Angleterre n'était aucunement exposée au danger que redoutaient les Etats-Unis. En effet, avec sa population nombreuse et étant située à une grande distance du Japon, l'Angleterre n'avait pas à craindre d'immigration susceptible d'affecter les intérêts économiques ou de nuire à la population industrieuse des Iles Britanniques. Tout autre était le cas des Etats-Unis. Le Japon s'était réveillé, le Pacifique n'était plus qu'une voie superbe reliant l'Orient au continent américain ; c'est pourquoi au moment de conclure leur traité avec le Japon, en 1894, les Etats-Unis eurent soin d'y insérer une clause qui ne se trouve pas dans celui que l'Angleterre avait négocié avec cette nation au cours de la même année.

Dans l'intérêt de la démonstration que je veux faire, il est nécessaire de se reporter à certaines des négociations qui se sont poursuivies entre le Gouvernement du Canada et le secrétariat d'Etat aux colonies de la Grande-Bretagne au sujet des termes de ce traité et des conditions auxquelles le Canada consentait à y devenir partie. J'ai par devers moi la copie d'un décret du conseil rendu le 3 août 1895, sous le régime conservateur. Le traité, la Chambre ne l'a pas oublié, fut négocié en 1894 et, quelque temps plus tard, soumis à toutes les colonies autonomes de l'empire; en 1895, le Gouvernement canadien le mettait à l'étude, et le 3 août 1895, le conseil rendait le décret dont je viens de parler. Ce décret, je vais en donner lecture afin que la Chambre et le pays se rendent bien compte de ce qu'était l'attitude du gouvernement conservateur de l'époque à l'égard de la réglementation de l'immigration japonaise au Canada.

Je dois faire observer tout d'abord, que je ne saurais dire quelle était la qualité officielle de M. Wilkinson dont le nom est mentionné dans le décret. La dépêche à laquelle ce décret sert de réponse n'a pas été déposée par le gouvernement conservateur

parce que, le premier ministre l'a dit lui-même elle était de nature confidentielle. Toutefois, il est évident qu'il était un fonctionnaire du ministère des Colonies ou de celui des Affaires étrangères qui avait à ce propos des observations que le gouvernement anglais jugea importantes et dont il fit part au gouvernement du Canada en l'année 1895. Je dois ajouter aussi que ce décret ne se trouvait pas parmi les papiers qui accompagnaient le traité japonais lorsqu'il fut déposé sur le bureau de la Chambre, à la session dernière. En examinant les liasses de ce dossier, j'ai vu qu'il y était fait allusion à ce décret-là ; le premier ministre à eu l'obligeance de m'en faire tenir une copie samedi dernier ; c'est la première occasion que j'eus d'en prendre connaissance. Il est ainsi conçu :

Décret du conseil.

3 août 1895.

Le comité du conseil privé a pris en considération la dépêche circulaire, ci-annexée, du très honorable marquis de Ripon, à la date du 7 mai 1895, transmettant copie de deux dépêches du ministre de Sa Majesté à Tokio, Japon, au sujet de l'émigration des manœuvres japonais aux colonies britanniques, ainsi que d'un article publié par le journal, le " Japan Daily Mail ", au sujet du commerce entre le Japon et l'Australie.

Le ministre de l'Intérieur, à qui la dépêche et son contenu furent soumis, déclare que la seule partie de la communication qui soit d'une importance capitale pour le Canada est celle qui a trait au premier des sujets mentionnés.

Le ministre remarque dans la note de M. Wilkinson, portant la date du 10 janvier, que le traité récemment intervenu entre le Japon et les Etats-Unis, renferme une clause ainsi conçue:

Il est toutefois convenu que les stipulations de cet article et de l'article précédent ne sont d'aucun effet à l'égard des lois, ordonnances et règlements actuellement en vigueur concernant le commerce, l'immigration des manœuvres, la police et la sûreté publique, ou qui pourraient être établis à l'avenir en l'un ou l'autre des deux pays.

La clause correspondante du traité conclu entre la Grande-Bretagne et le Japon est ainsi conçue:

" Sauf toujours les dispositions des lois, ordonnances et règlements des deux pays."

Le ministre admet avec M. Wilkinson que " l'on ne saurait se fonder sur cette clause pour restreindre ou interdire l'immigration sans s'exposer à être taxé de mauvaise foi."

Le ministre estime en outre que M. Wilkinson conclut avec raison qu' " il pourrait fort bien se trouver que les gouvernements des colonies fussent obligés de prendre des mesures tendant à restreindre, à suspendre ou à interdire l'immigration."

Le ministre est d'opinion que l'on devrait, dans l'intérêt du Canada, insérer dans le traité de la Grande-Bretagne avec le Japon, une clause semblable à celle que renferme le traité intervenu entre cette nation et les Etats-Unis, et il conseille de plus que lorsque le Canada acquiescera au traité, il y soit inséré une stipulation expresse de cette nature, et que la définition du mot " manœuvres " soit énoncée de façon à s'étendre aussi aux " ouvriers ".

Le comité est d'avis que Votre Excellence soit priée de faire parvenir une copie certifiée de cette note au très honorable principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux colonies.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence,

JOHN J. McGEE,
Greffier du conseil privé.

Jusque-là, autant que j'en puis juger par le compte rendu des débats parlementaires, il n'avait jamais été beaucoup question, pas plus en Colombie-Anglaise qu'en toute autre partie du pays, de réglementer, de restreindre ou d'interdire l'immigration des manœuvres japonais au Canada, et il me semble que le décret dont je viens de donner lecture indique beaucoup de prévoyance chez les hommes d'Etat conservateurs de l'époque, qui entrevoyaient déjà l'état de choses qui s'accuse plus ou moins sensiblement depuis 1900. Le 6 août 1895, une dépêche écrite de la main du suppléant du Gouverneur général transmettait ce décret du conseil au principal secrétaire d'Etat aux colonies de Sa Majesté.

J'appellerai maintenant l'attention sur une autre démarche. Le 18 octobre de la même année 1895, l'ambasadeur d'Angleterre à Tokio communiquait au gouvernement japonais la teneur de ce décret du conseil qu'il accompagnait d'une note ainsi conçue :

En devenant partie à ce traité, le gouvernement du Canada aimerait qu'il y fût inséré, à l'égard de l'immigration japonaise, une stipulation semblable à celle qui fut insérée dans le traité intervenu entre le Japon et les Etats-Unis, et que la définition du mot " manœuvre " fût modifiée en y ajoutant les mots " y compris les ouvriers ".

Le 7 février 1896, le gouvernement japonais faisait droit à cette demande, excepté en ce qui concernait le mot " ouvriers ". Je vais donner lecture d'une partie (qui se rapporte particulièrement à ce sujet) de la dépêche que l'ambassadeur d'Angleterre à Tokio adressa à cette époque au marquis de Salisbury, alors ministre des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne. Cette dépêche, datée de Tokio, le 7 février 1896, contenait le passage suivant :

Son Excellence (c'est-à-dire le ministre des Affaires étrangères du Japon) remit une note écrite aux termes de laquelle le gouvernement japonais consent à ce qu'il soit inséré au traité, lorsque le Canada signifiera son désir de devenir partie, une clause portant que les dispositions du traité n'affecteront en aucune manière les lois de l'un ou l'autre pays relatives à l'immigration des ouvriers et, en outre, que le traité cessera de lier les parties six mois après que l'un ou l'autre des deux pays aura signifié son intention d'y mettre fin.

Ainsi, le gouvernement japonais se rendait complètement à la demande du gouver-

nement canadien, si ce n'est toutefois qu'il ne voulut pas consentir, dans le temps, à ce que la définition du mot " manœuvres " fut modifiée de façon à s'étendre aux ouvriers. Suivant en cela le conseil du gouvernement canadien, l'ambasadeur d'Angleterre demandait au gouvernement du Japon, le 10 février 1896, s'il accorderait aux autres colonies autonomes de l'empire devenant parties au traité de 1894 ce qu'il avait accordé au Canada. A cette demande de l'ambassadeur anglais, le gouvernement japonais répondit, le 19 mars 1896, qu'il consentait à l'acquiescement de toutes les autres colonies autonomes aux mêmes conditions que le Canada, mais il persistait dans son refus d'ajouter le mot " ouvriers ".

Le 15 juillet 1896, M. Chamberlain, alors secrétaire d'Etat aux colonies, demandait par dépêche au Gouverneur général si le gouvernement du Canada allait adhérer au traité japonais. Le cabinet conservateur répondit qu'il venait d'être défait et que mon très honorable ami le premier ministre venait de prendre en mains les rênes du pouvoir. Le 29 juillet, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) saisissait le conseil privé d'un rapport que je ne citerai pas en entier ; mais je vais en lire une partie parce qu'il est important en ce qu'il expose les raisons pour lesquelles le Gouvernement refusait de consentir au traité conclu avec le Japon. En son exposé des motifs, le rapport du ministre du Commerce porte sur le traité et diverses communications confidentielles auxquelles il avait donné lieu, puis il y est dit :

En faisant rapport sur ce sujet, le ministre a l'honneur d'exposer ce qui suit à Son Excellence le Gouverneur général :

Tout en approuvant en entier les dispositions générales du traité ainsi modifié, il ne juge pas opportun, eu égard à la manière dont le gouvernement de Sa Majesté ainsi que les autres gouvernements intéressés interprètent le sens et l'objet des " clauses relatives à la nation la plus favorisée ", telles qu'on les trouve dans les traités intervenus entre la Grande-Bretagne et les nations étrangères, laquelle interprétation serait censée, dans les circonstances devoir lier le Canada ; eu égard aussi aux stipulations énoncées à l'article V dudit traité et aux questions que soulève l'interprétation exacte des stipulations énoncées aux articles VIII, IX et XV, et considérant que les dispositions de ces divers articles embarrasserait davantage le Dominion dans les démarches qu'il pourrait tenter en vue de la négociation d'arrangements aux termes desquels toute concession accordée à d'autres nations étrangères serait compensée par des équivalents spéciaux ; le ministre, dis-je, ne juge pas opportun que le Dominion devienne partie au traité en question ou soit lié par ses stipulations.

Par conséquent, si son rapport est agréé, il conseille que l'on prie Son Excellence de communiquer par câblogramme au très honorable secrétaire d'Etat aux colonies la teneur des minutes du conseil fondées sur ce rapport, afin que le gouvernement japonais en soit instruit le plus tôt possible et dans le délai prévu à l'article XIX dudit traité.

R. J. CARTWRIGHT.

Le texte de ce rapport est très embrouillé. A certain endroit il s'accuse une lacune, car une des phrases semble incomplète, mais on en saisit aisément le sens. Le Gouvernement craignait que l'acquiescement du Canada à ce traité fût de nature à lui susciter quelque embarras à propos de la préférence commerciale, qui était alors à l'étude. Pour ma part, je ne vois pas quel effet il aurait pu avoir dans le sens indiqué au rapport, car les stipulations énoncées dans les traités avec la Belgique et l'Allemagne ne se retrouvaient pas dans celui conclu entre la Grande-Bretagne et le Japon. Ceux qui sont au fait du sujet savent qu'il était expressément stipulé dans ces traités que toute concession ou faveur accordée par le Canada à la mère patrie devait l'être également à la Belgique et à l'Allemagne. Pareille stipulation n'étant pas insérée dans le traité anglo-japonais, il me semble qu'une telle difficulté n'aurait pas pu se produire. En effet, l'année suivante, le gouvernement canadien lui-même admettait le Japon, par décret, à bénéficier du tarif de réciprocité ou de faveur. Dans son rapport, le ministre du Commerce n'a pas tenu le moindre compte de la question ouvrière, il s'en est tenu à une question qui me paraît absolument illusoire, et qui n'aurait pas dû mettre le moindre obstacle à l'acquiescement du Canada à ce traité.

Le 18 septembre 1896, M. Chamberlain prévenait le Canada que le Queensland refusait d'agréer le traité à moins qu'on ne lui laissât sa liberté d'action à l'égard de l'immigration des ouvriers japonais. Par un nouveau décret du conseil rendu le 15 octobre 1896, le gouvernement refusait d'adhérer au traité pour les raisons déjà énoncées. Le 21 octobre, M. Chamberlain annonçait au Gouverneur général que le délai pendant lequel on pouvait devenir partie au traité avait été prolongé d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 25 octobre 1897. Le 8 octobre 1896, dans un rapport adressé à lord Salisbury, l'ambassadeur d'Angleterre déclarait que le gouvernement japonais en était enfin arrivé à une entente avec lui au sujet des termes exacts du protocole qui réservait aux colonies autonomes acquiesçant à ce traité, le droit de réglementer l'immigration. Je vais m'arrêter un instant à ce rapport et au protocole même, qui sont importants en ce qu'ils aident à faire comprendre l'attitude que le gouvernement prit par la suite. La dépêche, portant la date du 8 octobre 1896, contient un passage conçu en ces termes :

J'ai l'honneur de vous inclure copie d'un projet de protocole que j'ai transmis aujourd'hui même à Son Excellence, conformément à une entente conclue avec le comte Okuma, le 2 courant. Ce projet tend à réserver le droit de légiférer sur le commerce, sur l'immigration des manœuvres et des ouvriers, sur la police et la sûreté publique à toutes les

colonies et possessions de la couronne à l'étranger mentionnées à l'article XIX du nouveau traité, à l'exception de Terre-Neuve et du Natal qui ont déjà signifié leur acquiescement sans condition, et l'effet en est réciproque. Il est modelé sur le dernier paragraphe de l'article II du nouveau traité intervenu entre les Etats-Unis et le Japon.

La dernière phrase où, dans son rapport, l'ambassadeur d'Angleterre parle de sa communication au ministre des Affaires étrangères du Japon, est ainsi conçue :

Toutefois, comme le Canada et l'Australie ne paraissent pas avoir l'intention de légiférer immédiatement, il semble que le désir des gouvernements de ces deux colonies soit de se réserver le droit de légiférer, afin de se trouver en mesure, au besoin, de contenter l'opinion publique.

L'ambassadeur anglais et le gouvernement japonais s'entendirent alors au sujet d'un projet de protocole incorporant les conditions, des dispositions et les stipulations auxquelles le Japon devait consentir. Ce protocole, qui porte le n° 1 des pièces accompagnant la dépêche dont j'ai déjà cité des extraits, est ainsi conçu :

PROJET DE PROTOCOLE.

Les soussignés régulièrement autorisés, etc., sont convenus que les stipulations énoncées aux articles I et III du traité de commerce et de navigation entre la Grande-Bretagne et le Japon, signé à Londres le 16 juillet 1894, seront de nul effet à l'égard des lois, des ordonnances et des règlements actuellement en vigueur relativement au commerce, à l'immigration des ouvriers et des artisans, à la police et à la sûreté publique, ou qui pourront être établis à l'avenir dans chacune des colonies et possessions de Sa Majesté britannique énumérées à l'article XIX dudit traité, à l'exception de Terre-Neuve et du Natal, ou au Japon.

En foi de quoi

Fait à Tokio, 1896.

On observera que par ce protocole, dont les termes avaient été arrêtés et acceptés par l'ambasadeur d'Angleterre et le gouvernement japonais, le Japon ne consentait pas seulement à la réserve déjà insérée dans son traité avec les Etats-Unis, mais qu'il faisait aussi droit à la demande que le Canada avait fait en août 1895 d'étendre la définition du mot "manœuvres", contenu dans le traité américain, de façon à inclure "les ouvriers".

Le 23 janvier 1897, le Gouvernement était saisi de nouveau de la question, et par un décret du conseil de cette date, il refusait encore d'acquiescer au traité pour les raisons précipitées. On notera à ce propos qu'à venir jusqu'à l'époque de la chûte du cabinet conservateur, le gouvernement du Japon, tout en consentant à la stipulation énoncée dans son traité avec les Etats-Unis, n'avait pas voulu laisser insérer les mots "et les ouvriers" mentionnés au décret de 1895. Il appert cependant qu'en octobre 1896 le gouvernement japonais agréait en tous points les vues énoncées par le gouvernement du Canada en août 1895. Par conséquent, le Canada aurait pu devenir alors partie au traité aux conditions posées par le gouvernement conservateur dans le décret du 3 août 1895.

Le 30 juillet 1897, la question de l'immigration japonaise en Colombie-Anglaise avait apparement pris une tournure assez sérieuse, puisqu'à cette date-là, le Gouvernement et l'assemblée législative de cette province adressèrent au Gouverneur général une note où ils exposaient respectueusement qu'advenant le cas où le gouvernement fédéral déciderait d'adhérer au traité avec le Japon, ils demanderaient l'insertion de stipulations susceptibles de mettre un frein à l'immigration des Japonais au Canada. Et en 1900, Son Excellence le Gouverneur général recevait une pétition revêtue de plus de 2,000 signatures, où il était dit que du 1er janvier au 30 avril de cette année-là, 4,669 Japonais étaient débarqués à Victoria et à Vancouver, et que la province en était envahie.

Les choses restèrent en cet état jusqu'au 7 juin 1905, c'est-à-dire pendant près de dix ans. Alors, par décret du conseil, le Gouvernement déclara que les obstacles qui avaient jusque là empêché le Canada d'adhérer au traité avaient été éliminés, et Son Excellence le Gouverneur général fut prié de s'assurer si le gouvernement japonais était disposé à admettre le Canada à devenir partie au traité. Le secrétaire d'Etat aux colonies avait présente à la mémoire l'attitude prise par le gouvernement canadien en 1895 ; il avait sous les yeux la déclaration formelle que le Canada avait faite en 1895 de ne consentir au traité qu'à la condition qu'il lui fût permis, au besoin, de restreindre l'immigration japonaise ; il avait aussi sous les yeux, sans doute, l'asentiment du gouvernement japonais au protocole dont j'ai donné lecture, protocole renfermant une stipulation expresse à l'égard de la réglementation de l'immigration. Aussi adressa-t-il au Gouverneur général du Canada la dépêche que je tiens à la main, et qui est ainsi conçue :

Londres, 14 juillet 1905.

Relativement à votre dépêche confidentielle du 7 juin, le gouvernement japonais doit-il être informé que votre gouvernement désire adhérer au traité de 1894 et à la convention supplémentaire de 1895 aux conditions auxquelles le Queensland y a adhéré en 1897 et que le gouvernement japonais consentit alors à étendre à toute autre colonie y acquiesçant dans le délai prescrit, c'est-à-dire (1) que les stipulations énoncées aux articles 1 et 111 du traité n'auront aucun effet à l'égard des lois, ordonnances et règlements actuellement en vigueur relativement au commerce, à l'immigration des manœuvres et des ouvriers, à la police et à la sûreté publique, ou qui pourront être établis à l'avenir au Japon ou dans la colonie; (2) que le traité cessera de lier le Japon et la colonie à l'expiration de douze

mois après que l'une des parties aura signifié son intention d'y mettre fin?

Ou votre gouvernement est-il prêt à adhérer au traité absolument et sans réserve, comme pourrait le faire supposer le discours que le ministre de l'Agriculture prononçait le 22 juin devant le parlement canadien? Veuillez câbler la réponse.

LYTTLETON.

Le discours que prononçait ici même le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) le 22 juin 1905, est consigné aux "Débats" de cette année-là, page 8093. En se reportant aux déclarations de l'honorable ministre, on constate que le Gouvernement avait alors renoncé à toute intention d'établir une distinction quelconque à l'égard des ouvriers japonais immigrant au Canada, et que, par conséquent, le Canada était prêt à devenir partie du traité sans se réserver le droit de réglementer l'immigration japonaise. Tel est le sens des paroles de mon honorable ami ; si je me trompe, je le prie de me reprendre.

Le secrétaire d'Etat aux colonies, M. Lyttleton, avait donc appelé l'attention du gouvernement canadien sur l'attitude prise en 1895 par le cabinet conservateur, attitude que le Japon avait fini par agréer et approuver. Le Gouvernement était donc au fait de la situation véritable : d'une part l'acquiescement au traité sans réserve, de l'autre l'acquiescement au traité aux conditions auxquelles le Japon avait déjà consenti, et qui auraient laissé le gouvernement canadien libre en tout temps de réglementer l'immigration au Canada des manœuvres et des ouvriers japonais. Mais les ministres s'étaient si peu occupés du sujet, ils avaient fait tellement peu de cas de cet aspect important de la question, qu'ils semblaient avoir entièrement perdu de vue la dépêche du secrétaire d'Etat des colonies. Aussi le 5 septembre 1905, près de cinq semaines plus tard, adressaient-ils à celui-ci, par l'intermédiaire du Gouverneur général, une dépêche ainsi conçue :

Mon premier ministre compte fortement que vous voudrez bien insister sur la participation immédiate du Canada au traité anglo-japonais.

Ainsi, après n'avoir pas même daigné répondre à l'avertissement que le secrétaire d'Etat aux colonies leur avait donné au sujet des mesures à prendre pour se réserver le droit de réglementer l'immigration, après avoir apparemment oublié tout à fait la question, voilà qu'au bout de sept ou huit semaines les ministres adressent, par l'intermédiaire du Gouverneur général, cette nouvelle dépêche au gouvernement anglais pour le prier d'insister sur la participation immédiate du Canada au traité anglo-japonais. Eh bien ! s'ils avaient oublié les intérêts du Canada, le secrétaire d'Etat aux colonies, lui, ne les avait pas perdus de vue; en effet, le lendemain, 6 septembre, il répondait au Gouverneur général par la dépêche suivante :

M. BORDEN.

Londres, 6 septembre 1905.

En réponse à votre dépêche reçue ce jour, veuillez informer votre premier ministre qu'avant de faire des démarches relativement à l'acquiescement de votre gouvernement au traité de commerce avec le Japon, le gouvernement de Sa Majesté attendra une réponse au câblogramme du 14 juillet,

LYTTLETON.

On critique parfois assez vertement—le premier ministre le fait lui-même à l'occasion—l'indifférence du gouvernement impérial à l'égard des intérêts du Canada dans la négociation des traités avec les puissances étrangères. Dans le cas actuel, c'est le gouvernement anglais qui s'efforçait de sauvegarder les intérêts du peuple canadien en matière d'immigration, quand les membres du cabinet faisaient si peu de cas de ce sujet, pourtant d'importance primordiale qu'au bout de six ou sept semaines ils avaient oublié jusqu'à l'avis que le gouvernement impérial leur avait donné à ce propos. Ils se réunirent donc en conseil pour étudier sérieusement la question ; le résultat de leurs délibérations se trouve consigné dans le décret du 25 septembre 1905, ainsi conçu :

Le secrétaire d'Etat soussigné a pris en considération le procès-verbal de la délibération du conseil, approuvé le 7 juin dernier, priant Son Excellence, sur l'avis du ministre du Commerce, de s'assurer si le gouvernement japonais consentirait à admettre le Canada à participer au traité intervenu en 1894 entre la Grande-Bretagne et le Japon, ainsi qu'à la convention supplémentaire de 1895; il a aussi pris en considération le câblogramme par lequel M. Lyttleton demandait au comte Grey, le 14 juillet dernier, si le gouvernement du Canada était prêt à acquiescer absolument et sans réserve au traité de 1894 et à la convention de 1895, ou si le Canada désirait que les conditions de son acquiescement au traité fussent circonscrites à celles qui furent faites au Queensland lorsque cette colonie agréa le traité japonais, ces conditions portant que les stipulations énoncées aux articles 1er et 3e du traité seront de nul effet à l'égard des lois, ordonnances et règlements actuellement en vigueur relativement au commerce, à l'immigration des manœuvres et des ouvriers, à la police et à la sûreté publique, ou qui pourront être établis à l'avenir soit au Japon, soit au Queensland; (2) que la durée du traité sera limitée à une période de douze mois après avis donné de part ou d'autre.

Lorsque le procès-verbal de la délibération du conseil du 7 juin 1905 fut approuvé, le conseil privé était d'opinion, ainsi qu'en fait foi ledit procès-verbal, que le Canada était prêt à acquiescer sans réserve au traité de 1894 ainsi qu'à la convention supplémentaire de 1895. Depuis ces dates-là, le Japon a édicté une loi restreignant l'émigration à l'étranger, faisant ainsi disparaître une des raisons qui portaient le gouvernement du Canada, en 1897, à ne pas devenir partie au traité conclu avec le Japon. Il est douteux que le Japon consente maintenant à un traité fondé sur des propositions autres que celles énoncées au traité primitif.

Le soussigné conseille donc qu'il soit expédié un câblogramme à M. Lyttleton pour le prévenir que le gouvernement du Canada est prêt à acquiescer absolument et sans réserve au traité de commerce et de navigation intervenu en 1894 entre la Grande-Bretagne et le Japon, ainsi qu'à la convention supplémentaire signée à Tokio en juillet 1895.

Le tout respectueusement soumis.

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

En conséquence, le lendemain, 26 septembre 1905, le suppléant du Gouverneur général, l'hon. H. E. Taschereau, expédiait la dépêche suivante au secrétaire d'Etat aux colonies :

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 26 septembre 1905.

Au très honorable
Alfred Lyttleton, C.P., etc.

Monsieur,—Le Gouverneur général a eu l'honneur de vous expédier ce jour un câblogramme chiffré dont voici la traduction:

Relativement à votre dépêche du 14 juillet, je vous informe que les ministres responsables sont prêts à acquiescer absolument et sans réserve au traité japonais de 1894 et à la convention supplémentaire de 1895. Procès-verbal du conseil et dépêche suivent par courrier.

J'ai maintenant l'honneur de vous inclure copie du procès-verbal en question qui ont motivé cette dépêche.

H. E. TASCHEREAU,
Suppléant du Gouverneur général.

On remarquera qu'il n'est aucunement fait mention dans ce décret du conseil des promesses sur lesquelles l'honorable ministre des Postes et du Travail (M. Lemieux) a si longuement insisté. Ce décret, qui sert de base à l'acquiescement du Canada au traité de 1906, ne mentionne aucune promesse ; il expose simplement deux raisons. La première, c'est que le Japon a édicté une loi restreignant l'émigration à l'étranger. Le Japon peut bien établir aujourd'hui une loi qu'il rappellera demain, tout comme le Parlement du Canada est libre de rappeler ou de modifier n'importe quelle de ses lois ; et le seul fait que le Parlement du Japon a rendu une loi susceptible d'être rappelée ou modifiée du jour au lendemain ne constitue pas une raison suffisante pour qu'on ait laissé de côté le protocole que le Japon avait agréé qui aurait assuré au gouvernement canadien le droit qu'il aurait dû se réserver de réglementer l'immigration au Canada.

La seconde raison est exposée comme suit :

Il est douteux que le Japon consente maintenant à un traité fondé sur des propositions autres que celles énoncées dans le traité primitif.

Sur quoi ce doute était-il fondé ? En octobre 1896, le Japon avait agréé à un protocole, et de ce moment-là à venir jusqu'au 25 septembre 1907, il a toujours été loisible au gouvernement fédéral d'acquiscer au traité en y faisant insérer une stipulation réservant au Canada le droit de réglementer l'immigration. Sur quoi se fondait-on pour alléguer un doute quelconque ?

A tout hasard, en supposant qu'il existait un doute, le Gouvernement, avant d'accepter les yeux fermés un traité qui soustrait l'immigration à notre empire, ne devait-il pas se donner la peine de faire au moins une démarche, et, après avoir fait cette démarche et s'être assuré de la nature des conditions imposées, de se présenter devant le Parlement d'y engager une discussion, et de constater si le public était réellement d'avis de renoncer à son droit de réglementer l'immigration des Japonais afin de jouir des avantages commerciaux qui découlent de notre adhésion au traité ?

On nous a beaucoup parlé des promesses, et le directeur général des Postes a beaucoup insisté sur le sentiment qui a guidé le Japon dans l'accomplissement de ces promesses. Je n'ai pas l'intention de le contredire le moindrement à ce sujet. Cependant, je suis tenté de faire observer que ces promesses, si je comprends bien, ont été transmises au Gouvernement par le consul général du Japon, M. Nossé, qui avait autrefois son domicile à Montréal et qui, plus tard est venu habiter Ottawa. Je ne sache pas qu'un consul général ait à remplir des fonctions diplomatiques qui auraient permis au ministère d'accepter ses promesses à cet égard. Le premier devoir d'un nouvel ambassadeur—et un ambassadeur occupe un rang élevé dans la diplomatie—le premier devoir d'un nouvel ambassadeur à son arrivée dans le pays auprès duquel il est accrédité, c'est de présenter ses lettres de créance et parfois, un autre exposé de ses pouvoirs. Ceux-ci sont examinés de près et minutieusement et aucun engagement qui dépasse ces pouvoirs n'est pris en considération par la nation auprès de laquelle l'ambassadeur est accrédité.

En ce qui concerne M. Nossé, tous les traités élémentaires de droit international, tous les auteurs classiques qui se sont occupés de cette science déclarent qu'il est incontestable qu'un consul n'a aucun caractère diplomatique, aucune autorisation qui lui permette de prendre un engagement semblable. Je n'ai pas pu savoir du directeur général des Postes si le gouvernement japonais se considérait lié par toutes les promesses faites en son nom par M. Nossé. L'honorable ministre soutient que le Japon est lié. Il affirme que le caractère officiel du consul général suffisait pour qu'on ajoutât foi à toutes ces promesses. Dans une partie de son discours au moins, il a donné comme raison que ces promesses étaient couchées par écrit sur du papier portant le sceau du gouvernement impérial du Japon. Ce raisonnement aurait une portée considérable si on en tirait tout ce qu'on peut légitimement en inférer, et j'imagine que le

directeur général des Postes n'est pas disposé à trop s'en prévaloir.

Si le ministère pouvait à bon droit accepter les promesses de M. Nossé, ce que prétend le directeur général des Postes, en ce qui a trait au doute qu'on a fait naître concernant le maintien par le gouvernement japonais du consentement qu'il avait donné en 1896, je désire faire observer que M. Nossé, en 1903, a fait aux autorités canadiennes une déclaration très importante, qui leur aurait permis de conclure que le gouvernement japonais maintiendrait ce consentement et accepterait le traité avec la condition que j'ai déjà mentionnée. Le 30 mars 1903, M. Nossé adressait une communication au premier ministre. Cette communication ne se trouvait pas parmi les documents déposés sur le bureau de la Chambre en 1906 ; cependant, elle est incluse dans le rapport supplémentaire qui nous a été communiqué au cours de la présente session. En voici le texte :

Montréal, 30 mars 1903.

Le très honorable sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre et président du conseil, Ottawa.

En réponse à mon câblogramme au gouvernement japonais l'avisant de continuer la politique de restriction à l'égard des Japonais émigrant en Colombie-Anglaise, j'ai reçu des instructions par câble m'ordonnant de renouveler à votre gouvernement l'assurance que le gouvernement japonais n'est pas désireux de laisser pénétrer ses sujets en Colombie-Anglaise à l'encontre du désir de cette province, et qu'il est prêt à faire avec votre gouvernement un arrangement par lequel il s'engagerait envers lui, si sa présente politique de restriction ne vous paraît pas satisfaisante.

(Signé) : T. NOSSE,
Consul général du Japon.

Si cette lettre a un sens, elle signifie que le gouvernement du Japon, au mois de mars 1903, aurait consenti volontiers à permettre au Canada de donner son adhésion au traité à cette condition que le Japon avait acceptée en octobre 1896. En présence d'une communication aussi récente et couchée en termes si formels, il semble étrange que le Gouvernement ait jugé à propos en 1905, de plonger le pays dans les embarras au milieu desquels il se débat actuellement, et de modifier la situation au point de nous empêcher d'exercer sur l'immigration cette surveillance si indispensable dans l'intérêt public.

Maintenant, je m'occuperai surtout des résultats de la mission de mon honorable ami au Japon. L'objet véritable de sa mission était d'engager le Japon à exercer sur l'émigration au Canada cette surveillance que nous devrions être en état d'exercer nous-mêmes. C'est l'une des prérogatives du pouvoir souverain d'un Etat de restreindre, ou même d'interdire absolument l'immigration des étrangers dans ses domaines. Si nous avions conservé cette prérogative en faisant la réserve qu'exigeait le ministère conservateur au mois d'août 1895, il n'y aurait pas eu de difficultés. Nous ne nous sommes pas réservé l'exercice de cette prérogative. Aussi, ayant renoncé en faveur du gouvernement japonais à cette surveillance que nous devions exercer nous-mêmes, il devint nécessaire d'envoyer mon honorable ami, le directeur général des Postes, auprès des autorités japonaises pour les prier d'établir des règlements et des restrictions. Voilà, en peu de mots, quelle était la véritable situation à laquelle le gouvernement canadien devait faire face lorsque le ministre des Postes s'embarqua pour aller remplir sa mission au Japon. Force m'est de dire que le gouvernement japonais me semble avoir fait preuve d'une courtoisie exquise et d'une merveilleuse tolérance, en consentant à ne pas réclamer, dans le moment, la plénitude des droits qui ont incontestablement été reconnus au Japon par la convention de 1896 qui a mis en vigueur le traité de 1894. Qu'a rapporté le directeur général des Postes ? Outre les renseignements qu'il n'est pas libre de communiquer à cette Chambre et auxquels je ne ferai plus allusion, il a rapporté une lettre du ministre des Affaires étrangères du Japon, M. le vicomte Hayashi. Cette lettre a été lue devant la Chambre et elle est consignée dans les termes les plus affables. Examinons ce qu'elle contient en ce qui a trait à la protection des intérêts du Canada. Qu'on me permette, d'abord, d'en faire lecture, car il importe d'appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur le texte même de cet écrit :

Tokio, 23 décembre 1907.

Monsieur le ministre,

En réponse à votre note de cette date, j'ai l'honneur de déclarer que, bien que le présent traité entre le Japon et le Canada garantisse absolument aux sujets japonais toute la liberté d'entrer, de voyager et de résider dans toute partie du Canada, cependant, ce n'est pas l'intention du gouvernement impérial d'insister sur la jouissance complète des droits et privilèges garantis par ces stipulations, quand cela serait en contravention avec certaines conditions existant au Canada de temps à autre.

Agissant dans cet esprit et ayant égard aux circonstances particulières de récente occurrence en Colombie-Anglaise, le gouvernement impérial a décidé de prendre des moyens efficaces de restreindre l'émigration au Canada. Ce faisant, le gouvernement impérial, poursuivant la politique ci-dessus, donnera toute son attention aux conditions prévalant au Canada, dans le but de se conformer aux désirs du gouvernement canadien, en tant que c'est compatible avec l'esprit du traité et la dignité de l'Etat.

Quoique, comme il était mentionné dans la note à laquelle je réponds, il ne m'ait pas été possible d'acquiescer à toutes les propositions que vous avez faites au nom du gouvernement canadien, j'espère que vous verrez dans la déclaration ci-dessus la preuve du vif désir du gouvernement impérial de

promouvoir l'accroissement et la stabilité des relations cordiales et mutuellement avantageuses qui existent entre les deux pays. Je n'hésite pas à croire aussi que cet heureux résultat est dû en grande partie à l'échange complet de vues qui s'est fait entre nous et il m'est agréable de reconnaître l'obligation où je me trouve placé à votre égard, par vos explications franches et dignes, au sujet de l'attitude et des désirs de votre gouvernement.

Croyez-moi, etc.,
(Signé): TADASU HAYASHI.

A l'honorable
M. Rodolphe Lemieux,
Directeur général des Postes et ministre du Travail du Canada, Tokio.

Analysons cette lettre et voyons ce qu'elle renferme. D'abord, elle affirme le droit absolu et l'entière liberté des sujets japonais d'entrer, de voyager et de résider au Canada. En deuxième lieu, elle déclare que ce n'est pas l'intention du gouvernement japonais d'insister sur la reconnaissance complète de ses droits, quand cela serait en contravention avec certaines conditions existant au Canada de temps à autre. Qui sera juge de ces conditions spéciales : le gouvernement du Canada ou le gouvernement du Japon ? Sur ce point, nous sommes dans l'ignorance la plus complète. Pourquoi les conditions qui prévaudront au Canada et qui devraient être réglées par le Parlement et les autorités du Canada donneraient-elles lieu à un appel du gouvernement canadien au gouvernement du Japon ? Pourtant, c'est là la situation qui a été créée au Canada par l'adhésion à ce traité sans réserve.

En troisième lieu, la lettre déclare que le gouvernement japonais a décidé de prendre des moyens efficaces de restreindre l'émigration au Canada, en tant que cela est compatible avec l'esprit du traité et la dignité de l'Etat. Qui sera juge de ces questions ? Est-ce que ce sera le gouvernement du Canada ou le gouvernement du Japon, et quels sont les moyens efficaces qu'on prendra afin de restreindre l'émigration ? Devront-ils être efficaces aux yeux du gouvernement du Canada ou aux yeux du gouvernement du Japon ?

En quatrième lieu, la lettre dit que, à cette fin, le gouvernement japonais donnera toute son attention aux conditions prévalant au Canada. Ainsi, grâce à ce traité, les autorités canadiennes qui devraient surveiller, étudier et diriger la situation, confient ce soin au gouvernement japonais qui s'engage gracieusement à donner à l'avenir, toute son attention aux conditions prévalant au Canada. Je le répète, monsieur l'Orateur, à cause de la conduite du gouvernement en cette affaire, le Canada a renoncé en faveur du Japon à la surveillance qu'il devait exercer sur l'immigration; à l'avenir, la réglementation de l'immigration appartiendra aux Japonais et, s'il survient des difficultés, nous n'aurons pas d'autre recours, à moins de dénoncer le traité, que de nous adresser de temps à autre au gouvernement japonais. Celui-ci peut, dès demain, adopter une nouvelle ligne de conduite. Un autre ministère peut prendre la direction des affaires avant trois mois et abroger toutes les lois en vigueur concernant la restriction de l'immigration, abattre toutes les barrières que le présent ministère a élevées. Nous pourrions, d'ici à trois ou quatre mois, nous trouver dans la même situation où nous étions avant le voyage du directeur général des Postes au Japon. En somme, à quoi servent toutes ces promesses ? Aux yeux du Gouvernement, n'avons-nous pas obtenu une multitude de promesses de 1900 à 1907 ? J'en ai quelques-unes dans les mains. Examinons-les un instant. Au mois de mai 1900, on nous a dit qu'en vertu d'un décret du gouvernement japonais, le nombre des émigrés que chaque agent d'émigration pouvait diriger vers le Canada avait été limité à cinq par mois, dans le cas des personnes qui s'adresseraient aux agents d'émigration, et que le nombre des autres émigrés avait aussi été limité à cinq par mois dans chaque préfecture. Une lettre du consul japonais, datée du 7 d'août 1900, déclarait que le gouvernement du Japon avait absolument interdit, dans le moment, l'émigration au Canada, ainsi qu'aux Etats-Unis.

Il saute au yeux que ce décret a été annulé ; autrement, l'immigration japonaise n'aurait pas été aussi considérable pendant l'année écoulée. Le 3 février 1903, le consul général du Japon, dont les déclarations sont officielles aux yeux du Gouvernement, disait dans une lettre au premier ministre que le gouvernement japonais restreignait absolument l'émigration au Canada que les seuls Japonais auxquels il permettait de partir pour le Canada étaient : (1) Ceux qui possédaient d'anciens passeports et certificats des consuls japonais attestant qu'ils sont domiciliés au Canada et qu'ils retournent en ce pays ; (2) les familles des Japonais domiciliés au Canada qui vont les retrouver, et (3) les marchands et les étudiants dûments qualifiés. Et ainsi de suite d'un bout à l'autre de la lettre. Les assurances que mon honorable ami, le directeur général des Postes, a rapportées du Japon ne paraissent pas plus complètes ni plus formelles et ne semblent pas offrir de meilleures garanties que celles qu'on nous a données de temps à autres de 1900 à 1907.

Je ne dis pas que nous ayons à nous plaindre des autorités japonaises à ce sujet. Celles-ci ont parfaitement le droit de considérer que ce sont des questions de régie interne, comme nous avons le droit absolu de restreindre l'émigration japonaise qui se dirige vers nos bords. Les deux pays devraient jouir librement de la plénitude de leurs prérogatives. A l'heure qu'il est, voici la situation en ce qui a trait à l'émigration japonaise au Canada. Le Japon est libre de la réglementer ; le Canada n'est pas libre de le faire. L'honorable ministre nous a de-

mandé de faire un essai loyal des nouveaux règlements. Je ne m'y oppose pas et j'espère que les assurances que le directeur général des Postes a obtenues du gouvernement japonais réaliseront toutes les espérances qu'il a laissé entrevoir dans le discours qu'il a prononcé dans cette enceinte la semaine dernière. Toutefois, cela ne change pas la situation, cela n'altère pas le principe. Or, le principe que la Chambre doit défendre c'est que le Canada ne devrait pas conclure un traité qui entrave la réglementation efficace et indispensable de l'immigration au Canada. C'est une question qui peut avoir une importance transcendante en ce qui concerne l'immigration des Orientaux ; c'est une question d'importance vitale, non seulement pour la Colombie-Anglaise mais pour tout le Dominion, et elle pourrait amener les résultats les plus graves non seulement pour la génération actuelle, non seulement pour la nombreuse classe des salariés, mais pour la population entière et pour ceux qui, à l'avenir, s'occuperont, au lieu de nous, d'assurer les progrès du Canada. Aussi, monsieur l'Orateur, en présence de ce qui s'est passé depuis 1895 jusqu'à présent, je crois qu'il n'est que juste de mettre cette question sous les yeux du public et d'adopter une ligne de conduite que nous jugerons équitable et avantageuse pour le pays. Par conséquent, je propose :

Que tous les mots de la motion principale soient rayés et remplacés par les suivants: Considérant que, par un décret du conseil en date du 3 août 1895, le ministère alors au pouvoir au Canada a appelé l'attention sur les dangers d'une émigration illimitée, et déclaré que l'adhésion du Canada au traité de 1894 passé avec le Japon devrait être accompagnée d'une clause ou d'une stipulation permettant au Parlement de réglementer l'immigration des artisans et des journaliers;

Considérant qu'en 1896, le Japon a consenti qu'une pareille clause accompagne l'adhésion du Canada au traité;

Considérant que nonobstant ce consentement, le Gouvernement actuel, en 1905, a délibérément abandonné cette clause ou cette stipulation, bien que sa grande importance ait été signalée deux fois à son attention par le gouvernement britannique durant le cours des négociations; et qu'ayant consenti au traité de 1906, (qui a mis en vigueur d'une manière absolue et sans réserve au Canada le traité de 1894) le Gouvernement a obtenu sa ratification par le Parlement en 1907;

Considérant que la ratification dudit traité de 1906 a été presque immédiatement suivie par une grande affluence de journaliers japonais au Canada;

La Chambre exprime l'avis que le Canada ne devrait conclure ou accepter aucun traité qui enlève au Parlement la haute main sur l'immigration en ce pays;

Elle déclare, en outre, que tout en appréciant à leur pleine valeur les intentions amicales et les assurances courtoises des autorités japonaises, et que tout en affirmant son désir sincère d'entretenir les plus cordiales relations avec le Japon, elle proteste, néanmoins, formellement contre un régime qui ne permet pas à notre population ouvrière d'être protégée contre l'envahissement d'une concurrence désastreuse qu'en invoquant la bienveillance et l'aide d'un gouvernement étranger.

M. BORDEN.

M. W. A. GALLIHER (Kootenay) : Monsieur l'Orateur, la question que nous discutons a longtemps occupé l'attention de la Chambre et elle reviendra sans doute sur le tapis. Je suis convaincu que son importance permettra au Parlement de se justifier d'avoir consacré autant de temps à l'étudier sérieusement. Elle intéresse beaucoup la province de la Colombie-Anglaise et, selon moi, elle doit provoquer autant d'intérêt dans le reste du Dominion. C'est une question nationale, et je suis certain que les députés qui ont prêté l'oreille aux discours des représentants de la Colombie-Anglaise qui ont discuté la motion du député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) ont obtenu beaucoup d'éclaircissements concernant l'immigration des Orientaux et ses conséquences pour la Colombie-Anglaise et tout le Canada. Je suis convaincu qu'ils n'entretiennent plus l'opinion qu'ils entretenaient avant que la situation eût été dépeinte avec tant d'habileté. Le représentant de Nanaïmo et d'autres députés ont invoqué diverses raisons afin d'établir qu'une forte immigration orientale en Colombie-Anglaise n'est pas avantageuse pour la province ni pour le Dominion. Je n'ai pas l'intention d'examiner toutes les raisons mentionnées par les honorables députés qui n'ont rien négligé pour établir leur thèse. Mais, je puis en invoquer une autre à l'encontre d'une forte immigration orientale en Colombie-Anglaise, et à cette raison personne ne peut trouver à redire, pas même une nation fière et irritable comme le Japon. Nous avons dans la Colombie-Anglaise une province dont s'énorgueillissent ceux d'entre nous qui ont la bonne fortune de l'habiter. Nous avons un territoire d'une richesse incalculable par ses minéraux, ses forêts, ses pêcheries, et je crois que nous pourrons dire dans un avenir prochain par les produits du sol. Nous avons une région aux paysages enchanteurs et au climat incomparable. Nous avons une contrée que nous devons réserver aux races blanches. Ce n'est pas à dire que nul autre qu'un blanc ne devra fouler le sol de notre province, car ce serait dépasser les bornes, mais par "une contrée réservée aux races blanches," j'entends une contrée où non seulement les patrons, ceux qui peuvent vivre sans se livrer à des travaux manuels, sont de race blanche, mais une contrée que les blancs, qui doivent gagner leur vie à la sueur de leur front, peuvent appeler leur patrie. Je veux assurer aux blancs la prépondérance non seulement dans le commerce et l'industrie, mais aussi parmi les classes ouvrières. Les habitants de la Colombie-Anglaise songent à ce que leur province devrait être et je ne saurais peindre plus fidèlement leur idéal qu'en citant les conclusions d'un article très instructif de M. R. E. Goswell, publié dans une récente édition d'une revue

de Vancouver appelée "Westward Ho." Voici la fin de cet article :

Cette vaste contrée, encore inconnue à certains égards, a en réserve des ressources dont on ne s'est peut-être pas encore fait une idée. Elle offre sans conteste d'immenses avantages à l'immigrant anglais qui voudrait s'y établir et aux capitalistes qui ont des fonds à placer, des avantages en tant que foyer commercial sur le parcours du réseau panbritannique que les hommes d'Etat de l'empire se sont engagés à établir et à développer; des avantages en tant que foyer d'éducation aussi célèbre que tous ceux d'Europe; des avantages au point de vue des richesses industrielles; en somme, des avantages à titre d'Angleterre-agrandie sur le littoral du Pacifique, où les arts et les institutions de la métropole prendront un nouvel essor, où le drapeau anglais flottera toujours, où les lois et la justice anglaises seront respectées et administrées et où les Anglais et les Anglaises seront élevés dans les meilleures traditions de la race.

Voilà notre idéal et rien n'empêche qu'il se réalise dans la province de la Colombie-Anglaise. Mais, s'il doit se réaliser, ce ne sera qu'en attirant dans notre province deux classes de gens : ou les Anglais de naissance qui ont l'amour inné des institutions britanniques, ou des sujets d'autres nations qui sont assimilables, des gens comme les Allemands, les Français, ou autres, qui, pour une raison quelconque, quittent leur patrie et viennent se créer ici un domicile permanent et lier leur sort à celui de leur nouvelle patrie. Ceux là viennent ici dans le dessein de faire du Canada leur patrie adoptive, ils deviennent domiciliés et citoyens, leurs enfants et leurs petits-fils sont nés au pays et, bien qu'ils aient de l'attachement pour leur pays d'origine ils deviennent, dans toute l'acception du mot de vrais sujets anglais, de véritables citoyens du Canada attachés aux institutions britanniques comme le sont les Anglais de naissance, loyaux au drapeau anglais et au souverain régnant de la Grande-Bretagne. Voilà les deux classes de gens avec lesquelles nous pouvons peupler la Colombie-Anglaise de manière a réaliser l'idéal décrit dans l'article que je viens de lire. On pourra nous demander : Les individus de race japonaise ne pourraient-ils pas aider votre province à réaliser cet idéal ? Malgré tout mon respect pour la race japonaise, je réponds non. Nous savons tous que le Japonais est éminemment patriote ; nous savons que l'amour pour l'empereur du Japon et le respect de ses volontés animent le Japonais depuis le berceau jusqu'à la tombe. Nous savons également que, quel que soit le lieu où le Japonais émigre, l'émigrant même ne croit pas quitter le Japon pour toujours et ne considère pas le pays où il se rend comme le lieu de son domicile permanent.

Le Japonais s'y installe pour un certain temps. Il est possible qu'il prête serment de fidélité à ce pays, mais ce serment n'exerce pas sur lui une contrainte comparable aux traditions qui ont été gravées dans son esprit depuis sa plus tendre enfance. Elles auront pour lui plus de poids que les avantages qu'il pourra retirer de la prestation du serment de fidélité ou de l'octroi des droits de citoyen de ce pays et, au lieu d'espérer que ses enfants et ses petits enfants habiteront cette contrée comme sujets de son souverain, le Japonais attend constamment le jour où il pourra retourner dans le pays du Soleil Levant et terminer sa vie sous l'égide de son bien aimé Mikado. Je dis que des citoyens de ce genre, quelque estimables qu'ils puissent être à d'autres égards, ne sont pas les hommes avec lesquels nous pourrons maintenir dans la province du Pacifique une race blanche qui restera fidèle et loyale au drapeau britannique. Le Japon lui-même étant une nation qui grave dans l'esprit de son peuple depuis l'enfance des idées élevées de patriotisme, devrait certainement être le dernier pays à critiquer les habitants de la Colombie-Anglaise ou le peuple canadien sur leur désir d'avoir comme citoyens et fondateurs de leur nation, une population qui sera aussi loyale au drapeau sous lequel nous sommes nés, le drapeau britannique, que son peuple est fidèle à son propre drapeau.

Ayant parlé aussi longuement de la nature rebelle à l'assimilation des Japonais en tant qu'ils sont destinés à peupler notre pays, permettez-moi de passer à l'examen du traité actuel entre le Japon et le Canada. Ce traité a été conclu entre la Grande-Bretagne et le Japon en 1894. Il a été complété en 1895 par un protocole accordant aux colonies autonomes la possibilité d'obtenir les bénéfices du traité tout en conservant la haute main sur leur immigration. Comparez la situation du Japon en 1894, quand ce traité fut signé, avec la situation qu'il occupait en 1905, 1906 ou 1907. Le Japon, en 1894, était une puissance de troisième ou quatrième ordre ; à l'heure actuelle il est classé parmi les grandes puissances du monde. Cette situation, il est vrai, a été acquise par un effort considérable, dans lequel il a fait connaître non seulement ses immenses ressources, mais aussi la bravoure et le patriotisme de ses soldats. En conséquence, ce que le Japon aurait pu volontiers accorder en 1894 ou en 1897, à l'époque où mon honorable ami, le chef de l'opposition, déclare que ce pays était consentant à traiter avec nous et à reconnaître toute notre autorité sur nos règlements d'immigration, il ne pouvait, au moment où ce traité entre le Canada et le Japon a été signé, nous accorder cette reconnaissance au détriment de son peuple.

Et maintenant, quel était le but du Canada en concluant ce traité avec le Japon ? Son but était de chercher à étendre ses relations commerciales avec ce pays. Le Canada comme une jeune contrée qui se développe, doit constamment chercher des débouchés pour l'accroissement de ses produc-

tions et pour l'expansion de son commerce ; aussi en voyant le Japon près de notre frontière occidentale, nous devinions là un marché plein d'avenir pour les produits canadiens. Notre ministre de l'Agriculture est allé au Japon il y a quelques années et il en est revenu en remettant un rapport favorable au Gouvernement. Donc, nos motifs pour conclure un traité avec le Japon étaient purement commerciaux et nous avions en vue les avantages mutuels des deux pays. Si nous examinons les bénéfices que l'on est en droit d'attendre de ce traité de commerce avec le Japon, je me garderai bien, moi le premier, d'amoindrir l'importance de cette étude. Jusqu'à l'époque où ce traité est entré en vigueur, nous avions peu de choses pour donner un essor à notre commerce avec le Japon. Les relations possibles reposaient toutes sur l'avenir et ces possibilités promettaient d'être grandes. Sans doute j'admets que nous pouvons payer trop cher les avantages probables de ce traité. Ce prix élevé serait d'après moi l'envahissement de la Colombie-Anglaise ou du Canada par des immigrants japonais. Nous citoyens de la Colombie-Anglaise, nous avons protesté et nous protestons encore contre cette immigration. Nous désirons voir restreindre l'immigration des orientaux de tout acabit et plus la restriction sera complète et serrée, plus les habitants de la Colombie-Anglaise seront satisfaits et plus nous le serons nous mêmes en tant que représentants de cette province.

Ceci nous amène à examiner si le Gouvernement du Canada est sujet à la critique pour la manière dont il a conclu ce traité avec le Japon. L'honorable chef de l'opposition a consacré la majeure partie de son discours à critiquer l'action du Gouvernement à ce sujet. Voyons si cette critique est méritée. J'estime que le meilleur moyen que nous ayons de juger ce point, est d'examiner la situation telle qu'elle existait avant la signature du traité et de supposer que nous avons aujourd'hui à étudier la question de savoir si nous devons conclure un traité avec le Japon sans restriction quant aux termes relatifs à l'immigration.

Dépouillons-nous pour un instant de nos différences politiques. Imaginons que nous formons un corps harmonieux, sans division en parti de gouvernement ou d'opposition, en libéraux ou en conservateur, mais purement et simplement pour discuter cette question sur un terrain d'affaires en vue de décider si c'était oui ou non de l'intérêt du Canada de conclure un traité avec le Japon. Si nous nous plaçons dans cette situation, nous sommes mieux à même de juger si le Gouvernement est sujet aux critiques qui lui ont été adressées par le chef de l'opposition. Sans doute, c'est le droit absolu de l'honorable député de critiquer le Gouvernement sur ce sujet ou sur tout autre qui tombe sous la juridiction de la Chambre et je ne discute nullement ce droit. Mais



si nous nous plaçons dans la situation d'une assemblée qui discute cette question sans parti pris politique, que constatons-nous ? Vers l'année 1900, il existait une certaine agitation au sujet de l'affluence des Chinois dans la Colombie-Anglaise et une commission fut nommée pour faire une enquête.

Je constate que le ministre du Travail (M. Lemieux) a dit qu'il y a quinze ou vingt ans les immigrants chinois étaient bien accueillis dans la Colombie-Anglaise. Je désire rectifier son affirmation. J'ai passé douze ou treize ans dans cette province et certainement durant cette période, les Chinois n'ont jamais été bien accueillis dans notre pays. Si l'honorable ministre veut bien consulter les " Débats " de 1884-85 il y trouvera un projet de résolution présenté par l'ex-député de Nanaïmo, M. Gordon et ayant trait au caractère peu désirable de l'immigration chinoise ou orientale dans la Colombie-Anglaise. Ceci se passait sous l'administration de feu sir John Macdonald.

La commission qui fut nommée en 1900 se rendit en Colombie-Anglaise, recueillit des témoignages et recommanda l'application d'une taxe de capitation de $500 sur les Chinois. Peu de temps après, cette recommandation devint loi. Mais dans la même recommandation, les commissaires donnaient le conseil de ne pas imposer une restriction analogue à l'entrée des Japonais. Pourquoi firent-ils cette recommandation ? Ils doivent avoir eu quelque bon motif. Le motif est que le consul général du Japon à Vancouver, discuta complètement le sujet avec les commissaires et leur assura que le gouvernement japonais restreindrait l'émigration japonaise et ne désirait pas qu'on imposât aux sujets du Mikado une restriction analogue à celle qui était imposée aux Chinois. Les commissaires comptèrent sur cette assurance et ainsi fit le Gouvernement. Le résultat fut que de 1901 à 1907 le nombre des Japonais débarquant en Colombie-Anglaise ne dépassa pas le nombre que le consul général du Japon au Canada avait fixé comme devant être la limite permise. Toutes les assurances du Japon, toutes les assurances données par le consul général du Japon et acceptées par notre Gouvernement furent tenues. Ensuite nous eûmes une succession de lettres, dont le ministre du Travail (M. Lemieux) a donné lecture et qui établissent des relations ininterrompues témoignant que les assurances données étaient persistantes et trouveraient leur application dans l'avenir comme elles l'avaient trouvé dans le passé. Ces faits sont présents à l'esprit du ministre comme des autres membres du Gouvernement.

Mon honorable ami (M. Borden) a fait allusion à la dépêche du secrétaire des Colonies et a accusé notre Gouvernement d'avoir réellement omis un point aussi important dans un traité entre le Canada et le Japon. Ce n'est pas du tout ma manière

de voir. Je ne crois pas que le Gouvernement ait négligé ou omis en quoi que ce soit ce point. Mais la question que le Gounement avait à résoudre était la suivante : Si nous devons conclure ce traité avec le Japon, nous devons compter sur la bonne foi du Japon lorsqu'il affirme qu'il restreindra l'émigration en Colombie-Anglaise.

Si nous demandons davantage nous ne l'obtiendrons pas et mieux vaut abandonner complètement l'idée de conclure un traité avec le Japon. Sans doute on est toujours plus prudent après l'accident qu'avant, mais je veux signaler le fait que jusqu'à l'époque de l'ouverture des négociations les plus actives au sujet de ce traité, nous trouvons le Japon maintenant sa promesse et restreignant l'émigration au nombre qu'il avait fixé par l'entremise de son consul général. Alors on examina la question, comme on le ferait encore aujourd'hui si nous avions à l'étudier, à savoir si nous étions disposés à accepter ce traité avec le Japon en comptant sur sa bonne foi pour tenir sa promesse comme il l'avait tenue dans le passé. Devions-nous tout simplement rejeter le traité. Ce devait être l'un ou l'autre car la correspondance déposée par le ministre du Travail établit clairement que le gouvernement japonais ne consentirait pas à introduire dans le traité une clause qui serait au détriment des Japonais comparativement aux sujets des autres pays. Par conséquent les critiques de l'honorable chef de l'opposition ne peuvent être justifiées que si l'on établit qu'il existait un doute dans l'esprit des membres du Gouvernement au sujet de la continuation par le Japon du maintien de la restriction relative à l'émigration au Canada. Examinons comment les assurances données ont été tenues.

Jusqu'à une certaine date durant l'été de 1907 il n'existait aucune plainte au sujet de l'application des règlements. Soudain il se produisit une énorme affluence d'Orientaux, tant Hindous que Japonais. La population de la Colombie-Anglaise s'alarma à bon droit. Elle comprit aussitôt qu'il se passait quelque chose de louche, qu'ou bien le Gouvernement japonais avait de propos délibéré dédaigné les assurances qu'il avait données au gouvernement du Canada par l'intermédiaire de son consul, ou qu'on employait quelque part un subterfuge. Naturellement la population de la Colombie-Anglaise fut très surexcitée et des télégrammes et des résolutions furent adressés au premier ministre du Canada, lui demandant, les uns de dénoncer immédiatement le traité, les autres de convoquer une session spéciale du Parlement pour adopter l'Acte du Natal et d'autres encore d'une signification aussi formelle. Connaissant les sentiments de la population de la Colombie-Anglaise, je ne blâme ni les corporations ni les citoyens qui ont envoyé ces télégrammes ou ces résolutions.

En même temps j'estime qu'il est heureux pour le Canada que nous ayons un premier ministre qui, malgré la pression, malgré la surexcitation qui se produisirent, put chercher l'application du remède au mal qu'on lui dénonçait, d'une façon calme mais énergique. Le Canada a pris position parmi les nations du monde et nous ne pouvons pas agir comme un enfant turbulent; nous ne pouvons pas conclure un traité aujourd'hui et le dénoncer demain d'un trait de plume. Nous devons avoir des vues plus larges que cela sur les questions nationales. Notre premier ministre a eu ces vues. Il a pris le seul moyen qu'il pouvait prendre comme premier ministre d'un grand pays, celui d'aller jusqu'à la racine même du mal pour y appliquer le remède. C'est conformément à cette politique que le ministre du Travail a été envoyé en mission au Japon. Avant de traiter cette partie de la question, je dois dire que je ne considère pas du tout que la signature de ce traité entre le Japon et le Canada soit la cause déterminante de la grande affluence des Orientaux à cette époque. Cette affluence s'est produite par suite des conditions économiques de ce pays. Nous avions en voie d'exécutions dans l'ouest du Canada, de grandes entreprises de chemins de fer et je prétends que si les conditions s'étaient trouvées les mêmes durant les années précédentes il y aurait eu la même affluence de Japonais en Colombie-Anglaise que celle qui s'est produite en 1907. Si les conditions avaient été semblables avant la signature du traité, les Japonais seraient arrivés en aussi grand nombre qu'après la signature.

Examinons maintenant comment les Japonais ont appliqué leurs restrictions, même après le traité de 1907 et consultons à ce sujet le rapport de M. Mackenzie King. Ce rapport j'en ai la conviction sera regardé par tous les membres de cette assemblée ainsi que par tous les citoyens du pays comme un document qui traite la question avec justice et impartialité tout en étant conçu et rédigé avec la plus grande clarté et la plus grande habileté. A la page 19 de ce rapport, M. Mackenzie King traitant de la main-d'œuvre japonaise venant du Japon, s'exprime ainsi :

D'autre part on doit se souvenir qu'ils ne sont pas allés au Japon sans être appuyés par de puissants intérêts canadiens, qu'ils avaient en leur possession des documents qui indiquaient le besoin et le désir d'une main-d'œuvre japonaise dans le pays, qu'ils étaient à même de donner l'assurance d'un emploi immédiat pour cette main-d'œuvre et qu'ils étaient en état d'invoquer des noms qui aux yeux des hommes d'Etat japonais ne devaient pas manquer de poids ni d'une certaine importance. En toute justice pour le Japon et pour les préventions qui ont été soulevées contre sa population en certains quartiers, par suite de l'affluence soudaine et nombreuse des Japonais au Canada, on ne doit pas perdre de vue que dans les règlements qui ont été édictés cette année au mois d'avril, l'exception permettant aux compagnies d'émigration d'envoyer des manœuvres au Canada

avait été subordonnée à la production au ministère des Affaires Etrangères du Japon, de duplicatas d'engagements *bona fide* avec des patrons responsables d'ouvriers au Canada. Le gouvernement japonais exigeait que ces engagements *bona fide* fussent certifiés par ses consuls résidents au Canada. S'il s'est produit un changement dans la façon d'agir du Japon ce n'en fut pas un qui pouvait être nuisible aux intérêts de ce pays, sans qu'un citoyen canadien ou une corporation canadienne ne l'ait d'abord marqué du sceau de son approbation.

Bien que M. Mackenzie King mette ceci en avant, je ne dirai pas comme une excuse, mais plutôt comme une atténuation de la faute, s'il y en a eu une, commise par le Japon, en permettant à un plus grand nombre de ses sujets, que celui qui était autorisé, de venir directement au Canada, pourtant j'envisagerai la question d'une autre manière, je n'excuse nullement le gouvernement japonais. Toutes les conventions que le Japon a faites avec nous au sujet de l'immigration, ont eu lieu avec le gouvernement du Canada. Aussi malgré l'évidence que des compagnies qui pourraient avoir de l'influence dans l'Ouest, ou des citoyens de l'Ouest ont signé des contrats en vue d'être fournis de main-d'œuvre, je dis que le Japon n'est pas entièrement irresponsable en ce qu'il ne s'est pas adressé à la source même, au gouvernement du Canada, avant d'accorder des passeports à ces manœuvres, car il devait savoir que le nombre qui est venu—neuf cents—dépassait le total auquel l'immigration avait été restreinte.

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a pris à tâche d'établir que déjà en mars 1903 en répondant à une dépêche envoyée par le consul général M. Nossé, le gouvernement du Japon avait exprimé son bon vouloir de conclure un arrangement avec le gouvernement canadien au sujet de l'immigration. L'argument de l'honorable député était que déjà en mars 1903, le gouvernement japonais paraissait disposé à faire au Canada la même concession qu'il avait faite aux Etats-Unis au sujet de l'immigration. Il donne à cette lettre l'interprétation la plus étendue. En réalité je ne crois pas qu'elle soit susceptible d'une telle interprétation. Tout ce qu'elle a en vue est en effet ceci : Vous avez de notre part l'assurance verbale que nous restreindrons l'immigration en Colombie-Anglaise au Canada à un certain nombre chaque année; si cette assurance ne vous satisfait pas, nous conclurons un arrangement avec vous; nous mettrons cette assurance verbale par écrit. C'est là tout le sens que l'on peut extraire de cette lettre, quelle que soit l'interprétation large que vous lui donniez.

Si j'aborde le sujet de la mission du ministre du Travail au Japon, je constate que le premier ministre du Canada, se conduisant en homme d'Etat, comprenant la responsabilité de sa charge et afin d'éviter que le blâme puisse être jeté sur le Canada pour



avoir commis un acte violent, a envoyé un de ses collègues afin de négocier avec le gouvernement japonais. Mon honorable ami le chef de l'opposition a attribué une partie de son succès, car il n'a pas dit que cette mission avait remporté un succès, au fait que le manteau de la protection fut jeté sur le ministre par l'ambassadeur d'Angleterre à Tokio. Sans doute l'ambassadeur anglais fut d'un grand secours au ministre du Travail. Le Canada avait droit à toute l'aide qu'il pouvait donner au ministre du Travail, parce que pour des raisons impériales, en plus d'une occasion, le Canada a pris une attitude qu'il aurait pu ne pas prendre si ces motifs n'avaient pas existé. On se trouvait en présence d'un de ces motifs et je déclare que le ministre canadien avait droit à toute l'aide, au prestige et à la coopération que pouvait lui fournir l'ambassadeur d'Angleterre à Tokio. Nous reconnaissons tous que la mission du ministre du Travail au Japon était excessivement délicate. Nous nous rendons parfaitement compte qu'une question comportant un semblant ou du moins une possibilité de différend entre des races humaines est vraiment d'une nature fort délicate.

Le ministre du Travail revient en ce pays et, dans un beau discours il fit connaître à la Chambre le résultat de sa mission. Il ajouta qu'il y avait des choses que des raisons diplomatiques l'empêchaient de dévoiler. Je puis dire que, en ma qualité de représentant de la Chambre de la Colombie-Anglaise j'aimerais beaucoup faire connaître à mes électeurs et à la population de la province la vraie nature de ces restrictions qui ont permis au ministre de se servir du langage que je me propose de rapporter plus tard. A cet égard, je suis aussi envieux que l'était le représentant de Northumberland-est (M. Owen), qui a posé une question au ministre du Travail pendant le discours de ce dernier. Mais, je comprends parfaitement qu'en pareille matière il peut y avoir des conditions accompagnant l'entente, dont la révélation ne serait pas avantageuse pour le Canada ni pour le Japon. En ma qualité de partisan du ministère, j'ai à choisir entre deux alternatives. Je dois dire que cet arrangement ne me convient pas, ou je dois déclarer que je consens à me fier au ministre qui a conduit les négociations et à reporter ma confiance en lui lorsqu'il dit, ainsi qu'il l'a dit en substance dans son discours de mardi dernier, qu'ayant soumis à une étroite surveillance la route du Japon, et ayant complètement fermé celle d'Hawaï, nous avons éliminé de la question tout ce qui pourrait, à l'avenir, faire naître des conflits concernant l'immigration japonaise. Or, le ministre lui-même doit saisir l'importance de ces paroles ; il doit savoir qu'il a conclu une entente, qu'il a fait avec le Gouvernement du Japon des conventions que les autorités canadiennes ont acceptées et qui écartent tout danger de conflits futurs

résultant d'une immigration japonaise trop abondante. Je dois accepter sincèrement ses déclarations et, à titre de représentant de la Colombie-Anglaise, je suis prêt à les accueillir dans cet esprit. Je demande qu'on laisse au temps le soin de prouver la véracité de ses paroles. Je suis certain qu'il n'aurait pas fait cette déclaration devant la Chambre sans être convaincu que le gouvernement japonais tiendra loyalement les engagements qu'il a pris et dont le ministre n'était pas libre de nous dévoiler certains détails. Quand à moi, je consens à avoir toute confiance au ministre à ce sujet, et à m'en rapporter à la sincérité de l'ambassadeur anglais qui est au fait de ces conditions, nous dit le ministre du Travail.

Je n'abuserai pas davantage de l'indulgence de la députation ; d'autres députés prendront la parole après moi. Cependant, je voudrais dire quelques mots de l'amendement que le chef de l'opposition a proposé. Il raconte d'abord quelle était l'attitude du parti conservateur en 1894 et en 1895 et quelle était l'attitude du gouvernement japonais à la même époque. J'ai déjà traité ce sujet et déclaré que le gouvernement japonais ne consentirait pas maintenant à accepter ce qu'il aurait pu accepter avant 1897.

M. SPROULE : Le consul général, parlant de cette stipulation, dit-il que son gouvernement consentait à l'accepter ?

M. GALLIHER : Non ; j'ai expliqué à la Chambre qu'en interprétant le plus libéralement possible la lettre du mois de mars, 1903, on ne peut soutenir qu'elle admet que le Canada aurait le droit de décréter des lois sur l'immigration.

M. SPROULE : Comment l'honorable député interprète-t-il ce passage du télégramme du consul général du Japon :

Les assurances renouvelées que le gouvernement japonais ne désire pas introduire de force ses nationaux en Colombie-Anglaise, contre le désir de cette province et qu'il est désireux de conclure un accord avec votre gouvernement en vue de s'astreindre à des obligations mutuelles.

M. GALLIHER : Si les assurances qu'il a déjà reçues ne suffisent pas—cela ne s'y trouve-t-il pas ?

M. SPROULE : Si elles ne suffisent pas ?

M. GALLIHER : Oui, cela doit s'y trouver. Nous avions des assurances de la part du consul du Japon et, pendant que cette question a été agitée précédemment, il a télégraphié au Japon et a reçu une réponse. . .

M. SPROULE : En ce sens-là.

M. GALLIHER : Oui, et que voulait-elle dire?—si vous n'êtes pas satisfaits des assurances que je vous ai données de vive voix, nous nous engagerons à tenir ces promesses. C'est ce que signifie le télégramme, s'il signifie quelque chose. Voyez le Gouvernement des Etats-Unis qui a incorporé cette stipulation dans la loi qu'il a adoptée. Que fait-il aujourd'hui ? Il envoie quelqu'un au Japon pour entamer des négociations, de même que le ministre du Travail qui s'est rendu là-bas et a conduit des négociations. Nous ne savons pas encore s'il réussira aussi bien ; mais, malgré cette réserve mentionnée dans le traité et qui lui donna le droit de décréter des lois sur l'immigration, il reconnaît le rang que le Japon occupe aujourd'hui et ne veut rien faire que ce pays considérerait comme un manque de courtoisie.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député sait-il que le gouvernement des Etats-Unis a adopté un certain règlement concernant les ouvriers de la Corée et du Japon ?

M. GALLIHER : Je n'en connais pas exactement la nature. J'ai lu dans les journaux des nouvelles qui peuvent être vraies ou fausses et je n'entends pas y ajouter foi, quoi qu'il en soit.

M. R. L. BORDEN : Je parle de règlements qu'on trouve dans une publication officielle du gouvernement américain.

M. GALLIHER : Je vais poursuivre.

M. TAYLOR : Mettez cela de côté.

M. GALLIHER : Cela ne signifie rien. Nous avons vu le gouvernement américain négocier comme nous. L'avant-dernier paragraphe de l'amendement du chef de l'opposition est ainsi conçu :

La Chambre exprime l'avis que le Canada ne devrait conclure ou accepter aucun traité qui enlève au Parlement la haute main sur l'immigration en ce pays.

Fort bien, voilà un bon sentiment, un sentiment louable, mais qu'en résulte-t-il dans le présent cas ? Nous avons déjà conclu un traité et cette proposition écrite ne change pas la situation relativement au traité japonais. Ce traité existe. En ce qui le concerne, cette proposition vient donc trop tard. L'honorable député ajoute :

Elle déclare, en outre, que tout en appréciant à leur pleine valeur les intentions amicales et les assurances courtoises des autorités japonaises, et que, tout en affirmant son désir sincère d'entretenir les plus cordiales relations avec le Japon, elle proteste, néanmoins, formellement contre un régime qui ne permet à notre population ouvrière d'être protégée contre l'envahissement d'une concurrence désastreuse qu'en invoquant la bienveillance et l'aide d'un gouvernement étranger.

Libéraux et conservateurs, nous sommes tous d'accord à ce sujet ; nous ne voulons pas qu'il y ait en Colombie-Anglaise de concurrence ouvrière qui ne serait pas juste et équitable. Lorsque les ouvriers de la province doivent entrer en lutte avec d'autres, nous désirons que cette lutte soit loyale et ne soit pas engagée contre des gens qui peu-

vent travailler pour des salaires moindres, vivre à meilleur marché ou qui aviliront le genre de vie des classes ouvrières de la Colombie-Anglaise ou du Canada tout entier. Mais, que signifie ce projet de résolution ? Quand même nous l'adopterions à l'unanimité des voix, il ne contient rien qui soit de nature à soulager les maux de la population. Si l'honorable député ne s'était pas arrêté là, s'il avait déclaré que, dans les circonstances, il était opportun de notifier immédiatement notre intention d'abroger le traité, il aurait fait une proposition claire et substantielle. Mais, il s'en est bien gardé. Il propose un amendement qui sonne bien à l'oreille, qui est agréable à lire, qui respire le patriotisme, mais qui n'accomplit et ne signifie absolument rien.

M. SPROULE : Il signifie que le Gouvernement mérite d'être blâmé parce qu'il a négligé de protéger les intérêts de la Colombie-Anglaise lorsqu'il en a eu l'occasion.

M. GALLIHER : Dès qu'il ne signifie pas autre chose—et je m'en rapporte à l'honorable député—je suis prêt à laisser ce sujet de côté. Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. Ce sujet m'intéresse vivement et m'a toujours vivement intéressé. Je désire, pourtant, mentionner que certains journaux—je suis convaincu qu'ils n'y sont pas autorisés— déclarent qu'on limitera à mille le nombre des ouvriers japonais qui pourront émigrer au Canada. Je suis persuadé qu'ils sont mal renseignés, car je suis prêt à déclarer au ministre du Travail que, si le nombre était fixé à mille ou même à un chiffre de beaucoup inférieur, j'élèverais la voix dans cette Chambre pour combattre cette disposition.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien ! très bien !

M. GALLIHER : Les paroles du ministre qui doit connaître quels sont à ce sujet les sentiments de la population de la Colombie-Anglaise me donnent la conviction que le nombre doit être moins élevé qu'on l'a dit : autrement la députation de la province ne serait pas satisfaite. Je termine.

M. TAYLOR : Quelle est la limite?

M. GALLIHER : C'est l'une des choses que le ministre du Travail n'a pas pu dévoiler, pour des raisons diplomatiques, a-t-il dit.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est sans autorisation que certains journaux déclarent que le nombre a été fixé à mille.

M. GALLIHER : Je l'espère.

M. TAYLOR : Mais, si ce nombre était exact?

M. GALLIHER : S'il est exact, la Chambre m'entendra protester et demander la dénonciation de ce traité.

L'hon. M. FOSTER : Le nombre n'est pas assez élevé?



M. GALLIHER : Assez élevé ? J'espère que les deux partis politiques et les journaux qui les appuient jugeront qu'il y a lieu de soumettre l'arrangement qui a été conclu à un essai loyal et ne feront rien pour attiser les passions populaires dans un sens ni dans l'autre. Laissons au temps le soin de prouver si le ministre du Travail a dit la vérité et si le gouvernement japonais est sincère dans ses rapports avec le gouvernement canadien et s'il tiendra ses engagements.

M. EDMUND BRISTOL (Toronto-centre): Monsieur l'Orateur, c'est un spectacle réjouissant de voir nos distingués collègues de la Colombie-Anglaise tenter des efforts pour se réhabiliter dans l'esprit de leurs commettants, et pour justifier l'erreur que le Gouvernement fédéral a commise tant au point de vue des intérêts de leur province que des intérêts du Canada tout entier, en limitant le droit du peuple de réglementer l'immigration par l'autorité du Parlement.

L'honorable député (M. Galliher) qui m'a précédé a évité, je crois, de parler sur le fond de la résolution. On a tout d'abord cité à l'attention de la Chambre un vieux décret datant de 1895, dans lequel le Gouvernement du jour fait prévoir les dangers de l'immigration japonaise au Canada à moins de restrictions raisonnables, et refusant de recommander la participation du Canada à cette convention, à moins d'imposer quelque restriction sur l'immigration de la main-d'œuvre japonaise.

L'actuel gouvernement prit le pouvoir en 1896, et eut depuis l'occasion de régler cette question d'une façon ou d'une autre dans l'intérêt de la population canadienne ; il avait sur le sujet l'opinion bonne ou mauvaise du gouvernement précédent. Que fit-il ? Est-ce qu'il s'enquit de l'étendue du commerce entre le Canada et le Japon, avant d'accéder à cette convention ? Est-ce qu'il fit une étude pratique qui lui permit d'annoncer au Parlement que c'était une sage politique de rendre le Canada partie à cette entente ? Pas du tout. Il resta apparemment coi jusqu'au mois d'août 1897, lorsque, pour les raisons énumérées dans le mémoire qu'on a lu, il refusa de faire participer le Canada aux termes de cette convention.

N'oublions pas qu'en vertu de cette entente, le Canada pourrait aujourd'hui restreindre à loisir l'immigration japonaise ou toute autre, mais le Gouvernement refusa de se prévaloir de cet avantage. Je demande aux honorables députés ministériels quelle raison existait en 1897 qui pût empêcher le Gouvernement d'accepter une convention qui réservait au Canada le droit de soumettre à une réglementation l'immigration des journaliers et des artisans japonais ? Quelle raison existait alors qui n'existait pas en 1907 lors de la signature du traité ?

S'il était profitable pour le Canada d'augmenter son commerce avec le Japon, quel changement s'est opéré depuis ? Quelle raison y a-t-il pour qu'il ne fût pas d'aussi

saine politique, dans l'intérêt du pays, de mettre ce traité en vigueur il y a dix ans, et de faire bénéficier le Canada de cette augmentation de commerce ? Je n'ai pas entendu un seul argument dans la bouche des députés de la droite, qui tendrait à réfuter l'accusation de négligence portée contre le Gouvernement, pour n'avoir pas su mettre ce traité en vigueur lorsqu'il eut été si facile de le faire, sans nuire aux intérêts communs, et qui nous aurait fait bénéficier dans l'intervalle de ces dix ans, si bénéfice il y a, d'une augmentation de commerce avec le Japon. Non seulement le Gouvernement s'est montré peu soucieux des droits du public en ne limitant pas l'immigration, mais il a négligé les intérêts financiers et commerciaux du pays en ne le faisant pas bénéficier dix ans plus tôt des avantages d'un traité qui a dû avoir alors comme aujourd'hui son mérite au point de vue du commerce. Je prétends que le Gouvernement a commis sa plus grave erreur en 1897, lorsqu'il avait l'avantage de régler une fois pour toute cette question, et qu'il n'a pas eu le tact de suivre la ligne de conduite que lui avait tracée le gouvernement conservateur. En adoptant cette politique, il nous eut conservé notre dignité, notre liberté d'action en fait d'immigration, et eut contribué à l'expansion de notre commerce.

Après 1897, quand la question aurait pu être réglée convenablement dans l'intérêt de toutes les parties concernées, la convention resta en suspens. Mais dans l'intervalle, les autorités de la Colombie-Anglaise, signifièrent une note d'avertissement au gouvernement fédéral. Le 30 avril 1907 le gouvernement de cette province écrivait ainsi à Ottawa :

> Nous demandons respectueusement qu'advenant la participation du Canada au traité avec le Japon, notre gouvernement devra stipuler qu'il n'y aura plus d'émigration illimitée des Japonais au Canada.

Donc, dès 1897, le Gouvernement actuel connaissait la politique du gouvernement conservateur ; il connaissait l'attitude de la population de la Colombie-Anglaise, qui n'a pas changé ; il avait devant lui la mise en demeure du gouvernement de cette province; il était donc suffisamment averti que s'il devenait partie à la convention sans se réserver le droit de restreindre cette immigration, le pays en subirait des conséquences fâcheuses. De nouveau en 1900, 2,167 citoyens de la Colombie-Anglaise s'adressèrent par pétition au Gouverneur général pour lui faire remarquer qu'entre le 1er janvier et le 30 avril 1900, 4,669 japonais étaient débarqués à Victoria et Vancouver et que la province ressentait des effets pernicieux d'une immigration si considérable en si peu de temps.

M. SPROULE. L'honorable député de Kootenay (M. Galliher) a déclaré qu'il n'y avait pas eu lieu de faire des restrictions jusqu'à présent.

M. BRISTOL : En présence des faits, je ne puis pas partager l'opinion de l'honorable député (M. Galliher). Mais quand on oublie les faits, il est facile d'alléguer ce qu'on veut.

Plusieurs DEPUTES : Oui, oui.

M. BRISTOL : Je ne m'étonne pas d'entendre les députés de la Colombie-Anglaise interrompre, car voici un cas s'il en est, où ils ont tout intérêt à oublier les faits. Mais la population de la Colombie-Anglaise ne leur permettra pas d'oublier, et c'est dans l'intérêt du pays de lui rappeler tous ces faits.

M. MACPHERSON : Ne pleurez pas sur le sort des députés de la Colombie-Anglaise.

M. BRISTOL : Quelques-uns des honorables députés de la droite semblent avoir objection à ce que les faits soient connus, et parmi ces faits, il y a une lettre écrite par M. Nossé, en date du 30 mars 1903. Si je comprends le raisonnement du ministre du Travail, le gouvernement canadien aurait reçu l'assurance écrite et verbale que l'émigration japonaise serait restreinte et maintenue dans les bornes. Si je saisis bien la portée du raisonnement de l'honorable député (M. Galliher), la lettre que l'honorable ministre du Travail a lue et si bien interprétée, ne signifie rien de tel. C'est à la Chambre à juger entre l'interprétation que lui donne le ministre du Travail et celle que lui donne le député de Kootenay; néanmoins, la lettre parle par elle-même. Voici :

> Je dois renouveler à votre gouvernement l'assurance que le gouvernement japonais ne désire pas imposer ses sujets à la Colombie-Anglaise contre la volonté de la province, et qu'il consent à conclure avec votre gouvernement une entente en vertu de laquelle il s'engagera par écrit si la rigoureuse politique actuelle de restriction ne paraît pas suffisante à votre gouvernement.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question?

M. BRISTOL : Enchanté.

M. ROSS : Cette lettre n'est-elle pas en soi un protêt contre toute législation de la part de la législature de la Colombie-Anglaise ?

M. BRISTOL : Je ne saurais répondre, parce que je ne connais pas les raisons particulières qui ont motivé cette lettre.

M. ROSS : N'en parlez donc pas alors.

M. BRISTOL : J'en demande pardon à l'honorable député ; je parle de cette lettre parce qu'elle signifie au gouvernement fédéral la volonté du gouvernement japonais de s'engager formellement. C'est à ce point de vue que j'en parle.

M. ROSS : C'est exactement ce qui a eu lieu dans les négociations entamées par M. Lemieux.

L'hon. M. FOSTER : Où l'honorable député y voit-il un engagement formel?

M. BRISTOL : L'honorable député (M. Ross) me pose-t-il une question ou veut-il prononcer un discours? L'honorable député dit que l'engagement Lemieux contient cette formalité, mais je ne l'entends pas ainsi.

M. ROSS : Je parle de l'engagement conclu avec le ministre des Postes.

M. BRISTOL : Je ne l'entends pas ainsi. Je vais relire cette lettre, au cas où l'honorable député (M. Ross) l'aurait oubliée :

Je dois renouveler à votre gouvernement l'assurance que le gouvernement japonais ne désire pas imposer ses sujets à la Colombie-Anglaise contre la volonté de la province, et qu'il consent à conclure avec votre gouvernement une entente en vertu de laquelle il s'engagera par écrit si la rigoureuse politique actuelle de restriction ne paraît pas suffisante à votre gouvernement.

Cette lettre est datée du 30 mars 1903, et forme partie d'une série de promesses écrites, sur lesquelles le Gouvernement s'appuie pour prétendre qu'avec tant de garanties, il était inutile pour lui de prendre beaucoup de précautions dans le traité. L'honorable député de Kootenay (M. Galliher) a aussi fait allusion au rapport de la commission fédérale de 1890 sur l'immigration des Chinois et des Japonais, et la Chambre voudra bien me permettre d'appeler son attention sur une partie de ce rapport qu'il a oublié de lire et qui en est, je crois, la partie la plus essentielle, ayant une portée considérable sur la question en discussion. La voici :

Il n'est besoin pour régler cette très difficile question que l'assurance du Japon de ne pas révoquer l'engagement que son gouvernement a contracté.

C'est là le point essentiel. Il est facile de dire que c'est là la politique d'un pays ; autre chose est de pouvoir affirmer que cette politique ne sera pas modifiée. Les honorables députés de la droite ont appris par l'expérience des quinze années passées que les gouvernements sont susceptibles de changer périodiquement leur politique, même sans raison. Je n'appuierai pas longuement sur ce point, mais c'est une absurdité manifeste d'accepter d'un gouvernement une telle déclaration de politique, quand il est de notoriété publique qu'un gouvernement a le droit de changer en tout temps sa manière de voir sur une question aussi importante que l'immigration ou sur toute autre question. Donc la commission concluait très logiquement que les intérêts du Canada ne seraient protégés qu'autant que le Japon s'engagerait à ne pas révoquer sa politique.

Puis, en 1905, le Gouvernement a négocié une autre convention avec le Japon, pour des motifs qu'il n'a pas encore communiqués au Parlement. Je suppose qu'il était mu par de bons motifs d'intérêt commercial ou par des motifs quelconques pour conclure cette entente, afin que le pays put comparer d'un côté les avantages de celle-ci avec les désavantages de l'immigration japonaise de l'autre. En supposant donc que le Gouvernement avait l'intention d'équilibrer les choses, nous voyons le 14 juillet 1905 que le secrétaire Lyttleton adressa la communication suivante au Gouverneur général pendant que la question était à l'étude :

Relativement à votre dépêche confidentielle du 7, devons-nous informer le gouvernement japonais que votre gouvernement désire adhérer au traité de 1904 et à la convention supplémentaire de 1895, aux mêmes clauses et conditions que le Queensland en 1897, lesquelles clauses et conditions sont ci-après énumérées et que le gouvernement japonais s'engagea à cette époque à étendre à toute autre colonie qui signifierait son adhésion dans un délai prescrit: 1) que les conditions indiquées dans le premier et le troisième article du traité n'atteindront en rien les lois, ordonnances ou règlements relatifs au commerce, à l'immigration des journaliers et des artisans, à la police et à la sécurité publique actuellement en vigueur ou subséquemment édictés au Japon ou dans une colonie; 2) que le traité cessera d'être exécutoire entre le Japon et une colonie après la signification dans ce sens, d'un préavis de douze mois par l'une ou par l'autre des parties. Ou bien, votre gouvernement désire-t-il adhérer absolument et sans réserve, tel qu'il appert d'après le discours du ministre de l'Agriculture, prononcé le 22 juin au parlement canadien?

La question me parait donc être celle-ci : le Gouvernement nous dit qu'à cette époque et invariablement depuis, le gouvernement du Japon lui a donné l'assurance qu'il imposerait des restrictions sur l'émigration au Canada. Il produit à l'appui de son assertion une lettre de M. Nossé en date du mois de mars 1903, qui tendrait à lui donner raison, ce que je ne conteste pas ni ne voudrait contester. Mais, monsieur l'Orateur, j'appelle votre attention sur un rapport de M. Scott, secrétaire d'Etat, en date du 25 septembre 1905, dans lequel il déclare que le Gouvernement se propose d'adhérer sans réserve au traité de 1894 et ajoute :

Depuis ces dates, le Japon a adopté une loi qui restreint l'émigration dans les pays étrangers, faisant disparaître ainsi une des objections qui ont disposé le Canada à refuser d'être partie au traité avec le Japon en 1897.

Je dirai simplement que l'auteur de ce mémoire a oublié qu'en 1897 le Gouvernement n'avait pas à se soucier de la politique d'émigration du Japon, car le Canada avait le droit absolu, en devenant partie à ce traité, de maintenir l'intégrité de nos droits sur la réglementation de l'immigration, de sorte que le prétexte invoqué dans

le rapport est à la fois fallacieux et mensonger. Le rapport de M. Scott dit encore:

Il est douteux que le Japon veuille à présent consentir à une entente qui ne soit basée sur les termes du premier traité.

Voici maintenant, monsieur l'Orateur, les légitimes sujets de plainte des Canadiens. Le Gouvernement dit qu'il a l'assurance entière et formelle du gouvernement japonais que l'émigration des journaliers japonais sera restreinte. S'il possède cette assurance, il a été averti que toute loi tendant à restreindre l'immigration japonaise est susceptible d'abrogation. Si la loi japonaise impose des restrictions sur l'émigration, le Gouvernement voudrait-il me dire pourquoi il n'a pas demandé à inclure la disposition restrictive dans le traité, ce qui cadrait avec la politique du gouvernement japonais, telle que statuée dans ses lois, et avec les assurances verbales données par ses ministres et ses représentants. Va-t-on prétendre que le Japon ne voulait pas, en 1905, accéder à ce qui était sa politique avouée ? Le Japon avait-il une politique de cabinet et une politique pour le public ? Non ; le Japon s'est conduit très honorablement dans toutes ces négociations. S'il y a quelqu'un à blâmer, ce n'est pas le gouvernement japonais, mais le gouvernement canadien, pour ne pas avoir insérer dans le traité, la stipulation à laquelle le Japon avait souscrit en 1897, et que ses assurances réitérées depuis n'ont jamais démenti. C'était le devoir du Gouvernement, dans l'intérêt de la classe laborieuse et de toute la population du Canada de maintenir notre droit à la réglementation de notre propre immigration. Le Gouvernement a négligé de réclamer ce qu'il avait incontestablement le droit de réclamer, et qui lui était garanti par les assurances dont il s'enorgueillit aujourd'hui, si ces assurances étaient réellement vraies.

Toutefois, le Gouvernement accepta aveuglément ce traité, non seulement sans avoir pour se justifier des motifs d'intérêt commercial, mais sans se réclamer des assurances que le Japon n'avait cessé de lui réitérer depuis 1897. De sorte que les perturbations qui se produisent aujourd'hui dans la Colombie-Anglaise sont le fait de l'incurie du Gouvernement. Mes honorables collègues de la Colombie-Anglaise n'ont pas dû être aussi renseignés sur cette question, dans le mois d'août 1905, qu'ils le sont aujourd'hui, car autrement, j'oserais dire qu'ils se seraient d'un commun accord tournés du côté du Gouvernement pour le forcer à protéger les intérêts de la Colombie-Anglaise dans cette question. Si les honorables députés de cette province se donnent la peine de consulter les documents parlementaires, ils acquerront la certitude que le Gouvernement a manqué à son devoir en 1897 et en 1905, non seulement envers la population de la Colombie-Anglaise, mais envers tout le Canada.

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

## Reprise de la Séance.

### 2e LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 83), déposé par M. Telford, concernant la compagnie du chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford ;

Le 2e (n° 84), déposé par M. German, tendant à constituer en corporation la compagnie de transport et de magasinage la Dominion.

### REPRISE DU DEBAT SUR L'INTERPELLATION RELATIVE A L'IMMIGRATION JAPONAISE.

La Chambre reprend le débat sur la motion tendant au passage à la discussion des subsides et sur l'amendement déposé par M. R. L. Borden.

M. BRISTOL : En blâmant le gouvernement pour avoir en 1905 signé ce traité à la légère, je n'oublie pas que, dans le mois de septembre de la même année, le Gouvernement ou un de ses membres reçut de M. Nossé une lettre dans laquelle il disait que malgré qu'il eût donné toutes les assurances possibles qu'il n'y aurait aucune difficulté au sujet de l'immigration, il se pourrait que le gouvernement japonais refusât d'être partie au traité aux conditions qu'il était prêt à accepter en 1897. J'ose dire, cependant, que dans une affaire aussi importante, le Gouvernement n'aurait pas dû accepter ce qu'on appelle en langue vulgaire le bluff de M. Nossé, et se laisser entraîner à signer un traité absolu avec le Japon. Au contraire, le devoir et l'obligation incombaient au Gouvernement, s'il tenait à conclure ce traité, de s'aboucher directement avec le gouvernement japonais ou ses représentants accrédités à le signer. Je prétends que si le ministre des Postes et du Travail (M. Lemieux) était allé au Japon en août 1905, au lieu d'attendre à 1908, et eut fait au gouvernement japonais les mêmes observations en 1905 qu'il lui a faites en 1908 et qu'il était tout aussi en droit de faire alors qu'aujourd'hui, en raison des assurances que le consul général du Japon à Montréal avait réitérées au gouvernement canadien, celui-ci aurait montré qu'il vait conscience des intérêts du pays, il aurait signé un traité convenable, ou il aurait probablement été obligé de faire rapport que malgré toute sa bonne volonté il avait été incapable d'amener le Japon à concéder la restriction de l'émigration japonaise au Canada. Aucun effort n'a été tenté de ce côté et, le cheval volé, l'écurie fut soigneusement mise sous clef, puis l'honorable ministre fut envoyé au Japon. La population de la Colombie-Anglaise et du Canada a un juste grief contre le Gouvernement pour

avoir, sans tenter le moindre effort et sans échanger la moindre correspondance directe avec le gouvernement japonais, mais seulement sur la foi des assurances du consul général du Japon, conclu un traité qui a jeté la perturbation dans le pays par une immigration à laquelle la population de la Colombie-Anglaise en particulier est violemment opposée.

Monsieur l'Orateur, une chose entre autres qui a semblé satisfaire l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) et ses partisans les plus intimes, c'est quand il a déclaré que les Japonais auraient continué quand même à débarquer au Canada, nonobstant les dispositions restrictives d'une convention. Il m'est presque impossible de suivre le fil de son raisonnement, et je ne voudrais pas dire qu'il a parlé sous l'impulsion du moment, pour se donner une contenance et calmer ses commettants ; mais il se plaint ailleurs dans son discours de ce que le gouvernement japonais a décerné trop de passeports, ce qui expliquerait l'arrivée en si grand nombre des Japonais au Canada. Or le gouvernement japonais a le droit, en vertu de ce traité préjudiciable, d'accorder des passeports. Donc la déclaration de l'honorable député (M. Galliher) d'après laquelle les Japonais auraient débarqué au Canada en dépit de tout traité, contredit carrément son autre déclaration disant que s'ils sont venus en si grand nombre, c'est dû à l'exercise du droit conféré aux Japonais par le traité d'accorder ces passeports.

A part cela encore, le Gouvernement a donné une autre preuve de sa tardive prescience. Le 8 janvier il adoptait le décret suivant :

En conséquence, le Gouverneur général en conseil a bien voulu prescrire et il est par les présentes prescrit que lorsque le ministre de l'Intérieur aura raison de croire, d'après l'état du marché du travail au Canada, qu'il est opportun d'appliquer l'article 20 de la loi sur l'immigration, ou qu'il aura raison de croire que des considérations d'un autre ordre nécessitent pour quelque motif spécial l'application des articles 26 à 30 inclusivement de ladite loi, le débarquement des émigrants au Canada pourra être proscrit, à moins qu'ils ne viennent de leurs pays d'origine ou du pays où ils sont naturalisés, directement et sur des billets d'entier parcours achetés avant de partir de leur pays d'origine ou du pays où ils sont naturalisés.

Puis le "Globe" nous apprend dans une dépêche spéciale d'Ottawa, datée du 11 janvier, que :

Le nouveau règlement s'applique également à tous les pays, et a pour objet principal de prévenir le débarquement des Japonais venant de Honolulu et des Hindous venant de Hong-Kong. Il aura pour effet de faire cesser dans une large mesure l'immigration orientale qui vient de ces deux ports.

Non seulement donc le Gouvernement avait le droit en 1897 de conclure ce traité de façon à prévenir cette immigration ; non seulement il a eu l'avantage de conclure un semblable traité en 1905, ce qu'il n'a pas même tenté, mais il avait le pouvoir en vertu de la loi sur l'immigration de prescrire ce même décret pour empêcher l'immigration d'Honolulu ou des îles Sandwich et de toute autre source préjudiciable. Mais il a attendu que le mal fût fait avant de décréter cet ordre. Je soutiens donc que la population a le droit de se plaindre de la conduite du Gouvernement dans toute cette question. On dit couramment dans la Colombie-Anglaise que la population de l'est du Canada ignore l'état de choses qui existe dans cette province à ce sujet, et qu'elle y porte peu d'intérêt. Nul doute que le public de la Colombie-Anglaise a le droit, en présence de l'apathie du Gouvernement depuis quelques années, et de son manque de sollicitude pour les intérêts de cette province, de se plaindre qu'il n'a pas été suffisamment protégé depuis sept ans.

M. RALPH SMITH : Parlez-nous de la Colombie-Anglaise avant 1896.

M. BRISTOL : Le premier traité date de 1896, et en 1895 le gouvernement conservateur posait en principe la restriction de l'immigration japonaise, mais il n'avait pas le pouvoir de l'appliquer dans aucun traité, et il fut forcé de léguer cette obligation au gouvernement libéral qui lui succéda. Mais le gouvernement libéral ne s'est pas acquitté de cette obligation.

Je n'entends pas attaquer ici le peuple japonais. Il n'est pas de sujets britanniques qui n'admirent la grandeur, l'intelligence, l'industrie et l'habileté de cette belle nation. Mais nous avons le droit dans cette assemblée et devant le pays de blâmer le Gouvernement pour toute erreur ou faute d'administration, pour tout acte de négligence envers les intérêts du public, et je prétends que c'est notre devoir, comme députés au Parlement, de porter à l'attention publique les omissions du Gouvernement sur cette grave question, qui intéresse l'avenir de la nation canadienne. Si nous tenons à avoir une politique nationale, si nous réclamons le droit de protéger le commerce et l'industrie du pays, nous devons avoir le même droit de protéger notre classe laborieuse de la concurrence d'une immigration qui lui est préjudiciable. A ce point de vue, je condamne l'administration actuelle pour sa conduite en cette matière. Les traités sont chose excessivement grave et importante. On dirait que l'envie de faire des traités règne à l'état épidémique parmi les honorables députés de la droite. Les Canadiens désirent conclure leurs propres traités, et si le Gouvernement veut s'acquitter de cette responsabilité à l'honneur et à l'avantage du pays, il doit le faire avec autant de sollicitude pour les intérêts du peuple, que le marchand en déploye pour ses propres affaires. L'honorable député de Kootenay (M. Galliher) nous pose la ques-

tion : Pourquoi ne réclamez-vous pas la dénonciation du traité ? Nous sommes libres en effet de dénoncer ces incapables et novices bâcleurs de traités, mais la dénonciation d'un traité par l'opposition ne tirerait pas à conséquence. C'est au Gouvernement qu'incombe cette responsabilité. Pourquoi ? Parce que seul, comme Gouvernement, il est au fait de toutes les négociations ; seul il dispose des moyens d'investigation voulus. C'est à lui donc qu'incombe la responsabilité de dénoncer les traités s'il y a lieu. L'opposition n'a aucune responsabilité sous ce rapport, elle ne peut agir parce qu'elle n'est pas censée connaître tous les faits. La responsabilité commence et finit quand, dans un esprit de justice et de logique, elle expose à la Chambre et au public les détails d'une question importante comme celle-ci.

Je dis donc en terminant que lorsque le gouvernement fédéral en 1896 s'accapara si généreusement divers articles du programme du parti conservateur, il aurait aussi bien fait, dans l'intérêt du Canada, de s'approprier la politique prescrivant cette peu désirable immigration.

M. DUNCAN ROSS (Yale-et-Caribou) : L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol a offert ses sympathies aux députés de la Colombie-Anglaise pour ce qu'il s'est plu à appeler leur désir de se réhabiliter. Nous apprécions beaucoup la sollicitude qui nous a valu ces sympathies et non moins les sympathies elles-mêmes. Je m'empresse de lui dire, cependant, que nous ne les méritons pas et que nous n'en avons pas besoin. Il n'y a pas lieu de vouloir nous réhabiliter. La députation de la Colombie-Anglaise prend exactement la position qu'elle a prise il y a près d'un an, lorsque le traité fut ratifié à l'unanimité du Parlement. Si quelqu'un doit se réhabiliter, ce doit être l'honorable député de Toronto-centre lui-même ((M. Bristol) ou l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) ou d'autres comme eux, qui adoptent aujourd'hui une manière de voir diamétralement opposée à celle du ministre lorsque le traité fut ratifié, dans le mois de janvier dernier. Le chef de l'opposition avait toute la correspondance par devers lui, lorsqu'il a acquiescé à la sanction du traité ; Cette correspondance, il en avait demandé lui-même le dépôt, et il l'avait en sa possession depuis six mois. Cette correspondance ne faisait foi d'aucune assurance ; elle ne contenait rien des explications que le Gouvernement donne aujourd'hui au sujet de ces assurances. L'honorable chef de l'opposition a accédé à la ratification du traité sans exiger aucune assurance tendant à la restriction de l'immigration japonaise, et sans connaître les explications que le Gouvernement a données depuis. S'il a jugé à propos d'accepter ce traité sans aucune assurance de cette nature, pourquoi se révolterait-il aujourd'hui contre la ratification de ce traité et contre sa propre conduite, maintenant qu'il a la preuve que ces assurances ont été données ? Ainsi donc, je répète qu'il n'y a pas lieu de vouloir nous réhabiliter ; mais c'est à eux de le faire, eux qui ont voté unanimement en faveur de la ratification du traité.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) semble vouloir attribuer l'immigration des Japonais au Canada à la ratification du traité. Il ne prétendra pas, j'espère, que cette émigration n'aurait pas eu lieu sans la ratification de ce traité? Les Japonais étaient pour le moins aussi libres de venir au Canada avant la ratification du traité comme après. Pourquoi donc l'honorable député dit-il que cette émigration dépend du traité ? J'ai discuté cette question au fond devant la Chambre dans une précédente occasion, et je n'entends pas me répéter aujourd'hui. Toutefois, j'appellerai l'attention de la Chambre sur certains détails qui ressortent de la correspondance déposée par l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) et de ses explications. La correspondance montre que le premier traité date de 1894, émanant non pas du Parlement ou du Gouvernement canadiens, mais du gouvernement impérial. La rédaction du traité n'est pas la nôtre, mais celui du gouvernement impérial. On a beaucoup discuté l'article qui donne au sujet japonais le plein droit d'habiter au Canada. Tous les traités de commerce conclus par la Grande-Bretagne et par les Etats-Unis contiennent une semblable stipulation. Les honorables députés prétendent que le Canada aurait pu conclure un traité amical avec le Japon sans y inclure l'article ordinaire qui entre dans la rédaction de tous les traités de commerce conclus entre nations civilisées. Je n'ennuierai pas la Chambre à lire des citations, mais je puis affirmer qu'on trouvera cet article dans les traités en vigueur entre les Etats-Unis et l'Autriche-Hongrie, entre les Etats-Unis et Haïti, entre les Etats-Unis et Honduras, entre les Etats-Unis et tous les pays avec lesquels ils ont signé des conventions commerciales. Peut-on prétendre qu'un pays quelconque signerait une entente amicale si le premier article est une stipulation hostile comme celle-ci : Votre nation peut commercer avec nous, mais vos sujets ne bénéficieront pas des privilèges ordinaires que possède tout citoyen dans le pays avec lequel vous allez commercer amicalement. Ce raisonnement est insoutenable. Le traité nous a été soumis tel que rédigé et approuvé par le gouvernement impérial. Le chef de l'opposition nous cite un décret de l'ancien gouvernement conservateur soulevant certaine objection à la ratification du traité par le Canada. Cette objection, toute naturelle, est que nous ne voulions pas nous lier relativement à l'immigration des Japonais.

Un décret fut adopté dans ce sens, et je ferai remarquer qu'il est évident que l'ancien gouvernement n'a laissé à ses successeurs aucune correspondance tendant à la promulgation de ce décret, car elle n'est pas conservée au dossier et n'a pas été déposée.

Je ne trouve pas à redire, car ce serait, naturellement, des documents secrets, et on ne les aurait pas laissés dans le bureau. Qu'arriva-t-il ensuite? La colonie de Queensland s'opposa à la ratification de ce traité, à moins d'y insérer une stipulation lui réservant le droit de réglementer elle-même son immigration. Le Japon acquiesca, mais en réduisant à six mois au lieu de douze ans la période exécutoire du traité, grâce à cette limitation.

Il fut clairement exprimé que la raison pour laquelle le Japon réduisait de douze ans à six mois la durée exécutoire du traité, était que si Queensland tentait jamais de légiférer d'une façon hostile à l'émigration japonaise, un avis serait immédiatement signifié pour la dénonciation du traité. Mais la Grande-Bretagne était évidemment impatientée à cette époque de voir ses colonies autonomes ratifier ce traité, et des arrangements furent conclus en vertu desquels le Japon consentait à accorder la même exception à toutes les colonies autonomes qui consentiraient à ratifier ce traité. En d'autres termes, un dispositif fut ajouté au traité.

Le chef de l'opposition prétend que c'est à ce moment qu'il aurait fallu ratifier ce traité. Voyons s'il a raison. Comme l'a dit le ministre du Commerce dans une minute adressée au conseil des ministres, certaines objections se présentaient contre le traité, à cause de l'application de la disposition entraînant le privilège de la nation la plus favorisée. A ce moment, si je comprends bien, le gouvernement canadien avait adopté une politique de faveur vis-à-vis la Grande-Bretagne. En vertu de la clause accordant le privilège de la nation favorisée, l'Allemagne, la Belgique, le Japon et autres nations ayant des traités de commerce avec la Grande-Bretagne, avaient droit au même tarif de faveur que nous accordions à celle-ci. Comme le gouvernement canadien ne tenait pas à faire bénéficier d'autres pays que la Grande-Bretagne de cette préférence commerciale, il refusa de ratifier le traité et demanda la dénonciation des traités allemand et belge. C'est la raison alléguée dans la minute adressée au conseil des ministres. Le dispositif fit droit à l'autre objection au traité, et le Japon y accéda volontairement, de sorte qu'il n'y avait pas lieu à ce moment de s'en occuper. Qu'arriva-t-il ensuite ? Grâce à cet obstacle à sa ratification, le traité ne fut ratifié qu'à l'expiration du délai prescrit.

Nous arrivons ensuite à l'année 1903, je crois, alors que le Gouvernement échangea une volumineuse correspondance avec M. Nossé, consul du Japon, au sujet de la loi que celui-là se proposait de soumettre au Parlement, et décrétant la restriction de l'immigration orientale. Cette loi projetée était basée sur un rapport de la commission nommée par le gouvernement fédéral pour s'enquérir sur l'immigration orientale dans la Colombie-Anglaise. La commission proposait l'imposition d'une taxe de $500 sur chaque Chinois, et la proposition fut adoptée. La commission faisait en même temps rapport que le Japon ayant volontairement consenti à restreindre l'émigration au Canada, aucune loi ne devait sévir contre lui, et là encore l'avis de la commission fut écouté. Il est important de ne pas oublier ce détail, car il prouve que la position du Gouvernement était la même à ce moment que celle qu'il a prise lors de la ratification du traité par la Chambre, et les honorables députés de la gauche n'ont pas comme aujourd'hui attaqué ni critiqué l'attitude du Gouvernement, sous le prétexte qu'il n'était pas hostile aux japonais.

J'appellerai l'attention de la Chambre sur une observation du chef de l'opposition et du député de Grey-est (M. Sproule) au sujet d'une lettre de M. Nossé, dans laquelle il se charge de lier le gouvernement japonais. Comme cette lettre fait suite à un protêt du gouvernement du Japon contre un projet de de loi hostile aux Japonais, comment peut-on interpréter cette lettre de M. Nossé comme un acquiescement à une loi canadienne de restriction anti-japonaise, lorsque cette lettre a trait en réalité à cette loi hostile ?

M. SPROULE : Ce détail n'a aucune portée sur la question en discussion. M. Nossé ne s'est-il pas engagé à conclure une entente?

M. DUNCAN ROSS : Si l'honorable député veut lire soigneusement la lettre de M. Nossé, il verra que malgré le style poli et diplomatique qu'il y emploie, il n'écrit pas avec autant de facilité et d'exactitude que dans sa langue maternelle. A mon sens le chef de l'opposition et le député de Grey-est (M. Sproule) ont eu tort de donner au mot " engager " une signification qu'il n'a pas d'après les circonstances. M. Nossé a en tout temps donné l'assurance au gouvernement que le Japon était prêt à consentir volontairement à restreindre l'émigration au Canada, c'est pourquoi il s'opposait à toute législation hostile de la part du gouvernement de la Colombie-Anglaise ou de celui-ci. Si c'est là la teneur de toutes ses lettres, comment peut-on interpréter l'une d'elle comme un désir de vouloir engager son gouvernement?

M. SPROULE : Je l'ai lue soigneusement, et je ne puis pas arriver à une autre conclusion. Voici :

J'ai reçu une instruction par câble de réitérer à votre gouvernement l'assurance du gouvernement japonais qu'il ne désire pas imposer ses sujets à la Colombie-Anglaise, contre la volonté de la population de cette province, et qu'il est prêt à conclure avec votre gouvernement une entente au terme de laquelle il s'engagera par écrit dans ce sens.

M. DUNCAN ROSS : Je regrette de ne pouvoir convaincre l'honorable député de Grey-est ; je ne m'y attendais pas non plus. Mais au risque d'être ennuyeux, je vais recommencer mon argument. M. Nossé écrit

au Gouvernement au sujet de la loi projetée atteignant les Japonais. Je n'ai pas la correspondance ici, mais je m'en souviens très bien. Il écrit encore au Gouvernement pour protester contre la loi projetée dans la Colombie-Anglaise. C'est son motif pour écrire au Gouvernement, et il ajoute que le Japon a consenti volontairement à restreindre l'émigration au Canada, qu'il continuera cette politique de restriction volontaire et qu'en conséquence toute législation de ce genre est inutile. Si c'est là le motif de la correspondance de M. Nossé, comment un être raisonnable peut-il trouver dans cette lettre l'interprétation que le député de Grey-est (M. Sproule) cherche à lui donner, à moins de vouloir tirer avantage de la rédaction plus ou moins exacte d'une lettre écrite par un étranger dans une langue qui n'est pas la sienne ? Mais, voyons un peu plus loin.

Monsieur l'Orateur, lorsque le Gouvernement fit des démarches pour obtenir la ratification du traité japonais, il ne le fit pas sans de pressantes exhortations de la part des honorables députés de la gauche. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) fit voir dans quel état désavantageux les hommes d'affaires canadiens se trouvaient placés par le manque d'un traité avec le Japon. Le 20 mai 1905, il parle des difficultés que certains de ses commettants avaient éprouvées à livrer certains envois au Japon. La discussion se généralisa au Parlement, et l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) confirma une déclaration que j'ai faite récemment, au sujet des causes qui avaient milité contre la ratification du traité. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) posa la question suivante :

Le ministre se rappelle-t-il quel fut le principal motif qui détermina la conduite du Gouvernement, quelles auraient été les conséquences de l'adoption du traité et à quel temps le Gouvernement a pris cette décision?

Le ministre des Finances répondit :

Il y a quelques années. Il s'agissait de l'application de la clause conférant le titre de nation privilégiée; je me rappelle aussi que notre liberté était entravée au sujet de la question du travail.

Quand le Gouvernement décida de ratifier ce traité, comme il devait le faire, il en signifia son désir au gouvernement impérial. La première chose que fit ce dernier fut, par l'entremise de son secrétaire d'Etat aux Colonies, de demander au gouvernement canadien s'il désirait adhérer absolument et sans réserve au traité ou avec la stipulation qui avait été accordée à Queensland. Certains honorables députés voient là un argument; en effet la correspondance qui fut déposée en premier lieu, fait foi d'une telle proposition de la part de M. Lyttleton, mais la correspondance démontre aujourd'hui que dans l'intervalle qui s'est écoulée entre la réception de cette dépêche de M. Lyttleton et la réponse, M. Nossé, le consul japonais, écrivit au Gouvernement. Il disait dans cette lettre qu'il avait appris que le Gouvernement allait se prévaloir de cette réserve, mais qu'il espérait bien qu'il n'en ferait rien, car le gouvernement japonais n'était plus disposé à l'accorder, que lui-même consentait encore, de concert avec son gouvernement, à maintenir les restrictions qui avaient jusque-là donné satisfaction et que, en dépit des traités, ces restrictions seraient observées.

En présence de cette lettre de M. Nossé, en présence de la déclaration que le Japon ne pouvait plus accorder la réserve qu'il avait faite pour le Queensland, et vu qu'au cours de nos relations avec le Japon des promesses de ce genre nous avaient été réitérées et avaient été respectées, malgré la menace d'autres lois hostiles, je crois que le Gouvernement était justifiable d'accepter cette assurance, s'il désirait la ratification du traité et faire bénéficier le pays des avantages qui en découleraient. Je crois me rappeler les dates : la lettre de M. Nossé était datée du 19 juillet; et le lendemain ou le jour suivant une dépêche fut envoyée à M. Lyttleton, disant que le Canada désirait adhérer sans réserve au traité, ayant reçu des assurances de M. Nossé. Le traité fut ratifié. La correspondance fut déposée devant la Chambre à cette occasion. Comme je l'ai dit aux débuts de mes observations, elle fut déposée à la demande du chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Elle lui fut remise lorsque vint en discussion devant nous la ratification du traité. S'il l'eut consultée, comme doit le faire le chef d'une opposition, il n'y aurait pas trouvé ces garanties, et cependant, il a accepté le traité à ce moment, et sans aucune de ces garanties. Il l'accepta sans garanties ni assurances et sans explications de la part du Gouvernement, hormis celles que donna le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) en réponse à une demande de l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) et affirmant que les restrictions jusque-là en vigueur seraient observées nonobstant les termes du traité. C'est le chef de l'opposition qui le premier pressa le Gouvernement de ratifier ce traité. Le hansard en fait foi, et j'ai déjà cité les paroles qu'il a prononcées à cette occasion. Lorsque le traité fut soumis à la ratification de la Chambre, il se contenta de demander, bien qu'il eût en sa possession la correspondance sans garantie : " Quelle est la valeur du yen ? " Aujourd'hui il a ces garanties, et il a les explications du Gouvernement.

S'il a pu appuyer la ratification du traité en 1907 sans avoir de garanties ni explications, comment peut-il la combattre en 1908, quand il a les unes et les autres ? Si quelqu'un doit se réhabiliter dans l'esprit du public, ce sont indubitablement les honorables députés de la gauche. Je dois admettre que ma propre manière de voir sur cette question est celle de toute la députation. Nous n'ignorions point la gravité de la question de-

l'immigration orientale au point de vue des nations orientales intéressées. Nous en avions conscience. Nous connaissions les négociations qui se poursuivaient entre les gouvernements du Japon et du Canada au sujet de l'impôt de $500 sur les Chinois. Nous savions qu'il existait une entente entre ce Gouvernement et le gouvernement du Japon, nous avons accepté la parole du premier ministre nous assurant que ces restrictions seraient maintenues et nous n'avons pas protesté contre la ratification du traité.

Le chef de l'opposition fit exactement la même chose. Je ne veux pas qu'il me blâme pour avoir agi comme il a agi lui-même, bien que je me trouverais en brillante compagnie, mais je dois dire qu'ayant appuyé la ratification du traité en 1907, qu'ayant accepté l'assurance du ministre des Postes (M. Lemieux) que les arrangements conclus avec le Japon donnerait satisfaction, ce que nous espérons dans l'intérêt de la Colombie-Anglaise, l'honorable chef de l'opposition ferait montre de plus de logique si, après avoir une fois accepté la ratification de ce traité sans garantie, il voulait au moins attendre le résultat des négociations entamées par le ministre des Postes, au lieu de saisir la Chambre d'une proposition de blâme comme celle-ci. Ce projet de résolution frappe non seulement le Gouvernement mais lui-même, qui est responsable en principe, pour avoir demandé le dépôt de la correspondance sans en communiquer la teneur à la Chambre et pour avoir accepté ce traité sans aucune garantie au sujet de l'immigration. Il me semble, comme je l'ai déjà dit que pour ce qui concerne le chef de l'opposition, sa critique contre le Gouvernement aurait bien plus de poids si elle n'était si inopportune.

Il aurait eu parfaitement raison il y a un an, lorsque l'on a discuté la ratification du traité, de reprocher au Gouvernement, si ces assurances n'existaient pas qu'aucune précaution n'avait été prise pour protéger notre pays contre la main-d'œuvre japonaise, parce que dans la correspondance que l'on nous a soumise, on ne voit pas la lettre de Nossé. Il aurait eu droit alors de signaler le fait à la Chambre, et je suis certain que s'il l'eut fait, ce traité n'aurait pas été ratifié si le Gouvernement n'avait pas donné les assurances qu'il a données plus tard. Mais, l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) est assez infortuné pour ne pas avoir, à l'appui de sa motion de censure, l'approbation des grands journaux qui ont l'habitude de l'appuyer dans sa politique générale. Le " Star " de Montréal, du 16 janvier, parlant du règlement conclu par le maître général des Postes, disait ce qui suit :

La déclaration de l'honorable M. Lemieux, venant à la suite du rapport de M. Mackenzie King, paraît placer la question japonaise dans une situation aussi favorable que le Canada puisse désirer. Le gouvernement japonais n'a pas manqué à sa parole.

Nous ne pouvions pas espérer une exclusion plus complète, à moins d'avoir le droit de fermer entièrement l'entrée du Canada aux Japonais, et nous ne pourrons jamais l'essayer tant que le Canada voudra rester en bonnes relations d'amitié et de commerce avec le peuple le plus progressif de l'Orient.

Nous devons alors continuer de compter sur la parole de notre allié jusqu'à ce qu'il ait été démontre qu'elle est indigne de confiance.

Telle est l'opinion du " Star " de Montréal. Le " News " de Toronto, qui est reconnu généralement comme un journal indépendant, mais plutôt favorable au chef de l'opposition, s'exprime ainsi :

M. Lemieux a démontré que depuis 1900 jusqu'au premier octobre 1907, le gouvernement japonais a restreint, d'une façon qui a satisfait même la Colombie-Anglaise, son émigration en Amérique. L'année dernière, l'émigration s'est faite en grande partie des îles Hawaï, qui appartiennent aux Etats-Unis. Maintenant que le Canada a fermé cette porte d'entrée, on se trouve en l'état qui existait avant l'automne dernier. Pendant sept ans, le gouvernement japonais a tenu ses engagements à ce sujet, et même la petite émigration du Japon au Canada a été due à des informations données au gouvernement japonais par des intéressés canadiens. Tokio consent à supprimer les compagnies d'émigration et de cette façon à mettre fin au transport de journaliers japonais embauchés pour le Canada.

Le " World " de Toronto, un journal dévoué au chef de l'opposition, approuve très fortement l'arrangement satisfaisant fait par le directeur général des Postes. La " Gazette " de Montréal, un journal qui a toujours été un tory orthodoxe, approuve hautement le règlement obtenu par le directeur général des Postes, et demande qu'on lui acorde un essai loyal et que l'on cesse l'agitation au sujet de cette question. De sorte que le chef de l'opposion, non seulement se condamne pour avoir approuvé la ratification du traité, mais par la motion qu'il propose aujourd'hui, il s'attire la condamnation de tous les journaux conservateurs importants qui ont exprimé leur satisfaction et leur plaisir de l'arrangement que le ministre du Travail a obtenu.

A toute médaille, monsieur, l'Orateur, il y a toujours deux côtés. Dans la province de la Colombie-Anglaise, nous sommes extrémistes sur cette question. La population est entièrement opposée à toute immigration orientale. Les députés de la Colombie-Anglaise ont essayé de faire comprendre à cette Chambre et au Gouvernement, les sentiments qui prévalaient dans cette province. D'un autre côté, nos amis de la gauche, les membres de l'association des manufacturiers, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et les autres institutions que l'on sait être en bons termes avec l'opposition sont d'avis contraire. Ils

croient que l'intérêt du pays demande que nous puissions obtenir la main-d'œuvre à bon marché et en grande quantité. Entre ces deux vues extrêmes, le Gouvernement a, je crois, adopté la ligne de conduite qui sera approuvée par la majorité du peuple canadien et le sera aussi, je crois, par la Colombie-Anglaise. A ce sujet, on me permettra de dire que l'honorable chef du Gouvernement a, dans cette circonstance, suivi la même ligne de conduite sage qui a caractérisé tous les actes de son administration. La politique qu'il a suivie dans des questions analogues, a toujours eu les meilleurs résultats dans l'intérêt du Canada. Lorsque le pays a eu à faire face à des questions passionnantes et qui soulevaient les préjugés du peuple ; lorsqu'il a fallu résoudre des difficultés de races et de religion, le très honorable premier ministre n'a jamais voulu aller aux extrêmes, et a toujours cherché un moyen conciliateur pour ramener la paix et l'harmonie dans le pays. Au sujet de cette question japonaise, il a réussi, je crois, en se servant de moyens diplomatiques, à l'aide de la modération et de négociations, à la résoudre d'une manière aussi satisfaisante qu'il a résolu les autres problèmes de nature semblable qui se sont présentés depuis qu'il est à la tête du Gouvernement. Je crois, monsieur l'Orateur, que si l'on met à l'épreuve l'entente à laquelle on est arrivé, non seulement la population du Canada, mais celle de la Colombie-Anglaise admettra que c'est la meilleure et la plus heureuse solution de la difficulté que l'on pouvait espérer pour le Canada.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : Monsieur l'Orateur, l'honorable chef de l'opposition a fait un exposé historique très complet des négociations entre le Canada et le Japon. Je suis d'avis, comme beaucoup d'autres, que cette question n'est pas seulement une question provinciale ; elle n'intéresse pas seulement la Colombie-Britannique ; c'est une question économique, c'est une question nationale. C'est une question dont s'inquiètent certainement tous les citoyens du Canada d'une façon générale. Les pièces que l'on a mises à notre disposition, et que je n'ai vu que tout récemment, contiennent des renseignements étonnants au sujet des négociations qui ont eu lieu jusqu'à ce jour. La question n'est pas nouvelle ; elle est agitée dans le pays depuis 1894. On a discuté longuement aujourd'hui les négociations commencées par l'ancien gouvernement conservateur et l'attitude que ce Gouvernement a prise sur la question et qui m'obligera a en parler brièvement.

Nous trouvons dans le décret du conseil du trois août 1895 un exposé très complet de l'attitude du gouvernement conservateur concernant la question d'immigration japonaise et orientale. Ce décret est très intéressant et jette beaucoup de lumière sur ce qui s'est passé depuis. Lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir il a pu profiter de tous les renseignements recueillis jusqu'à cette époque et l'on peut présumer qu'il connaissait tous les faits lorsqu'il a ratifié le traité. Ce traité a été tenu pendant plusieurs années en suspens, à partir de 1895. Le gouvernement conservateur considérait qu'il était suffisamment important de ne pas ratifier le traité parce qu'il contenait ce qu'il considérait être une clause dangereuse, concernant l'immigration japonaise. L'honorable député (M. Duncan Ross) a oublié l'attitude que le gouvernement conservateur a prise à cette époque, mais s'il veut relire le décret du conseil du trois août 1895, il verra que le ministre de l'Intérieur jugeait la question d'immigration du Japon comme étant très sérieuse.

Le décret du conseil disait :

Le ministre de l'Intérieur, à qui la dépêcheche et son contenu furent soumis, déclare que la seule partie de la communication qui soit d'une importance capitale pour le Canada est celle qui a trait au premier des sujets mentionnés.

Le ministre remarque dans la note de M. Wilkinson, portant la date du 10 janvier, que le traité récemment intervenu entre le Japon et les Etats-Unis, renferme une restriction ainsi conçue :

Il est toutefois convenu que les stipulations de cet article et de l'article précédent ne sont d'aucun effet à l'égard des lois, ordonnances et règlements actuellement en vigueur concernant le commerce, l'immigration des manœuvres, la police et la sûreté publique, ou qui pourraient être établis à l'avenir en l'un ou l'autre des deux pays.

La clause correspondante du traité conclu entre la Grande-Bretagne et le Japon est ainsi conçue :

" Sauf toujours les dispositions des lois, ordonnances et règlements des deux pays."

Le ministre admet avec M. Wilkinson que " l'on ne saurait se fonder sur cette restriction pour restreindre ou interdire l'immigration sans s'exposer à être taxé de mauvaise foi".

Le ministre estime en outre que M. Wilkinson conclut avec raison qu'" il pourrait fort bien se trouver que les gouvernements des colonies fussent obligés de prendre des mesures tendant à restreindre, à suspendre ou à interdire l'immigration ".

Le ministre soumet que l'on devrait, dans l'intérêt du Canada, insérer dans le traité de la Grande-Bretagne avec le Japon, une restriction semblable à celle que renferme le traité intervenu entre cette nation et les Etats-Unis, et il conseille de plus que lorsque le Canada acquiescera au traité, il y soit inséré une stipulation expresse de cette nature, et que la définition du mot " manœuvres " soit énoncée de façon à s'étendre aussi aux ' ouvriers ".

Le comité prie Votre Excellence de daigner faire parvenir une copie certifiée de cette note au très honorable principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux colonies.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du conseil privé.

Le gouvernement doit avoir prévu à cette époque que cette question d'immigration amènerait des difficultés entre le Canada et le Japon, si elle n'était pas spécifiée avec soin dans les stipulations intervenues à ce moment. Connaissant les faits et la nature des communications ultérieures le gouvernement, en consentant au traité l'année dernière a, de fait ignoré les observations qui avaient été présentées et qu'il avait en sa possession longtemps avant que le chef de l'opposition eut vu les documents. Si ces documents étaient à la disposition de la Chambre ainsi que le prétend le gouvernement, ils ne l'ont été que pendant un très court espace de temps, et il est probable que le chef de l'opposition n'a pas eu le temps de les examiner autant qu'il aurait dû le faire avant la ratification du traité. Il est trop tard maintenant peut-être de se lamenter quand le lait est répandu et il ne nous reste qu'à accepter pour le moment du moins une mauvaise affaire que la Chambre a votée sans y réfléchir.

Je ne veux pas me soustraire à la responsabilité que je puis avoir dans l'approbation de ce traité. Il est vrai que j'étais dans la Chambre à cette époque et que j'ai entendu le discours prononcé par l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy), et je dois avouer que si nous avions dans cette circonstance tous fait notre devoir aussi bien que cet honorable député, je crois que ce traité, avec la clause concernant l'immigration, n'aurait pas été ratifié. L'honorable député de New-Westminster a été réellement le seul à montrer le danger que nous courrions en adoptant ce traité qui ouvrait une porte aussi large à l'immigration. Les ministres ont expliqué à la Chambre à cette époque et la Chambre a accepté leur parole, dans la croyance qu'il connaissait ce dont il parlait, que l'immigration des Japonais serait très limitée, qu'il ne viendrait pas plus que cinq émigrants de chaque province, ce qui ne pouvait pas constituer un danger. Mais en ratifiant ce traité nous nous sommes en réalité lié les mains et elles resteront liées tant que le traité sera en vigueur.

Je suis prêt à admettre que le ministre du Travail dans sa mission au Japon, a probablement obtenu d'une mauvaise cause le meilleur résultat possible. Je ne voyais pas ce qu'il pourrait obtenir en allant au Japon, vu que nous étions liés par le traité que la Chambre venait de ratifier en 1907. Mais si nous n'étions pas entièrement renseignés alors, nous le sommes aujourd'hui, non seulement par les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, mais par les faits que nous connaissons aujourd'hui. Ces faits n'étaient pas connus alors, mais aujourd'hui nous découvrons qu'au lieu de quelques centaines de Japonais qui peuvent venir au pays dans le cours d'une année, il en est venu pendant les quelques derniers mois une abondance considérable et aussi plusieurs milliers d'Orientaux. On avait peut-être besoin de cette main-d'œuvre dans la Colombie-Anglaise ; mais dans l'intérêt du Canada, je ne crois pas que sa présence dans le pays était désirable ni qu'elle le soit aujourd'hui. Je ne veux pas déprécier ici la nation japonaise. Cette nation s'est révélée au monde d'une façon merveilleuse. Elle s'est formée à la civilisation d'une façon plus rapide peut-être que toute autre nation du monde. Elle fait sentir sa force aujourd'hui sur tout le globe. Elle a livré de grandes batailles et remporté de grandes victoires, et elle est en mesure d'accomplir d'aussi grandes choses dans l'industrie que dans la guerre. Je ne nie pas sa sagacité, son intelligence et sa haute valeur morale, mais nous prétendons qu'il n'est pas désirable de laisser entrer, à un moment quelconque, dans le Canada un grand nombre de Japonais, que nous ne pouvons pas les absorber d'une façon satisfaisante, qu'ils ne assimilent pas à notre population, et n'adoptent pas la civilisation dont nous jouissons. Une immigration considérable d'orientaux aura pour effet d'abaisser notre manière de vivre. En disant cela je ne manque pas de respect à l'égard des Orientaux. Suivant eux ils nous valent peut-être et savent mieux profiter des avantages qui leurs sont offerts dans la vie. Mais ils sont dangereux dans ce sens qu'ils établissent une concurrence très vive dans toutes les carrières. Ils n'accumulent peut-être pas d'argent plus vite que les blancs, mais ils savent mieux le conserver, et l'envoient dans leur pays. Nous voulons dans le Canada des gens qui y dépenseront l'argent qu'ils y gagnent et en deviendront citoyens.

Il est très difficile d'absorber les Orientaux. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) a prononcé l'été dernier à Victoria, C.-A. un discours que j'ai lu avec beaucoup de plaisir et que je voudrais lui entendre répéter dans cette Chambre. Si ce discours était fidèlement rapporté il exprimait absolument les vues que j'exprime ce soir, savoir que les Japonais ne sont pas une classe d'immigrants désirable, que l'on peut difficilement les absorber et que conséquemment il n'est pas dans l'intérêt du Canada d'encourager leur immigration dans ce pays.

Les amis du Gouvernement nous disent qu'il y a d'autres considérations qui font que ce traité a de la valeur pour le Canada. Ils disent que nous retirerons de grands bénéfices de notre commerce avec le Japon. Or, j'ai examiné les statistiques du département du Commerce afin de voir quels ont été les échanges commerciaux entre le Canada et le Japon pendant ces dernières années. Je constate que notre commerce avec ce pays exportations et importations, donne les chiffres suivants :

| | Exportations. | Importations. |
|---|---|---|
| 1903.. .. .. .. .. .. .. | $325,181 | $1,487,451 |
| 1904.. .. .. .. .. .. .. | 342,116 | 1,998,801 |
| 1905.. .. .. .. .. .. .. | 510,925 | 1,914,787 |
| 1906.. .. .. .. .. .. .. | 494,102 | 1,662,929 |

et pendant les neuf mois de 1907 nous avons exporté pour une valeur de $538,548 et importé pour une valeur de $1,658,795.

En d'autres mots, nos exportations totales, et c'est là ce qui pour moi a réellement d'importance, bien que je sache que nos honorables collègues de la droite soient d'avis qu'un achat d'un dollar a autant de valeur qu'une vente d'un dollar, nos importations du Japon sont d'environ trois dollars et nos exportations d'environ un dollar. En tout nous avons exporté pour une valeur d'environ un demi-million de dollars de marchandises par année. Ce n'est pas un commerce considérable et les statistiques des années que j'ai citées ne montrent pas que notre commerce dans ce pays se soit développé très rapidement. C'est un bien petit commerce ; ce n'est certainement pas un commerce qui nous justifie d'ouvrir les portes aux flots de l'immigration japonaise au Canada.

Y a-t-il des perspectives que dans un avenir prochain nous exportions beaucoup au Japon ? Je ne le crois pas. Le Japon ne consomme pas beaucoup de nos produits. On nous a dit que notre farine était de trop bonne qualité et que son prix était trop élevé pour le Japon. En réalité le commerce entre le Canada et le Japon est très petit et calculer sur ce commerce pour nous autoriser d'admettre une immigration considérable japonaise dans le pays est réellement adopter pour nos relations commerciales une base peu solide.

Mais la question est une question d'importance nationale. Elle ne concerne pas seulement la Colombie-Anglaise. Nous, de l'est du Canada, qui avons suivi la marche des événements nous nous rendons compte autant que nos compatriotes de l'ouest du danger qui nous menace. Bien que nous ne soyons pas assez en contact immédiat avec l'immigration des Orientaux pour nous rendre compte de ce qu'elle signifie réellement, nous sympathisons cependant avec la population de la Colombie-Anglaise dans son désir de conserver ce pays pour les blancs. La première fois que j'ai eu l'occasion, après l'affaire de Vancouver, de prononcer un discours en public, j'ai dit qu'il fallait que le Canada en arrive à limiter à un chiffre très petit l'immigration du Japon ou à la prohiber entièrement, même si nous devions pour cela être obligés d'abroger le traité. L'abrogation peut être considérée comme une mesure trop violente. Quelques-uns de mes honorables collègues croiront peut-être que c'est une mesure trop extrême à prendre, mais je vois le péril auquel notre pays sera exposé si nous permettons à ces gens de venir s'établir parmi nous par dizaines de milliers. En parlant ainsi je ne veux en aucune façon, manquer de respect au Japon, mais nos ancêtres ont travaillé, dépensé et peiné beaucoup depuis des siècles pour créer une civilisation dont nous avons tous raison d'être fiers, et ce serait rétrograder, si dans un moment de faiblesse, pour le simple désir d'augmenter notre commerce, nous fermions les yeux sur tous les dangers qui résulteraient de l'admission dans notre pays, d'une population nombreuse, ayant des goûts et des traditions différentes des nôtres, et dont la présence parmi nous serait une menace pour les institutions que nous désirons conserver.

Cette question n'intéresse pas seulement la classe ouvrière. Naturellement c'est l'ouvrier qui en ressent les premiers effets, et pour cette raison il devrait avoir la sympathie de tous les membres de cette Chambre. Mais elle porte aussi sur toute la nation. Il s'agit de savoir si, dans l'intérêt du pays, nous devons permetre une immigration nombreuse de ce genre qui pourrait détruire notre histoire, notre Constitution et les traditions que l'on nous a appris à révérer. La question est sans doute une question nationale. Lorsque je parle de cette façon du traité avec le Japon la Chambre ne doit pas croire un seul instant que je veuille en aucune façon dire rien qui puisse nuire à nos relations présentes avec ce pays. Nous avons conclu ce traité les yeux fermés ou nous les avons ouverts. Le Gouvernement nous dit qu'il les avait ouverts, mais je dois avouer que les miens étaient fermés aux éventualités du traité lorsqu'il a été soumis à la Chambre. Je ne veux pas me dégager de ma part de responsabilité en la matière, mais maintenant que nous avons constaté les maux que ce traité apporte au pays, nous devrions saisir la première occasion qui se présente pour nous de revenir sur nos pas.

Je ne demande pas que l'on fasse rien qui soit contre l'honneur. En ma qualité d'homme d'affaires j'ai toujours tenu à remplir tous les engagements que je prenais, qu'ils fussent à mon avantage ou à mon détriment, du moment qu'ils ont été équitablement et honorablement contractés.

Si le Canada a conclu un traité loyal et honnête avec le Japon, il ne lui reste qu'à s'y conformer de la façon la plus honorable possible, jusqu'à son échéance. Nous ne nous sommes pas engagés, et n'avons pas engagé notre postérité par ce traité, mais nous sommes libres de le dénoncer en donnant six mois d'avis. Je ne dis pas que nous devrions donner cet avis immédiatement, mais plus tard, si nous ne pouvons pas améliorer les conditions actuelles, c'est ce que nous devrions faire.

Au sujet du danger de nuire à nos relations commerciales avec le Japon, celles-ci ne sont pas assez importantes pour que nous nous inquiétions beaucoup.

Le Japon a réellement plus à perdre que nous pas l'abrogation du traité, et bien que je sois toujours désireux d'augmenter notre commerce avec les pays étrangers, je ne crois pas que pour l'amour de quelques dollars, nous devrions sacrifier les meilleurs intérêts du Canada tout entier.

On ne peut pas dire que le Gouvernement possédait tous les renseignements désirables. Le secrétaire du gouvernement anglais, a, dans une dépêche, appelé l'attention du gouvernement canadien précisément sur cette question d'immigration, et a demandé si nous étions disposés à accepter le traité et à ouvrir ainsi la porte toute grande à l'immigration japonaise. Le gouvernement canadien ne paraît pas avoir donné de réponse, et quelques semaines plus tard, il a envoyé une dépêche disant qu'il désirait accepter le traité tel qu'il était, sans y ajouter de restriction concernant l'immigration. Lorsque cette explication a été donnée à la session dernière, j'ai compris que le Canada ne faisait que donner au Japon les mêmes avantages que nous espérions recevoir de ce pays. C'est je crois, l'explication que l'on a donnée à la Chambre. Il ne s'agissait que de la protection qu'un Canadien voyageant dans le Japon avait droit d'avoir pour sa personne et ses biens, de même que du droit d'y demeurer aussi longtemps qu'il le voudrait ; il ne devait pas être soumis aux lois de ce pays, que s'il faisait quelque chose à leur encontre.

D'après moi, c'était tout ce que le traité disait, et je croyais que nous ne faisions que concéder les mêmes droits, protection et privilèges aux Japonais de passage dans notre pays pendant le temps qu'ils y séjourneraient parmi nous. Je ne croyais pas qu'il nous viendrait des milliers, et peut-être même des dizaines de milliers d'immigrants japonais faire concurrence, non seulement à nos ouvriers mais encore à nos commerçants, et si les journaux disent vrai, à nos cultivateurs aussi. Je ne crois pas que l'on ait parlé aujourd'hui de cette circonstance, mais j'ai lu dans un journal, ces jours derniers une dépêche disant que des Japonais avaient obtenu, dans le voisinage de Calgary une concession de terrain sur laquelle ils se proposaient d'établir 250 familles qui se livreraient à l'agriculture.

Je crois que ce terrain est dans la zone d'irrigation. Il s'en suit donc que nous n'avons pas devant nous simplement un problème ouvrier, mais un problème qui touche au peuplement de nos provinces de l'Ouest. Les Japonais sont déjà rendus dans les plaines et ils se proposent de venir en plus grand nombre. On nous dit que nous avons accepté cette immigration en échange du commerce relativement petit que nous pouvons faire avec le Japon. Pour ma part, je proteste et ne veux prendre aucune responsabilité en la matière. La question du commerce n'a influencé en aucune manière mes vues lorsque ce traité a été soumis à la Chambre. Je ne crois pas que pour la considération d'un commerce s'élevant à la petite somme de deux millions de dollars par année, et cinq cent mille dollars d'exportations au Japon, nous serions autorisés d'ouvrir les portes de notre pays et de permettre au Japon de nous envoyer autant d'émigrants qu'il le voudrait. Si telle doit être la situation, je crois que nous avons droit de considérer la question comme d'une grande importance nationale. Le gouvernement ayant tous ces faits devant lui, et je suppose que nous devons prendre notre part de responsabilité jusqu'à un certain point, avec lui, et ayant découvert des conséquences qui peuvent en résulter, devrait prendre les mesures nécessaires pour restreindre l'immigration japonaise, qu'elle nous vienne des îles Hawaï ou par passeports directs du Japon ou de toute autre manière. Cette question n'a pas été expliquée à la Chambre, et on ne peut pas dire réellement que la Chambre l'a approuvée. Je crois que le Gouvernement devrait nous fournir l'occasion de nous dégager de la responsabilité que nous avons prise lorsque nous n'avions pas tous les renseignements que nous avons aujourd'hui. Le ministre du Travail, M. Lemieux, nous a donné un compte rendu de sa mission. Quelques-uns le considèrent satisfaisant, et on peut dire qu'il a aussi bien réussi qu'il était possible dans les circonstances. Mais cela ne veut pas dire que nous avons obtenu satisfaction complète. L'ambassadeur du Japon au Canada, M. Nossé, dont les lettres sont sur le bureau de cette Chambre, et qui je crois, parlait au nom de son gouvernement, a donné des assurances écrites et verbales qu'il ne viendrait pas au pays d'émigration japonaise nombreuse. Si ces engagements ne sont pas tenus, nous pourrions dire que ceux qui ont parlé au nom du Japon nous ont un peu trompés. Si tel était le cas, je crois que nous devrions nous affirmer fermement et faire voir au gouvernement japonais exactement ce que nous voulions à cette époque ; que nous ne voulions pas, et on ne nous l'a pas expliqué, du moins, je ne l'ai pas compris ainsi, que le Canada devait servir de déversoir à un nombre considérable de Japonais, qui viendraient ici envahir toutes les carrières. Mais si tel doit être le cas, la question se présente sous un aspect tout nouveau. Nous sommes aujourd'hui, pleinement renseignés sur la situation actuelle, mais aucun de ces renseignements ne justifie la conclusion du traité qui a été fait l'année dernière. Le gouvernement anglais pouvait, peut-être, faire en toute sûreté, un traité de ce genre, parce qu'il n'y a pas de danger que la Grande-Bretagne soit envahie par les Japonais comme nous le sommes. Le gouvernement anglais a spécialement appelé notre attention à la porte que nous ouvrions, et a demandé à notre gouvernement s'il était prêt à en accepter la responsabilité. Apparemment, notre gouvernement a répondu qu'il était prêt à l'accepter, et à recevoir les immigrants qui nous viendraient. Vu tous ces faits, la question est devenue une question nationale. C'est un problème qui touche à la base même de notre vie nationale. Nous devons faire tout ce qu'il nous est possible pour donner à comprendre au Japon qu'en vue d'amoindrir les difficultés qui surviennent, et de dimi-

nuer la responsabilité que nous avons prise, lorsque nous n'étions pas pleinement renseignés, nous ne voulons pas recevoir en aussi grand nombre des immigrants japonais, que ce soit des ouvriers, des commerçants, des agriculteurs, ou autres, et que lorsque nous avons accordé ces privilèges par ce traité, nous croyons qu'un très petit nombre seulement en prendrait avantage.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Les députés de la Colombie-Anglaise ont déjà fait connaître à la Chambre leurs vues sur cette question importante. Nous sommes appelés de nouveau aujourd'hui à la discuter à l'occasion de l'arrangement que le ministre du Travail (M. Lemieux) a fait en sa qualité de représentant du Canada avec le Japon, et que le chef de l'opposition critique dans la motion qu'il propose à la place de celle que la Chambre se forme en comité des subsides. Je ne veux prendre que quelques minutes du temps de cette Chambre pour exposer les raisons personnelles pour lesquelles, après toute l'inquiètude qu'a soulevée cette question, je suis disposé a appuyer la politique du Gouvernement et a voter contre la proposition du chef de l'opposition.

M. TAYLOR : Nous nous y attendions.

M. RALPH SMITH : Mon honorable ami (M. Taylor) dit qu'il s'y attendait. J'expose les raisons qui me guident dans cette question, et je crois qu'elles sont bonnes. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a prétendu dans tout son discours que nous n'avons obtenu des avantages commerciaux avec le Japon qu'à la condition de de laisser entrer des milliers d'Orientaux dans la Colombie-Anglaise, qu'il n'était pas bon de continuer un traité de ce genre, vu qu'il soulevait le problème très sérieux de l'immigration japonaise. D'après tout ce que nous savons, de l'arrangement qui a été conclu entre le représentant du Canada au Japon, nous avons toutes raisons de croire que nous aurons le bénéfice de relations commerciales, importantes ou non, avec le Japon, et que cependant une restriction sera imposée à l'immigration des ouvriers japonais dans la Colombie-Anglaise. Nous voulons deux choses ; dans le discours que j'ai prononcé devant cette Chambre sur cette question, le 16 décembre dernier, je me suis prononcé aussi fortement qu'il était possible en faveur de nos relations commerciales avec le Japon. Je veux répéter aujourd'hui ce que j'ai dit alors, savoir que l'avenir commercial de la côte du Pacifique repose grandement sur l'extension de nos marchés commerciaux en Orient.

Ceux qui connaissent les conditions géographiques du pays, ou qui ont étudié les développements futurs du commerce entre le Japon et le Canada ne voudraient jamais chercher à en diminuer l'importance. Monsieur l'Orateur, nous avons deux buts à atteindre. Nous voulons conserver notre commerce et nous protéger contre la main-d'œuvre étrangère. Plusieurs me diront qu'ils ne voient pas comment les deux choses peuvent aller ensemble. Pour ma part, je serais disposé à appuyer toute proposition favorable à l'extension de notre commerce avec le Japon, mais en même temps, j'aiderai de toutes mes forces à empêcher l'importation de la main-d'œuvre japonaise au Canada. L'exportation de produits canadiens au Japon sera une raison de plus pour que les Japonais restent dans leur pays afin de le développer, et l'importation de produits japonais au Canada qui ne viennent pas en concurrence avec nos propres produits, fait que nos ouvriers peuvent, avec le même argent acheter davantage. Nous voulons avoir dans notre pays les principaux produits du Japon qui nous sont nécessaires, pourvu qu'ils ne viennent pas en concurrence avec nos propres produits. L'augmentation croissante de nos exportations au Japon est une raison de plus pour laquelle les Japonais devraient rester chez eux. Conséquemment, je dis que le Gouvernement avait un double objet en vue ; maintenir nos relations commerciales avec le Japon et restreindre l'immigration japonaise.

Nos honorables collègues de la gauche disent que le représentant du Japon a pris l'engagement que son gouvernement s'efforcerait de restreindre l'émigration d'ouvriers japonais, et me basant sur cette déclaration, j'ose dire à cette Chambre que l'émigration japonaise sera limitée, ainsi qu'elle l'a été avant la ratification du traité en faveur duquel j'ai voté. Nous avons en tout la parole du ministre qui est allé au Japon et a conclu l'arrangement avec le gouvernement de ce pays. En conséquence, je voterai de nouveau en faveur de l'arrangement qui a été fait par le ministre du Travail et qui sera, j'espère, un règlement final de cette question.

L'amendement du chef de l'opposition commence par dire qu'en 1895, le gouvernement conservateur a pourvu à la restriction de l'immigration japonaise au Canada, et qu'en 1897, le gouvernement japonais a consenti à insérer dans le traité une clause réglementant l'émigration japonaise au Canada. La Chambre doit comprendre qu'il fallait qu'il y eut une raison empêchant le Gouvernement d'accepter ces négociations. Si le gouvernement libéral avait pu obtenir le traité en 1897 avec toutes les clauses réglementant l'émigration, pourquoi ne l'aurait-il pas accepté? Parce que le commerce japonais, en 1894 et les trois ou quatre années suivantes n'étaient pas un facteur important dans notre pays, et que le Gouvernement n'y attachait pas autant d'importance qu'à l'exclusion des ouvriers japonais. J'ai entendu le chef de l'opposition nous donner lecture de certaines lettres aujourd'hui. Sur quel principe se fondait le Gouvernement pour refuser de négocier avec le Japon ? Parce qu'il avait d'autres questions de com-

merce international de beaucoup plus grande importance pour nous qu'il fallait considérer. Mais les années qui ont suivi ont changé entièrement l'état des choses et ont augmenté l'importance de nos relations commerciales avec ce pays. Ce qui était une bonne raison en 1894, ne l'était plus en 1897; ce que l'on pouvait considérer raisonnable en 1894, n'est plus aussi important, pour plusieurs raisons, en 1907. On lit dans l'amendement :

Que l'on ne devrait conclure aucun traité qui enlève au Parlement la haute main sur l'immigration en ce pays.

Je veux démontrer, monsieur l'Orateur, que c'est exactement ce que le Gouvernement a fait. Le chef de l'opposition a parlé de l'explication que j'ai donnée de la clause contenue dans le traité américain. On me permettra de dire que le gouvernement des Etats-Unis a fait avec celui du Japon des arrangements réciproques concernant l'immigration. De quelle façon ? En 1894, la même année que le traité a été conclu entre le Japon et l'Angleterre, celui avec les Etats-Unis était sanctionné. Quand cette clause a-t-elle été insérée dans ce traité ? Douze ans plus tard. Pourquoi n'a-t-on pas pris avantage de cette clause pendant ces douze années ? Comment se fait-il, s'il était d'aussi grande importance pour les Etats-Unis et le Japon et le Canada et le Japon que l'on n'en ait pas demandé l'application pendant ces douze années, et seulement, il y a douze mois ? Il n'y a qu'une réponse, savoir, qu'il est venu plus de Japonais aux Etats-Unis pendant les douze années de ce traité qui contenait une clause permettant aux Etats-Unis de faire ses règlements, que pendant les douze années précédentes, ce qui prouve que les Etats-Unis n'avaient pas mis en vigueur leurs propres lois, mais avaient fait seulement un arrangement à l'amiable. Bien que les Etats-Unis aient pris toutes les précautions nécessaires dans leur traité au sujet de l'émigration japonaise, je puis dire qu'il entre dans ce pays dix fois plus d'Orientaux qu'il en vient au Canada. Les règlements étaient bons, mais il est évident que l'on n'a pas pu les appliquer et que dans tous les cas, ils ne l'ont pas été. Ces règlements ont été adoptés il y a un an. Les ont-ils mis en vigueur contre l'immigration japonaise ? Non, les Etats-Unis ont négocié absolument comme l'a fait le Canada. Pourquoi n'ont-ils pas appliqué les règlements ? Le traité le permettait. Ils ont voté une loi en 1907 et ont envoyé un représentant au Japon, tout comme le Canada l'a fait, et aujourd'hui nos voisins sont en négociations pour obtenir un arrangement à l'amiable de la question justement comme nous l'avons fait. Pour toutes ces raisons, je ne suis pas disposé à voter en faveur de l'amendement. Je vais maintenant donner quelques autres raisons qui m'engagent à voter pour le Gouvernement.

M. R. SMITH.

Une VOIX : Nous les connaissons déjà.

M. RALPH SMITH : Nos discours dans cette Chambre seront répétés dans le pays. Si mes honorables collègues ne veulent pas être éclairés, le peuple le veut, et c'est exactement ce pourquoi nous sommes ici. Je vais appuyer le Gouvernement à cause spécialement de nos relations commerciales avec le Japon et parce que je crois que l'arrangement qu'il vient de conclure fermera pour toujours l'entrée du pays à la main-d'œuvre japonaise. J'ai déjà dit que c'était une question de grande importance. Je crois que cette proposition peut être soutenue, et cependant, je pense que l'on peut, grâce à cet arrangement, restreindre l'immigration japonaise dans ce pays. L'opposition a insisté beaucoup autrefois sur l'importance de ce traité. Je pourrais citer, si je le voulais, dans les pages du hansard des extraits de discours, qui montreraient qu'il y a deux ans, l'honorable député d'Hamilton, (M. Barker) qui se faisait l'écho des demandes d'une industrie de cette ville, insistait sur l'établissement de relations commerciales avec le Japon dans l'intérêt de ses électeurs et je pourrais dire aussi des discours de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), et d'autres chefs de l'opposition, qui aujourd'hui combattent l'arrangement qui a été fait avec le Japon, mais qui à cette époque, appuyaient fortement sur l'importance d'entrer immédiatement en relations commerciales avec le Japon. Je pourrais citer des extraits des discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) en 1905, et ensuite en 1906, et qui en plusieurs autres circonstances, demandait avec insistance au Gouvernement de compléter ces négociations dans l'intérêt du commerce entre le Canada et le Japon. Certaines déclarations que mon honorable ami a faites il y a quelques mois dans sa critique du traité après l'excitation qui a eu lieu à Vancouver, m'ont beaucoup amusé, mais il n'a pas dit qu'en 1905 il avait insisté devant cette Chambre et auprès du Gouvernement sur la nécessité d'entamer des négociations pour amener un règlement de la question. Il n'a pas dit qu'en 1906, il y a un peu plus d'un an, il avait aussi exprimé les vues suivantes :

Aux personnes qui ne connaissent pas l'historique de cette question, le discours de Son Excellence et certaines observations faites ici sont de nature à faire croire qu'il s'agit de la conclusion d'un traité absolument nouveau avec l'empire naissant du Japon, d'un traité dont le Gouvernement pourrait avoir lieu de s'attribuer le mérite; mais en y regardant de près, on s'aperçoit que toute l'affaire se réduit à l'aveu tardif d'une bévue. . .

Quelle bévue ? Que l'on avait pas négocié ce traité plus à bonne heure. L'erreur, d'après l'honorable député de Toronto-nord consistait à ne pas avoir entamé des négociations pour un traité avant 1907.

En réalité, Monsieur l'Orateur, un traité avait été conclu par le gouvernement anglais, dès 1894, avec le Japon, et, ainsi que la chose s'est souvent pratiquée en matière de traité avec une nation étrangère, on avait prévu dans un traité avec le Japon, la participation éventuelle des différentes colonies de l'empire. Il en a été ainsi durant plusieurs années, le gouvernement anglais laissant les colonies libres de décider elles-mêmes si elles voulaient que les dispositions du traité leur fussent appliquées. Quand le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, ce traité était déjà conclu, et un certain délai avait été fixé pour permettre aux colonies d'y adhérer. Le gouvernement canadien a dû, j'imagine, étudier sérieusement la question dans le temps, et on en vint à la conclusion que le Canada n'avait rien à retirer de ce traité, et qu'il ne participerait en rien aux bénéfices qui pourraient en découler. Sur quoi s'est-on basé pour en arriver à cette conclusion, c'est bien ce que j'ignore. Mais c'est ainsi que les choses se sont passées, et depuis 1896-97 jusqu'au moment actuel, le Canada a vu la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France et les Etats-Unis lui dérober tous les avantages découlant de ce traité ou d'autres conventions semblables. Il y a deux ans, si je m'en souviens bien, la gauche faisait remarquer au Gouvernement qu'il y avait encore chance pour le Canada de ne pas être tout à fait exclu. On commença alors à s'entremettre activement à ce sujet, et voici que, au bout de deux ans, on vient nous parler de ce qu'on appelle pompeusement un traité avec le Japon. Eh bien, Monsieur l'Orateur, si, comme j'en suis persuadé, nous devons nous louer de voir enfin ce traité conclu. . .

Et je crois qu'il devrait l'être. Quel était ce traité ? C'était le traité anglais. Ce traité ne contenait pas une seule clause réservant au Canada le pouvoir de réglementer l'immigration japonaise.

Mais l'honorable député de Toronto-nord a accepté le traité anglais. Il l'a approuvé tout autant qu'il était possible de le faire et il a félicité le Gouvernement d'en avoir obtenu la ratification. Continuant :

Eh bien, Monsieur l'Orateur, si, comme j'en suis persuadé, nous devons nous louer de voir enfin ce traité conclu, il y avait dix raisons contre une de nous en féliciter davantage il y a dix ans, et cela tout simplement parce que nous n'aurions pas ainsi perdu dix années infiniment précieuses, car les demandes du Japon, pour les produits que nous pouvons vendre, auraient été plus considérables, pendant cette période de temps, qu'elles ne le seront jamais pendant les années à venir.

Mais j'appuierai l'arrangement que le Gouvernement a fait, parce que les chefs de l'opposition ont continuellement insisté sur l'importance de négocier des traités, sans faire mention de la nécessité d'y inclure une clause spéciale concernant l'immigration, mais seulement l'importance de négocier le traité qui a été conclu entre l'Angleterre et le Japon en 1894, et qui ne contenait aucune clause réglementant l'immigration au Canada. Or, le Gouvernement a fait trois choses qui, je crois, lui méritent l'appui de cette Chambre. D'abord, il a adopté le décret du conseil de l'exécutif, empêchant les Japonais de venir au Canada par les îles appartenant aux Etats-Unis, et tout membre de cette Chambre qui voudra examiner les statistiques, découvrira que plus de 60 p. 100 de l'immigration japonaise qui est entrée au Canada pendant les deux dernières années nous est venue par les îles appartenant aux Etats-Unis. Si nous nous rappelons aussi qu'en même temps que les troubles japonais à Vancouver nous avions la question des Hindous sur les bras, nous comprendrons immédiatement que par la conclusion de ce traité le Gouvernement a arrêté entièrement l'immigration des Orientaux venant de cette source. Le Gouvernement a aussi pris des mesures pour empêcher la conclusion de contrats d'embauchage d'immigrants japonais sans le consentement et l'autorité du Gouvernement. Je prétends que même si le ministre du Travail n'avait rien fait de plus au Japon comme représentant du Canada que de faire mettre un contrôle sur l'embauchage par des particuliers de la main-d'œuvre orientale, et de faire adopter le principe que personne ne peut faire des opérations de ce genre sans l'autorité du Gouvernement il aurait fait assez pour mériter l'appui de cette Chambre.

Pour ces deux raisons et à cause des autres arrangements que l'on a faits et qui auront pour résultat d'empêcher les gens d'entrer dans le pays, j'appuierai de mon vote la proposition de l'honorable ministre du Travail. S'il y a des risques je suis prêt à les courir. Je crois que l'arrangement qui a été conclu aura pour effet de renouveler et de confirmer la confiance mutuelle existant déjà entre le gouvernement du Japon et celui du Canada. J'ai voté en faveur du traité de 1907 sur la promesse que l'immigration serait restreinte à de certaines limites raisonnables, et je suis prêt à déclarer devant cette Chambre, que bien que je croie qu'une expérience de six mois nous prouvera qu'à cause de cet arrangement une immigration japonaise considérable sera impossible, je serai prêt à voter en faveur de l'abrogation du traité, que l'on peut obtenir en donnant six mois d'avis, si les conditions de l'arrangement ne sont pas observées.

M. R. G. MACPHERSON (Vancouver) : Je ne veux pas voter sur cette question sans m'expliquer, parce que c'est la question la plus importante qui ait jamais intéressé la Colombie-Anglaise et qui ait jamais été discutée devant cette Chambre. Je m'expliquerai en peu de mots. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a dit que l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition était ni plus ni moins qu'un vote de défiance dans le gouvernement. Dans ce cas-là, alors, je ne puis l'appuyer parce que le Gouvernement a fait exactement ce que j'ai demandé de faire pendant les derniers

six mois. Le Gouvernement a entamé avec le Japon des négociations qui ont eu pour résultat d'arrêter toute immigration nouvelle de coolies japonais au Canada.

M. SPROULE : Comment le savez-vous?

M. MACPHERSON : Je vais le dire à mon honorable ami. L'honorable ministre du Travail arrive du Japon et il a déclaré devant cette Chambre, sur sa responsabilité de ministre de la couronne, que nous n'avions pas à redouter dans l'avenir d'immigration japonaise. La Chambre et le pays ont accepté cette déclaration.

M. SPROULE : Non.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami dit non.

M. SPROULE : L'honorable député dit que la Chambre et le pays ont accepté cette déclaration. Est-ce que le Gouvernement ne nous a pas, dans des circonstances semblables, il y a quelques années, déclaré que le gouvernement japonais réglementerait l'émigration de manière à donner satisfaction à l'honorable député lui-même ?

M. MACPHERSON : Mon honorable ami prend-il sur sa responsabilité, comme membre de cette Chambre, de dire que la mission du directeur général des Postes au Japon n'a pas rapporté de fruits ? Tout partisan et préjugé que puisse être mon honorable ami au point de vue politique, je doute qu'il ait la témérité de dire ici que la mission du ministre du Travail au Japon n'a pas rapporté de fruits, et que les déclarations faites devant cette Chambre par l'honorable ministre, (M. Lemieux) sont entièrement erronées. Mon honorable ami (M. Sproule) n'osera pas dire cela.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que je veux dire, mais je veux demander à mon honorable ami (M. Macpherson) quelles sont les raisons qui peuvent nous engager à accepter la déclaration, que l'arrangement conclu par le ministre du Travail avec le Japon amènera la restriction désirée, plus que celle que le premier ministre nous faisait, lorsque l'on nous a proposé d'approuver le traité, que le Japon restreindrait l'émigration. Le gouvernement japonais ne l'a pas restreinte.

M. MACPHERSON : Mon honorable ami (M. Sproule) m'interrompt pour me poser une question, ce qui ne m'occuperait guère, mais je ne veux pas qu'il profite de la liberté que je lui accorde pour faire un long discours. Mon honorable collègue a cependant répondu lui-même à sa question. Il dit qu'il ne veut pas prétendre que la mission au Japon n'a pas rapporté de fruits. Conséquemment je soutiens que le peuple est disposé à accepter et doit accepter comme véridique la déclaration de notre ministre que la question est réglée et qu'il a conclu un arrangement satisfaisant avec le Japon. En présence de cette déclaration d'un ministre de la couronne j'ai toute confiance que le Gouvernement veillera à ce que l'arrangement soit observé. La Chambre me permettra de lui donner lecture de la dépêche télégraphique suivante venant du Japon que je trouve dans un journal de ce jour même :

En réponse à des interpellations faites ce soir dans la Chambre basse de la Diète, le ministre des Affaires Etrangères, le vicomte Hayashi, a prononcé un long discours sur la politique étrangère du Gouvernement, sur les négociations avec les Etats-Unis et le Canada.

Il a déclaré que la question canadienne était définitivement réglée, et a donné lecture de la correspondance échangée entre l'honorable Rodolphe Lemieux, commissaire canadien du Travail et le Japon, par laquelle ce dernier consent à restreindre, dans les limites raisonnables, son émigration au Canada.

Le vicomte Hayashi continue en disant que c'était le devoir du gouvernement central de veiller aux intérêt de ses sujets japonais qui habitent à l'étranger et d'empêcher qu'un nouvel exode de leurs compatriotes ne préjudicie à ceux-là qui déjà sont sortis du pays, mettant à l'immigration de très sévères restrictions.

Des traités, monsieur l'Orateur, il en a de tout temps été conclu par tous les gouvernements de l'univers, et toujours les nations ont respecté ces pactes. L'arrangement dont il s'agit équivaut à tous égards à un traité entre les deux gouvernements ; c'est donc pour moi une question définitivement réglée, et dont le règlement, tel que fait, ne peut manquer de satisfaire tout le monde. Ceux-là sans doute n'en seront pas contents qui voudraient en tirer des avantages politiques, et ils continueront à s'agiter. Les esprits prévenues accueilleront sans doute avec joie tout mécompte qui pourra arriver au Gouvernement. Mais pour tout canadien bien pensant, pour tout homme désireux de voir cette épineuse question définitivement écartée de nos débats, ce règlement sera, je n'en doute pas, salué avec joie. L'honorable député de Grey-est me regarde de travers en écoutant faire cette déclaration ; mais j'y insiste. Personne en ce pays n'a plus énergiquement que moi exprimé son avis sur cette question et, je le dis, monsieur l'Orateur, l'affluence d'immigrants japonais que le Canada vient de constater est la dernière que je verrai jamais, dussè-je vivre encore bien des années ; de cela je suis aussi convaincu que je le suis d'être ici en ce moment.

Mon honorable ami le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) nous a expliqué que la grande majorité des Japonais entrés au Canada venaient d'Honolulu et les Hindous, pour la plupart, étaient passés par Hong-Kong, et que ces deux chemins leur sont maintenant fermés pour toujours si le gouvernement canadien a soin de maintenir en vigueur les règlements actuels, et il n'y a pas lieu de supposer pour un instant qu'un gouvernement

oserait changer ces règlements. La proposition du chef de l'opposition est donc absolument inutile, en tant du moins qu'il s'agit de la présente question. Quand le traité japonais a été soumis à la Chambre il y a deux ans, quand nous y avons alors donné notre adhésion, il ne se serait pas trouvé un seul député qui n'eût été prêt à saluer avec joie l'occasion qui nous était donnée de faire ce traité. Tous ceux qui ont pris la parole dans cette circonstance ont pressé le Gouvernement de conclure ce traité ; tout canadien quelque peu désireux de voir se développer nos relations commerciales avec l'Orient a, pour me servir des propres paroles de l'honorable député (M. Foster), accueilli avec joie ce traité. Ce n'est pas la première fois qu'un gouvernement ou une nation auront constaté leur impuissance à sonder l'avenir. Et si le Gouvernement s'est trompé dans cette affaire, c'est tout le pays avec lui qui s'est trompé, c'est l'opposition aussi qui s'est trompée ; personne ne pouvait prévoir qu'il se trouverait des gens dans la Colombie-Anglaise intéressés à faire entrer au Canada ces Asiatiques. Ne l'oublions pas, c'est à nous-mêmes qu'il faut s'en prendre, c'est nous qui sommes les premiers responsables, se sont nos propres concitoyens de la Colombie-Anglaise qui ont déterminé cette immigration ; sans eux elle ne se serait pas produite. Aujourd'hui, grâce aux arrangements intervenus, il est impossible au Canada à une compagnie d'entreprendre de fournir des ouvriers, qu'elle irait chercher dans quelque contrée asiatique. Cela ne se pourra plus jamais. L'expérience que nous venons de faire, pour désagréable qu'elle soit, nous aura peut-être coûté bon marché, puisqu'elle aura pour effet de nous faire régler une question dont la solution était des plus difficiles.

Nous n'aurons plus maintenant jamais à craindre cette horde d'Asiatiques, et ainsi ce que nous avons pu débourser au cours des six derniers mois pourra bien après tout n'être pas sans quelque profit. Il serait bien inutile de chercher à me faire croire que je vais par mon vote, selon que je le donnerai, rendre ou plus facile ou plus difficile l'entrée au Canada des Japonais, des Chinois ou des Hindous.

Je regarde donc cette question comme réglée, et réglée pour toujours ; c'est pourquoi je vais, en cette affaire, voter avec le Gouvernement et contre l'opposition. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) a parlé ce soir, avec des larmes dans la voix,du sort affreux réservé aux députés de la Colombie-Anglaise qui auront sur cette question voté avec le Gouvernement. Je ne crois pas que notre sort puisse être si affreux après que nous aurons fait ce que nous croyons être une bonne chose. Et puis, si je suis battu, qu'importe ? Est-ce que mon existence politique a tant d'importance que je doive la sauver à tout risque. Je ne suis qu'une infime pierre de l'édifice national, qu'une unité dans cette Chambre. Si je suis battu, comme mes adversaires me le prédisent, ce sera une bien mince affaire comparée au règlement d'une question qui traîne depuis si longtemps. Un homme peut éprouver de plus grandes calamités que celle de perdre son élection. On m'assure que mes propres partisans de la Colombie-Anglaise ne voudront même plus que je me présente. Ce n'est pas cela qui pourra m'empêcher de dormir, monsieur l'Orateur. On dit que si toutefois je me présente, je serai battu aux bureaux de votation. Et après, quel effet cela pourra-t-il bien avoir sur la suite des événements ? Aucun, monsieur l'Orateur. Si je n'avais rien fait à la Chambre en vue d'assurer ma réélection, c'est bien alors que je pourrais dire de mon existence politique qu'elle a été stérile, qu'elle a été sans fruit. Au contraire, j'ai agité cette question dans le pays, et l'on m'a fort pris à partie à cause de cela, tant sur les hustings que dans les journaux. Mais, monsieur l'Orateur, si j'ai réussi, comme je crois l'avoir fait dans une certaine réserve, à diriger l'attention du public et celle du Gouvernement sur une question qui intéresse vivement la Colombie-Anglaise, alors ma défaite aura reçu son prix, mon sacrifice aura été bien placé, et je me retirerai content. Mon élection est pour le moment le moindre de mes soucis. Comme membre de cette Chambre, c'est bien la dernière de mes préoccupations.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, bien que je sois tenu, dans les quelques observations que je vais présenter à la Chambre, de me mettre en désaccord avec mon honorable ami le chef de l'opposition tant sur le discours dont il a honoré la Chambre que sur la proposition soumise à vos délibérations, je ne puis néanmoins qu'accueillir avec joie et le discours et la proposition, parce que l'un et l'autre exposent clairement la différence des systèmes que préconisent sur cette question et l'opposition et le Gouvernement. Quant à l'objet en vue, nulle divergence entre nous ; c'est uniquement sur les moyens que nous nous séparons. Ce que veut l'honorable député, ce que veut son parti, depuis plusieurs années, c'est d'obtenir que le Parlement fasse une loi restreignant l'immigration des Japonais dans notre pays, avec toutes les conséquences qu'une telle loi ne pourra manquer d'avoir auprès d'une puissance amie.

Quant au Gouvernement, ce qu'il veut obtenir, c'est une restriction de l'immigration japonaise, non pas par une loi empreinte d'hostilité, mais par l'action volontaire, l'action bienveillante des autorités japonaises elles-mêmes. Voilà, monsieur, en deux mots, où gît la ligne de séparation entre nous de la droite et nos amis de la gauche.

Je vais maintenant procéder à donner les motifs, les raisons et les résultants de notre politique ; et quand j'aurai accompli ce devoir, je ne demanderai pas mieux que de remettre toute l'affaire au jugement des mem-

bres de cette Chambre et du peuple de ce pays.

Monsieur l'Orateur, le fait capital dans cette question, et autour duquel évoluait toutes les autres considérations, est celui-ci, que dans tous les pays où la race canadienne et les races orientales se rencontrent, il y a eu tout de suite antagonisme. Il y a de la part de toutes les races blanches une hostilité vive et bien marquée contre la race mongolienne. C'est là un fait connu depuis longtemps, mais c'est en même temps ce que nous a fait comprendre encore plus clairement l'admirable discours qu'à prononcé ici il y a aujourd'hui huit jours mon honorable ami et collègue le directeur général des Postes. Mon honorable ami, au cours de ses observations, a quelque peu appuyé, mais certainement pas plus qu'il ne devait, sur cet aspect de la question. Il nous a donné de précieux renseignements, qui nous avaient jusque là échappé, bien que sur ce point nos collègues de la Colombie-Anglaise nous eussent également renseignés. Pour moi, comme bien d'autre, j'avais cru qu'un problème ouvrier faisait seul le fond de cette hostilité. J'avais pensé, avec bien d'autres, que les ouvriers de race blanche refusaient de s'associer aux ouvriers orientaux à cause de la manière de vivre de ceux-ci différente de la leur. Mais nous savons qu'il y a une autre considération, laquelle dépasse et de beaucoup le problème du travail. La population de la Colombie-Anglaise est encore peu considérable. L'immigration qui nous vient de l'Europe n'a pas encore franchi les montagnes Rocheuses, n'a pas encore pénétré dans cette province par l'océan Pacifique. La population de la province est faible et dispersée, et l'on y craint, avec beaucoup de raison, que l'émigration asiatique s'y jetant librement et sans frein, la race blanche ne soit bientôt dominée par l'autre.

C'est là, monsieur l'Orateur, un problème que nul gouvernement en ce pays ne peut laisser passer inaperçu. Ce problème n'a cessé d'occuper l'attention de tous les gouvernements depuis les premiers temps de la Confédération, je pourrais dire depuis l'entrée de la Colombie-Anglaise dans l'union des provinces. Ce problème, difficile dans tous les temps et dans toutes les circonstances, est devenu doublement, que dis-je ? dix fois plus difficile par suite de l'élévation soudaine du Japon au rang de puissance de premier ordre. Chacun reconnaît, monsieur l'Orateur, que l'histoire de la race humaine au cours des cinquante dernières années n'a pas eu à enregistrer de plus remarquable événement que celui de la subite révolution qui a changé les institutions du Japon. Le Japon, il y a cinquante ans, était un peuple isolé ; il est tout à coup devenu une des plus grandes puissances du monde. Quand je dis isolé, je n'entends pas employer le mot comme injure, mais je veux appeler l'attitude sur la différence marquée qu'il y a entre les civilisations orientale et occidentale. Les peuples d'Orient sont demeurés pendant des siècles, pendant des milliers d'années, dans un état d'immobilité léthargique. Leur civilisation est encore aujourd'hui ce qu'elle était il y a deux mille ans. Ils sont restés ce qu'ils étaient il y a deux mille ans, et pour la pensée religieuse et pour leur code de morale et pour leurs méthodes de commerce. Pendant que les nations de l'Occident ont été en constant état de transition et d'évolution s'efforçant toujours de faire mieux et d'avancer, celles de l'Orient se sont contentées de ne pas reculer, et le résultat a été que dans presque tous les sentiers de la vie elles ont été constamment laissées en arrière. Mais tout d'un coup, sans transition aucune, le Japon est sorti de sa léthargie et s'est élevé à un état de réelle activité et de vie moderne. Le Japon a adopté notre système d'éducation, nos méthodes de commerce et de travail, pendant que dans l'art et la science de la guerre, tant sur terre que sur mer, il s'est montré l'égal des peuples les plus renommées de l'heure présente.

Il est à l'honneur de lord Lansdowne d'avoir été le premier des diplomates européens à reconnaître ce que présageait ce changement dans l'état du Japon. Telle fut l'importance qu'il attacha, et avec raison à ce changement qu'il brisa tout d'un coup avec toutes les traditions de la politique anglaise. Jusque-là, la diplomatie anglaise avait eu pour règle traditionnelle de n'embarrasser l'Angleterre dans aucune alliance étrangère, de la maintenir isolée dans sa position insulaire, toujours prête à prendre avantage des occasions qui pourraient se présenter, sans être gênée par des alliances encombrantes. Mais lord Lansdowne attacha tant d'importance à la nouvelle situation que le Japon s'était faite en 1902, qu'il fit ce que nul homme d'Etat anglais n'avait encore fait pour nous, il conclut un traité d'alliance défensive et offensive entre l'Angleterre et le Japon.

Quel est donc l'état de choses qui existe depuis 1902 ? Celui-ci, que, à cause du traité conclu par lord Lansdowne, il est possible, si par malheur les intérêts de la Grande-Bretagne se trouvaient compromis dans l'océan Pacifique du Nord, que nous voyons, advenant une guerre, les flottes anglaise et japonaise marchant ensemble dans les mêmes eaux pour une fin commune et contre un enneemi commun. Il est possible que par suite de ce traité nous voyons la flotte du Japon venir jeter l'ancre dans le port de Vancouver pour la protection de ces intérêts britanniques auxquels le Canada attache une si vitale importance. Voilà une situation qui a échappé à l'attention de mes honorables amis de la gauche, mais à laquelle, quant à nous, nous n'avons jamais cessé de songer. Mais parce qu'il existe des traités de défense, de paix ou d'amitié, parce que dans cette circonstance-là le Japon et la Grande-Bretagne ont déclaré au monde qu'ils étaient amis et prêts, au be-

Sir WILFRID LAURIER.

soin, à combattre l'ennemi commun, ce n'est pas à dire que, parmi le peuple, dans toutes les classes, inférieures ou supérieures, les vieilles inimitiés et les anciens antagonismes vont sur-le-champ disparaître. Nous savons, par expérience, que les antagonismes, surtout ceux-là qui tiennent à la race, sont lents à disparaître, et il nous faut bien compter là-dessus.

De cela nous avons eu une preuve tangible lorsque, dans cette année 1902, l'année même où le traité fut conclu entre lord Lansdowne et le vicomte Aoki, la Colombie-Anglaise nous pressa plus vivement que jamais de voter une loi d'exclusion contre les races orientales. L'attitude que nous avons prise dans cette occasion est bien connue. Nous n'avons pas hésité à faire droit aux demandes de la Colombie-Anglaise quant à certaines races d'Orient. Mais pour le Japon, il nous a fallu répondre que nous ne pouvions pas nous rendre à pareille demande. On a insisté pour que nous présentions la loi du Natal, et nous n'avons pas voulu. Par cette loi du Natal personne n'eût pu entrer dans la Colombie-Anglaise, à moins de parler quelqu'une des langues d'Europe. C'eût été un coup direct porté à nos alliés du Japon. Au lieu de cela, nous sommes entrés en négociations avec les autorités japonaises elles-mêmes, par l'entremise de M. Nossé, le consul japonais, alors à Montréal et depuis dans cette ville. Nous avons représenté aux autorités japonaises que, en dépit de l'alliance conclue, on devait connaître l'opposition faite à l'entrée des leurs dans notre pays, où ils ne pouvaient pas s'attendre d'être reçus avec faveur ; qu'on devait savoir que nous ne pouvions pas empêcher le conflit d'une race avec l'autre ; et c'est aux autorités japonaises elles-mêmes que nous avons demandé de restreindre l'immigration des gens de leur pays.

On nous a demandé au cours de ce débat de quelle autorité était revêtu M. Nossé. Etait-ce un plénipotentiaire ? Avait-il des lettres de crédit à présenter ? La réponse est facile. Nous n'avons pas en ce pays d'agent diplomatique accrédité : nous ne sommes pas autorisés à en avoir. Mais il est de fait que M. Nossé était autorisé à faire certaines promesses, et, dans les années qui ont suivi, de 1902 à 1906, c'est à peine s'il est venu des immigrants du Japon à la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. FOSTER : Près de 2,000.

Sir WILFRID LAURIER : Admettons cela ; et combien sur ces 2,000 en est-il passé aux Etats-Unis ?

L'hon. M. FOSTER : Quelques-uns.

Sir WILFRID LAURIER : Plus de la moitié. Il en est débarqué 2,000 à la Colombie-Anglaise, mais ils n'y sont pas tous restés ; et si mon honorable ami en veut une preuve concluante, il l'a trouvera dans cette circonstance que pendant ces années-là il n'est pas venu un mot de plainte de la Colombie-Anglaise.

Je disais tout à l'heure que le Japon était devenu un peuple hautement civilisé ; tellement civilisé, si bien en harmonie avec les mœurs de l'Occident, qu'il a en 1903, à Tokio, tenu une exposition universelle, cette dernière manifestation de la civilisation européenne. A cette exposition, le Canada s'est fait représenter. Nous avions demandé au Parlement un crédit, qui a été voté d'un commun accord. L'exhibit du Canada a produit le meilleur effet. Il ne m'en a été rapporté que des paroles d'éloge. Notre exposition individuelle à Tokio a si bien réussi que les hommes d'affaires, les marchands du Canada, et non seulement les hommes d'affaires du Canada, mais aussi ceux-là qui sont censés prendre un intérêt au commerce du Canada—et parmi ces derniers je comprendrais même mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden)—tous nous ont avec instance conseillé de faire avec le Japon un traité de commerce. Nous avions pensé que le moment était venu de tenter la chose.

Depuis plusieurs années, il existait un traité de commerce entre le Japon et la Grande-Bretagne, traité signé en 1894, qui ne comprenait pas le Canada, mais auquel le Canada pouvait être partie de son propre consentement et suivant son bon plaisir. Mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) nous a dit que la politique du Gouvernement conservateur était que si le Canada devait être compris dans le traité, nous devions nous réserver l'autorité de légiférer contre l'immigration japonaise. Il a cité le décret du conseil rendu en août 1905 et dont la partie finale est ainsi conçue :

> Le ministre est d'opinion que, dans l'intérêt du Canada, il devrait y avoir, dans le traité de la Grande-Bretagne avec le Japon, une clause semblable a celle contenue dans le traité entre ce dernier pays et les Etats-Unis.

Puisque le gouvernement du Canada désirait, à cette époque, insérer une stipulation semblable à celle contenue dans le traité entre le Japon et les Etats-Unis, il est important de savoir quelle était cette stipulation. Elle était rédigée dans les termes ci-après :

> Il est néanmoins établi que les stipulations contenues dans le présent article et le précédent, ne porteront aucune atteinte aux lois, ordonnances et règlements concernant le commerce, l'immigration des manœuvres, la police et la sûreté publique, qui sont en vigueur ou qui pourront être désormais édictés dans l'un ou l'autre des deux pays.

Permettez maintenant que je revienne à la partie finale du décret du conseil, que j'ai lue, mais que je dois relire de nouveau :

> Le ministre est d'opinion que, dans l'intérêt du Canada, il devrait y avoir, dans le

traité de la Grande-Bretagne avec le Japon, une clause semblable à celle contenue dans le traité entre ce dernier pays et les Etats-Unis et il propose que, quand le Canada aura donné son adhésion au traité, une stipulation formelle de cette nature soit faite et qu'une nouvelle définition soit demandée de l'expression " journaliers ", de telle sorte qu'elle embrasse positivement les ouvriers.

Le comité est d'avis que Votre Excellence soit invitée à transmettre une copie conforme de cette délibération au très-honorable premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux Colonies.

La dépêche comprenant cette délibération fut adressée au secrétaire des colonies et fut transmise par lui à l'ambassadeur anglais à Tokio. Nous possédons les observations de cet ambassadeur sur cette délibération en conseil. Elles sont comprises dans la dépêche de sir Ernest Satow, du 7 février 1906. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a été très sobre dans la citation de ce document. Il aurait dû citer davantage afin de connaître la signification exacte qu'a tiré, nous le savons, de cette dépêche le gouvernement canadien. L'honorable député (M. R. L. Borden) nous a dit que le gouvernement du Japon accepterait de bon gré l'insertion d'une stipulation qui réserverait nos droits de légiférer contre l'immigration japonaise et il nous a demandé pourquoi le Gouvernement n'avait pas profité de cette offre ? Parce que l'insertion de cette clause dans le traité était un accord sujet à restriction de la part du Japon. La dépêche est rédigée en ces termes:

A la demande du ministre intérimaire des Affaires étrangères, j'ai fait cet après-midi une visite à Son Excellence dans le dessein de recevoir la réponse du gouvernement japonais au sujet des conditions moyennant lesquelles le Canada et les autres colonies pourraient adhérer au traité entre la Grande-Bretagne et le Japon, en anticipant de quelques jours sur la date mentionnée dans ma dépêche n° 25 du 5 courant.

Et voici la partie citée par mon honorable ami (M. R. L. Borden) :

Son Excellence a produit une note écrite dont les termes comportaient que le gouvernement japonais était consentant à accepter que le Canada, en signifiant son adhésion au traité, pourrait le faire avec une clause que les stipulations du traité ne porteraient pas atteinte aux lois de l'un ou l'autre pays concernant l'immigration des manœuvres, et de plus, que le traité cesserait de lier les parties six mois après avis d'y mettre fin, donné par l'un ou l'autre signataire.

Ces derniers mots de cette citation montrent la restriction au consentement accordé par le gouvernement japonais " que le traité cesserait de lier les parties six mois après avis d'y mettre fin, donné par l'un ou l'autre signataire ".

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ainsi que je le comprends.

Sir WILFRID LAURIER

Sir WILFRID LAURIER: Je vais montrer que c'en est la signification exacte.

M. R. L. BORDEN : Ce à quoi je fais allusion, c'est qu'à cette époque le Japon n'avait pas consenti à la rédaction concernant les ouvriers.

Sir WILFRID LAURIER : Non, mais la question des ouvriers était une proposition très accessoire. Le Japon consentait à l'insertion de ces mots dans le traité, pourvu que le traité puisse prendre fin après un avis de six mois donné par l'un ou l'autre signataire. Le motif en est donné plus loin par sir Ernest Satow :

A ma demande d'explication des motifs pour proposer qu'il soit permis à l'un ou l'autre signataire de dénoncer le traité par un avis de six mois, Son Excellence a dit qu'il avait semblé au gouvernement japonais que ni l'une ni l'autre des parties ne devait être liée pour une période plus longue qu'il n'était désirable, et qu'en conséquence le délai d'un an, mentionné dans le traité avec les Etats-Unis, avait été réduit à six mois.

Je fis remarquer à Son Excellence que le traité avec les Etats-Unis, tel qu'il avait été rédigé à l'origine, stipulait une durée de douze ans et que la convention réduisant cette période à un an avait été ajoutée par la suite comme une sorte d'apostille, étant établi expressément que le changement en question avait été " proposé " par le gouvernement des Etats-Unis ". Il deviendrait en conséquence évident qu'à l'époque des négociations avec les Etats-Unis le gouvernement japonais était consentant à accorder une durée de douze ans pour un traité contenant une réserve du droit de légiférer sur la main-d'œuvre, mais que maintenant, pour une colonie de la Grande-Bretagne, le Japon voulait réduire cette période exécutoire à six mois. Je désirerais, dis-je, être à même d'expliquer au gouvernement de Sa Majesté les motifs de ce changement dans leurs vues car autrement il pourrait sembler qu'il existait quelque mauvais vouloir pour accorder à la Grande-Bretagne ce qui, dans une occasion précédente avait été accordé de bonne grâce aux Etats-Unis.

On comprend facilement pourquoi le Japon, dans le traité avec les Etats-Unis et dans le traité avec le Canada, désirait limiter la durée à douze mois dans un cas et à six mois dans l'autre. Si les Etats-Unis ou le Canada votaient des lois hostiles, immédiatement le Japon dénoncerait le traité. Et le motif apparaît très clairement dans le texte de la dépêche que mon honorable ami a lue mais dont la portée a échappé à son attention :

Après un nouvel entretien sur ce sujet, Son Excellence déclara que, bien que la note eût reçu l'approbation du cabinet, il examinerait la question plus attentivement et que, pour le moment il garderait le document en sa possession. Ceci explique pourquoi je suis dans l'impossibilité de fournir à Votre Seigneurie le texte précis de cette note.

Ici j'attire l'attention sur ce qui suit :

Il paraît évident que le gouvernement japonais, qui a mis près de quatre mois à étudier

sa réponse, désire être en état de mettre fin au traité, sitôt qu'une des colonies qui pourrait accepter le traité avec cette clause, entreprendrait de légiférer contre la libre immigration de la main-d'œuvre japonaise et je ne pus cacher à Son Excellence que ce n'était pas là une attitude très amicale à prendre.

Je lui donnai l'assurance, néanmoins, qu'aussi loin que je pouvais prévoir, il n'y aurait aucune nécessité pour le Canada ou pour les colonies d'Australie d'établir des restrictions contre les Japonais qui vivent habituellement de la même façon que les Européens dans les pays étrangers et qu'il était vraisemblable qu'il n'en résulterait aucun désavantage pour le Japon, s'il consentait à cette clause. Ainsi que Son Excellence le savait, on n'avait eu recours à aucune législation de ce genre dans le passé.

Laissez-moi vous donner connaissance de la dernière phrase qui fournit, en ce qui regarde le Japon, la clé de toute la situation dans des questions de cette nature :

Je crois qu'il n'est pas difficile de comprendre pourquoi le gouvernement japonais, sentant que ces clauses sont rédigées à dessein pour les placer aux yeux du monde sur le même niveau que les Chinois, s'efforcera, tout en paraissant les accepter, de les rendre réellement sans effet dès le commencement.

On nous a dit cet après-midi—et ce fut le refrain du discours de mon honorable ami, comme c'est le refrain de son amendement—pourquoi n'avez-vous pas inséré dans le traité la clause contenue dans le traité américain, permettant au Canada, s'il le désire, d'adopter une législation restreignant l'immigration japonaise ? Les motifs en sont données par sir Ernest Satow, à savoir que du moment où nous négocierons un traité renfermant une telle clause, nous serions forcés par cette législation de restreindre l'immigration, et à l'instant où nous le ferions, le Japon dénoncerait le traité. Cette politique si vantée par mon honorable ami nous aurait conduit à un traité qui n'aurait pas duré six mois.

Mais j'ai le regret de dire que dans la dépêche de sir Ernest Satow il y a un passage auquel personne ne peut adhérer et que chacun sait être erroné :

Il n'y aurait aucune nécessité pour le Canada ou pour les colonies d'Australie d'établir des restrictions contre les Japonais qui vivent habituellement de la même façon que les Européens dans les pays étrangers et qu'il était vraisemblable qu'il n'en résulterait aucun désavantage pour le Japon, s'il consentait à cette clause.

Cela était-il exact ? Chacun sait que ce n'était pas exact. Nul n'ignore que si nous avions consenti à ce traité et obtenu le droit de légiférer contre l'immigration japonaise, nous aurions été obligés d'exercer ce droit. Y a-t-il quelqu'un, de l'un ou de l'autre côté de la Chambre, qui ne sait pas que, si nous avions eu le pouvoir par ce traité d'exclure les Japonais, nous aurions été obligés de mettre ce pouvoir en application ? Comme conséquence nous aurions perdu les bénéfices de ce traité au lieu d'en jouir comme nous le faisons aujourd'hui.

M. BRODER (Dundas) : En supposant qu'ils aient refusé de conclure l'arrangement qui existe avec eux aujourd'hui, qu'auriez-vous fait ?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami doit avoir été aveugle ou endormi durant ces derniers jours. Nous avons fait une demande précisément à ce sujet. Au lieu de prendre sur nous le pouvoir de restreindre l'immigration par une loi du Parlement, nous avons obtenu des autorités elles-mêmes du Japon l'engagement qu'elles restreindraient de leur plein gré cette immigration.

M. BRODER : L'honorable premier ministre n'a pas compris ma question. En supposant que les Japonais aient refusé de conclure l'arrangement qui existe avec eux aujourd'hui, quelle aurait été votre conduite à l'avenir ?

Sir WILFRID LAURIER : S'ils manquent de se conformer à l'entente que nous avons avec eux, alors nous aurons nous-mêmes le pouvoir de mettre fin au traité. Mais cela ne se fera qu'en dernière ressource, quand toutes les méthodes de conciliation auront été épuisées, quand tout les moyens auront été essayés sans succès. Nous voulons maintenir la paix avec le Japon, nous voulons entretenir nos bonnes relations actuelles avec lui, nous voulons conserver une bonne entente et nous ne désirons pas demander au Parlement de soumettre le Japon à l'humiliation d'empêcher ses nationaux de venir sur nos rivages, à moins que nous ne soyons forcés de le faire pas suite de leurs propres agissements. Au lieu d'adopter le système indiqué par le chef de l'opposition dans sa motion, nous avons adopté un autre procédé. Nous sommes entrés en négociations avec M. Nossé ; nous lui avons demandé s'il n'était pas possible d'obtenir des autorités japonaises de maintenir l'entente que nous avions déjà avec elles, et voici la lettre que nous avons reçue de lui, elle est adressée au ministre de l'Agriculture :

Ottawa, 18 septembre 1905.

Cher monsieur Fisher,

Comme je dois être absent de la ville pour quelques jours, je vous laisse cette note. J'ai appris cet après-midi de l'honorable M. Scott, le secrétaire d'Etat que votre gouvernement se proposait d'exiger du Japon quelques concessions particulières, au moment de devenir partie au traité anglo-japonais. J'ai compris que votre gouvernement propose de restreindre l'immigration, la navigation côtière et quelques autres item. Je suis un peu surpris que votre gouvernement, malgré votre déclaration, se propose de demander une semblable restriction.

Le gouvernement japonais, je le crains, ne consentira jamais à de telles conditions et déclinera d'examiner la question d'accepter le

Canada comme partie au traité, s'il demande au Japon de lui accorder des concessions particulières. Le Japon accorde à l'Angleterre le droit de navigation côtière, par exemple les navires du chemin de fer Pacifique-Canadien font escale à présent, à tous les ports ouverts du Japon, mais le Japon ne demandera jamais les mêmes privilèges et l'immigration sera toujours volontairement restreinte par le Japon. Aussi j'ai le ferme espoir que le Canada s'en remettra à notre bonne foi et n'essayera pas d'établir des restrictions par droit de traité. On fait allusion au traité avec le Queensland, mais ce traité n'existe plus actuellement depuis l'union de cette province au Commonwealth et il n'y a pas de traité à présent entre la colonie et le Japon.

J'espère que vous ferez tout ce qui est possible pour ne soumettre aucune proposition particulière au gouvernement anglais, autrement vos efforts ne sauraient aboutir.

Je demeure votre dévoué,

T. NOSSE.

Nous avons eu confiance dans ces assurances de M. Nossé, les mêmes assurances, que nous avions reçues dans le passé. Nous avions les mêmes raisons de compter sur ces assurances que la restriction de l'immigration continuerait à être maintenue comme elle l'avait été durant les quatre années dernières. Mais malheureusement, cette année, il s'est produit d'une manière soudaine, une affluence d'immigration japonaise. Nous ne sûmes pas comment l'expliquer, mais nous le savons maintenant, parce que nous avons fait une enquête à ce sujet. Nous avons pris le seul moyen qui était possible. Nous n'avons pas supposé que le Japon avait manqué à la promesse qu'il nous avait faite ; nous n'avons pas supposé que ce courant d'émigration s'était produit avec son consentement. Nous avions lieu de croire que la bonne foi du Japon avait été surprise et que si nous appelions son attention sur ce point, il prendrait les mesures nécessaires pour se conformer à l'accord intervenu entre nous. Ce fut là le motif de la mission au Japon de mon honorable ami le ministre des Postes. Chacun sait aujourd'hui jusqu'à quel point il a réussi. Sa mission a été couronnée de succès : il nous a apporté l'assurance que l'accord serait maintenu et que l'émigration japonaise serait restreinte.

Eh bien ! en présence de tous ces faits, on nous dit : Mais pourquoi n'avez-vous pas fait comme les Américains ? Pourquoi n'avez-vous pas inséré dans votre traité une clause vous réservant à vous-mêmes le pouvoir de restreindre l'immigration japonaise? Monsieur l'Orateur, voici la réponse : Je prétends que nous sommes aujourd'hui dans une meilleure position que les Américains. Le gouvernement américain s'est réservé le pouvoir de restreindre l'immigration japonaise et autant que je puis croire il s'est prévalu de ce pouvoir, et parce qu'il s'en est prévalu, il a eu quelques difficultés. Nous n'avons pas eu de semblables difficultés, mais nous en connaissons quelque chose. Au printemps dernier, je crois que c'était en avril ou en mai, on ne permit pas aux enfants japonais d'entrer dans les écoles publiques à San-Francisco et le gouvernement japonais fit des représentations au gouvernement américain et considéra que ce refus était un acte peu amical. Sans doute je dois dire que les autorités américaines avaient agi complètement dans la limite de leurs droits ; ils pouvaient défendre aux Japonais de fréquenter leurs écoles, ils pouvaient empêcher les Japonais d'entrer dans leur pays.

Ils l'ont fait. Mais s'ils l'ont fait ils ont agi à leurs risques et périls et le péril, c'est la dénonciation de leur traité avec le Japon. Actuellement ils ont des difficultés pour ce motif. Quelqu'un dans cette assemblée suppose-t-il que le peuple japonais permettra volontiers aux marchandises américaines d'entrer dans leur pays au tarif de préférence quand au même moment les Japonais sont soufflétés et rejetés hors du territoire américain ? Quelqu'un croit-il que si nous avions signé un traité avec une clause semblable à celle qui existe dans le traité américain et si nous devions exercer un pouvoir attribué par une loi du Parlement, pour exclure les immigrants japonais de notre pays, quelqu'un, dis-je, suppose-t-il que le gouvernement japonais tolérerait une pareille humiliation ou qu'il permettrait à nos marchandises d'entrer dans son pays avec les avantages du traité ? La chose est tellement évidente, monsieur l'Orateur, qu'il n'est pas nécessaire de la discuter. Le Japon est un noble pays ; il est disposé à faire volontairement ce que nous lui demandons de faire, mais il ne le fera pas sous une contrainte imposée dans un traité. Aussi je prétends que nous sommes à ce moment dans une meilleure situation que les Américains. On peut lire aujourd'hui dans l' " Evening Journal " de cette ville un télégramme de Tokio qui donne à réfléchir. Il a été cité il y a un instant par mon honorable ami de Vancouver, mais je le citerai de nouveau :

Tokio, 28 janvier.—En réponse à une interpellation faite à la Chambre basse de la Diète ce soir, le vicomte Hayashi, ministre des Affaires étrangères, s'est expliqué au long sur la politique du gouvernement à l'étranger, y compris les négociations avec les Etats-Unis et le Canada.

Il a annoncé qu'avec le Canada tout était définitivement réglé et a donné lecture de la correspondance échangée avec l'honorable Rodolphe Lemieux, commissaire du Travail au Canada, par laquelle le Japon s'engage à maintenir dans une limite raisonnable l'émigration se dirigeant vers ce pays.

Le vicomte Hayashi a dit encore qu'il était du devoir du gouvernement central de protéger les intérêts des sujets japonais résidant à l'étranger en empêchant un exode de leurs compatriotes qui pourrait être préjudiciable à ceux déjà établis dans d'autres pays; les restrictions imposées seront donc très rigides.

Il existe donc un différend entre le Japon et les Etats-Unis, malgré que ceux-ci aient le pouvoir de limiter l'immigration ; ce qui prouve d'une manière concluante que nonobstant toutes les restrictions que l'on peut mettre dans un traité, il faut toujours en venir à l'action diplomatique pour régler des questions de cette nature. C'est la politique que nous avons adoptée. La position que nous occupons maintenant est très claire ; la voici : nous désirons tous limiter l'immigration japonaise au Canada. Il y a accord parfait sur ce point. Ainsi que je l'ai déclaré à plusieurs reprises, je regrette l'état de choses qui existe en Colombie-Anglaise ; nous devons néanmoins respecter le sentiment de cette province et en tenir compte. Nous sommes prêts à le faire. Nous désirons, des deux côtés de la Chambre—tout au moins de ce côté—faire la part large et généreuse à l'opinion qui prévaut dans la Colombie-Anglaise. Il y a deux manières d'atteindre ce but. L'une a été proposée par mon honorable ami le chef de l'opposition cet après-midi, il l'a consignée dans son amendement. Cette manière, c'est de légiférer contre les Japonais, c'est de décréter par un acte du Parlement, de par la volonté des Communes, du Sénat et du représentant du roi que nul Japonais n'entrera dans notre pays. L'autre manière est celle de la conciliation ; en faisant part au gouvernement japonais des difficultés qui s'élèvent, en lui demandant de faire ce que nous ne voulons pas faire nous-mêmes, d'accomplir volontairement ce que nous ne voudrions pas entreprendre contre son gré. Je n'hésite pas à dire que sur cette question nous nous en rapportons avec une confiance absolue, non seulement au jugement du peuple canadien, mais aussi plus particulièrement à celui du peuple de la Colombie-Anglaise. Dirons-nous dans cette salle, les honorables messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre déclareront-ils par leur vote aujourd'hui que nous n'admettrons les Japonais que lorsqu'ils viendront sur des vaisseaux de guerre accompagnés de l'escadre britannique pour défendre nos rivages, et qu'une loi doit leur en interdire l'accès lorsqu'ils arrivent en temps de paix? Est-ce là l'attitude que désirent prendre ces honorables messieurs ? Je n'ai que ceci à dire : Je suis convaincu que lorsque notre conduite sera connue et bien comprise en Colombie-Anglaise, que lorsqu'on saura là-bas quels efforts nous avons faits pour obtempérer au vœu populaire, on sera heureux d'apprendre que nous avons atteint le but désiré, non pas par une législation hostile, mais au moyen d'une entente amicale.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): En plus d'une occasion, monsieur l'Orateur, répondant à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) j'ai dû débuter en disant que j'avais à répondre à un discours étonnant. Jamais je ne l'ai dit avec plus de vérité que ce soir, et ce pour plusieurs raisons : Les discours de mes honorables amis de la Colombie-Britannique sont surprenant, celui du très honorable monsieur l'est également. Les dernières phrases prononcées par mon très honorable ami, je les recommande à l'attention de ces bons messieurs de la Colombie-Britannique, toujours prêts à s'incliner devant le Gouvernement et de lui exprimer leur confiance, qu'il les fustige ou qu'il les flatte, peu importe. Avant d'entamer ma thèse je désire m'adresser à deux ou trois de mes amis de la Colombie-Britannique. L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) s'est montré très large dans ses affirmations A l'entendre, toutes ces questions seraient à jamais réglées. Parlant avec autorité que lui vaut son âge, et ne songeant guère aux vicissitudes des choses humaines, il s'est cru en mesure de dire non seulement au peuple de la Colombie-Britannique, mais au peuple de ce pays, au Canada tout entier que toutes ces questions dans leur détails comme dans leur ensemble étaient à jamais reglées. Une question quelque peu interessante lui a été posée par mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) : Qu'en savez vous ? quelles sont vos raisons ? Mais la riposte a été d'une puissance irrésistible, plus que personne mon honorable ami le ministre des Postes (M. Lemieux) a dû en être convaincu : Quelles sont mes raisons?—Le ministre des Postes n'est-il pas allé à Tokio, n'en est-il pas revenu et ne m'a-t-ilpas déclaré que tout était à jamais arrangé ? Tout est donc définitivement réglé. Comment raisonner en face de pareilles déclarations ? Mais il ne s'en est pas tenu là. Il avait une autre raison. Le règlement était définitif non seulement parce qut le ministre des Postes l'avait affirmé à son retour, mais aussi parce que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) en serait demeuré d'accord; que cet honorable député aurait du moins dit quelque chose qu'il interprétait en ce sens : que l'immigration de Hawaï était à jamais endiguée. Et qu'en sait-il? Nous pouvons savoir ce qui se passe aujourd'hui, connaître très bien ce qui a eu lieu hier, prévoir assez exactement ce qui aura lieu demain ou le jour suivant. Mais lorsqu'un homme, même quand ce serait un représentant de la Colombie-Anglaise et de la grande ville de Vancouver, vient affirmer et chercher à nous faire croire que cette question est réglée à tout jamais, et qu'il se pose sur ce point en juge infaillible, je demande la permission de protester, avec beaucoup de douceur et de calme, mais avec fermeté. Les Hindous sont à jamais exclus de ce pays, dit mon honorable ami. Et de qui mon honorable ami tient-il cela? Le très honorable premier ministre ne l'affirmera pas, non plus que qui que ce soit qui sait ce qui se passe. Rien n'autorise jusqu'à présent l'exclusion des Hindous, sujets britanniques et rien n'a été

tenté pour obtenir cette exclusion. L'honorable député de Vancouver voudra-t-il me dire sur quoi il se fonde pour affirmer que les Hindous seront à jamais exclus de notre pays ?

Il existe, je crois, un règlement fait par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver)—un homme qui se croit très puissant, mais qui pourrait bien changer d'avis lorsqu'il aura subi le jugement de la Chambre et plus tard celui du pays—mais c'est là le seul règlement qui touche aux Hindous, et ce n'est pas une mesure faite contre eux particulièrement, mais contre toutes espèces de personnes quel que soit le lieu de leur résidence, déclarant qu'ils ne pourront entrer au Canada en qualité d'immigrants à moins d'y venir directement du lieu de leur domicile. Supposez qu'il vienne un Hindou, qu'il en vienne douze ou qu'il en vienne mille à Vancouver ou aux ports de la Colombie-Britannique, s'étant rendus directement du lieu de leur naissance ou de leur domicile, en vertu de quel pouvoir pourrait-on les exclure de notre pays ? Cette affirmation vaut celles qui ont été faites devant cette Chambre en maintes occasions ; elle vaut les affirmations faites par le très honorable premier ministre, ainsi que je m'efforcerai de le démontrer tout à l'heure.

L'honorable député de Yale-Cariboo m'a fait sourire. Il ne s'est pas montré aussi menaçant qu'en d'autres temps et en d'autres occasions, il s'en faut de beaucoup. Quelle verve il déployait l'autre jour en exécutant devant cette Chambre les Bowser et les McBride—quelle force, quelle virilité dans son langage, quelle justesse tranchante dans ses expressions ! Les journaux de l'extérieur l'ont félicité de s'être montré—un peu au-dessus de la moyenne ; mais ce soir est resté bien en-dessous de la moyenne, si cette critique m'est permise. Il cherchait à se tenir en équilibre sur une base très étroite et instable ; j'ai remarqué chez lui l'absence de ce langage, de ce ton vigoureux et robuste qui le distinguaient naguère. Nous avons entendu un autre représentant de ce grand et beau pays de la Colombie-Anglaise, le député de Nanaïmo (M. Smith) Je l'écoute toujours avec plaisir, mais jamais je ne l'ai moins admiré que ce soir. Ce n'est pas la puissance qui lui faisait défaut et il ne vaut pas moins aujourd'hui qu'il ne valait auparavant ; mais il sentait la difficulté de sa position, elle lui pesait et il a parcouru un peu à la hâte un terrain où il n'aurait pas osé s'aventurer s'il s'était mieux souvenu de ce qui s'est passé il n'y a pas longtemps.

Mon honorable ami (M. Ralph Smith) a déclaré ce soir que la clause relative à l'immigration dans le traité des Etats-Unis était bien inutile ; que cette clause existait depuis plus de dix ans, et que cependant, dans les cinq ou six dernières années, il était venu plus de Japonais aux Etats-Unis qu'au Canada. Et cependant, il n'y a de cela que

M. FOSTER.

quelques courtes semaines, cet honorable membre (M. Smith) s'exprimait devant cette Chambre avec beaucoup de vigueur et de force. L'un des points les plus importants de son discours avait trait à la loi de l'immigration adoptée aux Etats-Unis en 1907 ; et remarquez-le, les Etats-Unis avaient le droit de décréter cette loi sur l'immigration, par suite de la clause du traité de 1894, leur reconnaissant le droit de réglementer l'immigration de leur pays. Personne ne niera cela. Il y a quelques courtes semaines, il ne trouvait pas de paroles assez fortes ni de couleurs assez vives pour dépeindre les avantages de cette loi sur l'immigration décrétée par les Etats-Unis en 1907. Ecoutez ce qu'il disait :

C'est là une disposition qui vise directement l'immigration japonaise aux Etats-Unis, car malgré l'existence de ce traité de paix entre le Japon et les Etats-Unis, les Japonais liés par contrat ne peuvent émigrer aux Etats-Unis.

Ha ! ha ! c'étaient là les paroles que prononçait mon honorable ami. Il disait encore :

A mon sens, c'est une disposition très importante. Si nous eussions eu cette disposition dans la convention avec le Canada, comme je l'ai proposé au gouvernement, que serait-il arrivé au sujet de l'immigration orientale dans la Colombie-Anglaise? Nous avons prouvé à cette Chambre que l'on a importé des milliers d'Orientaux en Colombie-Anglaise.

Des milliers sont arrivés, mon très honorable ami, d'après le témoignage de votre très fidèle et très chaleureux partisan de la ville de Nanaïmo :

Si nous avions cette disposition dans notre pays (ainsi que je l'ai proposé au gouvernement) que serait-il arrivé. . .

Un honorable DEPUTE : Oh !

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami là-bas n'est pas très juste envers un orateur jeune et inexpérimenté en cherchant à l'interrompre de cette façon. Mon honorable ami (M. Smith) continuait :

Nous avons prouvé à cette Chambre que l'on a importé des milliers d'Orientaux en Colombie-Anglaise en vertu de contrats d'engagement et avec la connivence des compagnies canadiennes et les autorités japonaises. Si nous avions dans notre loi d'immigration un article semblable à celui contenu dans la loi des Etats-Unis de 1907, des engagements de cette sorte seraient illégaux, et il serait impossible de faire venir ces immigrants de cette façon dans notre pays.

Et c'est ainsi qu'il s'occupe dans l'espace d'une demi-colonne à louanger la clause de la législation adoptée aux Etats-Unis en 1907, législation devenue possible en vertu de cette disposition du traité leur donnant la maîtrise absolue sur l'immigration entrant dans leur pays.

Je demanderai aux députés de la Colombie-Anglaise, lorsque la chaleur du débat sera dissipée, de lire et d'examiner avec calme les paroles du premier ministre, qui seront ainsi consignées au hansard :

Sera-t-il dit qu'un sujet japonais entrant dans un port de la Colombie-Anglaise ou de l'île de Vancouver accompagné d'un vaisseau de guerre britannique sera accueilli, et qu'un Japonais venant d'une manière pacifique sera exclu.

Sir WILFRID LAURIER : Par acte du Parlement.

L'hon. M. FOSTER : Par acte du Parlement. Que pensent de cela mes honorables amis de la Colombie-Anglaise ? C'est l'abandon de tout pouvoir, de tout droit de la part de la Colombie-Anglaise et du pays de décréter des lois réglementant notre immigration.

M. DUNCAN ROSS : Puis-je demander à l'honorable député (M. Foster) ce qu'il en pense ?

L'hon. M. FOSTER : C'est là précisément ce que je m'efforce d'expliquer à mon honorable ami (M. Ross). Je me suis prononcé assez distinctement ; j'ai fait ce que j'ai pu pour m'exprimer d'une façon intelligible, et je m'étonne qu'au bout de dix ou quinze minutes d'efforts consciencieux de ma part l'honorable membre ne comprenne pas encore la vérité. C'est pour cette raison, monsieur l'Orateur, que depuis 1900, mon très honorable ami et son gouvernement se sont opposés à tous les désirs de la Colombie-Anglaise, et à toutes les mesures prises par cette province en la matière, en rapportant d'année en année les lois décrétées par elle.

Et nous connaissons sa dernière déclaration qui est la suivante : Aussi longtemps que je serai premier ministre il n'y aura pas de loi au Canada empêchant les Japonais de venir au pays en temps de paix, à moins qu'il n'y ait rupture de l'alliance entre la Grande-Bretagne et le Japon ; alors nul sujet japonais ne pourrait venir dans un vaisseau de guerre britannique ou accompagné d'un vaisseau de guerre britannique dans les ports de Vancouver ou de Victoria. Mon très honorable ami, en traitant cette question, a beaucoup parlé des Etats-Unis ; il s'est efforcé de démontrer que ce pays est dans une position moins avantageuse que le Canada, parce que les Etats-Unis, ayant un traité, décrètent cependant des lois, tandis que le Canada, ayant aussi un traité, n'en décrète point.

Mais le très honorable membre confond étrangement deux choses différentes. Il n'existe aujourd'hui aux Etats-Unis aucune question importante relative à l'immigration japonaise. Ce n'est pas là du tout la cause du différend entre les Etats-Unis et le Japon. Il s'agit d'une chose entièrement différente : d'une prétendue violation par le peuple des Etats-Unis d'un droit garanti au Japon par acte diplomatique, relativement au traitement de ses sujets après qu'ils ont élu domicile dans les Etats-Unis d'Amérique. D'où vient toute la difficulté entre les Etats-Unis et le Japon? Elle vient de ce que, sous la souveraineté de l'état de Californie, un corps local a voulu faire une distinction entre les citoyens japonais et les citoyens des Etats-Unis et d'autres pays quant aux groupements scolaires. Le Japon, en vertu de son traité stipulant pour ses sujets un traitement en tous points analogue à celui des citoyens des Etats-Unis dans les limites de la république, a protesté énergiquement et avec raison contre cette distinction faite au détriment de ses sujets. Il ne s'agit pas du tout de l'immigration. Mon très honorable ami prétend-il le contraire ?

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami me pose la question, je lui répondrai. S'il prétend que la difficulté entre les Etats-Unis et le Japon se borne à ce qu'il vient de dire, il se trompe. Il y a aussi l'autre question, celle de l'immigration.

L'hon. M. FOSTER : Ce que je veux dire c'est ceci : depuis 1894 jusqu'au moment où ce différend s'est élevé à San-Francisco au sujet des enfants d'école, rien n'est venu troubler les relations entre les Etats-Unis et le Japon. Que mon très honorable ami me cite un fait établissant le contraire. Il se complaît à affirmer, mais beaucoup de ses affirmations ne tiennent pas devant la critique. Il affirme un fait, je lui en demande la preuve. Le traité est entré en vigueur en 1894 ; il est resté en vigueur de 1894 à 1906; Qu'il m'indique, pendant cette période de 1894 à 1906 les différends qui se sont élevés entre le Japon et les Etats-Unis au sujet de l'immigration dans la république

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami sait-il que le congrès est en ce moment saisi d'un projet de loi ayant pour objet d'exclure les Japonais ?

L'hon. M. FOSTER : Que je le sache ou non, cela n'intéresse en rien la question.

L'hon. M. LEMIEUX : Ne s'agit-il pas d'immigration ?

L'hon. M. FOSTER . Sans doute, mais la question que j'ai posée au premier ministre est celle-ci : de 1894 à 1906, vous ne sauriez signaler d'inégalités de traitement qui aient abouti à des difficultés internationales entre le Japon et les Etats-Unis, relativement à l'immigration des Japonais aux Etats-Unis. Le premier ministre révoque-t-il la chose en doute ? Les Japonais ont-ils signé ce traité? Les Japonais sont-ils un peuple honorable ? Observent-ils fidèlement les traités qu'ils signent ? Dans l'appel qu'il fait au Parlement et au pays, le premier ministre se base sur le fait que le Japon est un peuple honorable, fidèle à ses promesses, quand elles ne sont pas consignées, dans un traité. Si les Japonais tiennent leurs promesses,

quand elles ne sont pas couchées par écrit dans le texte d'une convention, on peut compter qu'ils seront fidèles à leurs promesses, quand elles figurent aux traités. L'article en question faisait-il partie du traité intervenu entre le Japon et les Etats-Unis? Les Japonais ont observé fidèlement ce traité, depuis 1894, et l'article du traité auquel ils ont donné leur assentiment, article contre lequel ils n'ont jamais protesté, depuis cette époque, c'est que le gouvernement des Etats-Unis a le droit absolu de réglementer sa propre immigration. La difficulté qui a surgi tient à ce que les syndics d'écoles de San-Francisco ont refusé d'accorder aux Japonais résidant dans cette ville leurs droits de citoyens sur un pied d'égalité avec les citoyens des Etats-Unis. La même chose pourrait se répéter aujourd'hui.

M. GALLIHER : Pardon, si je vous interromps. Je vous accorde que le conflit de San-Francisco est le premier qui ait surgi et qu'il se rattachait à la question scolaire; mais je ferai observer que les négociations qui se poursuivent actuellement entre le Japon et les représentants des Etats-Unis se rattachent à l'immigration.

L'hon. M. FOSTER : Vous avez peut-être raison. Lorsqu'on entame des négociations, il y a nombre de questions qui surgissent et rentrent dans l'ensemble de ces négociations. Mais l'affirmation que j'ai formulée est parfaitement exacte. Personne ne croit qu'il existe, de pays à pays, de parfaites relations internationales. Toutes ces relations sont susceptibles de perfectionnement et les nations qui désirent nouer des relations amicales et donner plus d'extension à leur commerce réciproque, visent à resserrer, au moyen de traités ou autrement, les rapports qui existent entre elles. Il est bien vrai que, sous la pression des efforts diplomatiques qu'on déploie en ce moment et qui résultent de l'incident scolaire en question, lorsque cette question vient sur le tapis, on discute aussi les affaires d'immigration et il est nombre de difficultés qu'on peut solutionner, entre les deux pays. Toutefois, mon affirmation est toujours valable.

Je tiens à poser une autre question au premier ministre. Vous n'avez pas inséré au traité l'article qui figure dans le traité avec les Etats-Unis. Vous auriez pu l'obtenir. On vous en avait fait l'offre ; vous avez rejeté cette offre. Mais vous avez adopté ce traité, et un des articles de cette convention porte que les sujets japonais, résidant au Canada, jouiront de l'égalité de droits et de traitement dont bénéficient les sujets canadiens. Est-ce exact ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : C'est donc exact. Supposons qu'aujourd'hui les syndics d'écoles à Vancouver, s'avisent de suivre l'exemple donné par les syndics d'écoles de San-Francisco et adoptent une mesure préjudiciable aux enfants japonais, mon très honorable ami serait-il lié par le traité? Le Canada serait-il lié par le traité? La chose ne saurait faire doute, le premier ministre ne peut le nier. Or, d'une part, si vous dites : il ne faut pas de traité, mais il faut plutôt se confier à la bonne volonté de la puissance contractante, l'argument irait si loin, relativement aux droits de citoyenneté que si l'argument est valable pour l'une et l'autre nation, le Japon ne devrait pas jouir de droits garantis par traité, mais il devrait se reposer sur le bon vouloir du peuple canadien ; et il n'aurait pas fallu insérer dans ce traité, un article affirmant catégoriquement qu'au Japon, les Canadiens ont droit d'être traités sur un pied d'égalité, avec les sujets japonais ; la chose devrait être laissée au bon vouloir et à la bienveillance du peuple japonais à l'endroit de nos concitoyens. Le premier ministre pousse l'argument si loin qu'il suffit de l'énoncer pour en montrer toute l'absurdité.

Je ferai observer au premier ministre que la doctrine qu'il préconise a causé bien des désordres dans le monde pendant ces milliers d'années qui ont vu les empires s'élever, décliner et renaître de leurs cendres.

Il n'est pas une époque de l'histoire où il ne soit intervenu des traités entres les différentes puissances. Mais le premier ministre formule une proposition qui, poussée jusqu'à ses dernières conséquences, milite contre tout traité et abandonne les nations à leur bon vouloir réciproque. Cet argument est sans réplique. Est-ce donc là cette nouvelle diplomatie que le premier ministre réclamait à grands cris ? et maintenant qu'il en a fait l'essai à l'occasion de cette affaire, se propose-t-il de l'appliquer ? Plus de traités ! Il établit la ligne de démarcation entre la droite et la gauche de cette Chambre.

Du côté ministériel, s'écrie-t-il, nous n'avons pas foi dans les mesures coercitives ; du côté de la gauche, vous y croyez ; nous ne voulons pas de traités ; vous voulez, de votre côté, que tout soit couché par écrit, sous forme de traité ; voilà la divergence entre les deux partis ; voilà le contraste entre les deux systèmes. Eh ! bien, monsieur l'Orateur, je veux bien, si le premier ministre y consent lui-même, soumettre cette doctrine à l'impartial jugement des hommes publics et des esprits sensés, au pays ou ailleurs. Pourquoi les traités sont-ils préférables à tout arrangement de gré à gré ? Voici un exemple qui le prouve. Il y a dix jours à peine, au parlement japonais, le gouvernement a recueilli, sur une motion de non confiance moins de dix voix de majorité. Qu'est-ce que cela prouve ? La nature éphémère des promesses faites par les hommes publics au pouvoir, pour le moment. Aujourd'hui, le premier ministre pourrait tout aussi bien dire au peuple canadien qui demande une loi touchant certaines questions : Non, nous n'avons pas besoin de lois ; je suis partisan des arrange-

ments de gré à gré ; je vous le déclare, je ferai précisément ce que vous voulez obtenir au moyen d'une loi coercitive ; mais je n'irai pas jusqu'à faire décréter la chose dans une loi arbitraire. Si le peuple était assez insensé pour souscrire à cette décision du premier ministre à cet égard, il est possible que le premier ministre, étant au pouvoir aujourd'hui, exécutât sa promesse, mais qu'il tombe du pouvoir demain même, qui remplirait alors cet engagement ? Ainsi en est-il des traités et des promesses. Les traités lient obligatoirement une nation; les promesses lient l'individu qui pour le moment, est en situation de les faire et de les remplir. Que le vicomte Hayashi tombe du pouvoir demain même et que le parti hostile qui lui succédera adopte un système d'immigration tout différent, qu'adviendrait-il alors de la promesse du vicomte Hayashi ? A quoi servirait-elle ?

M. CONMEE : Mon honorable collègue vient de nous dire qu'il existe un traité entre le Japon et les Etats-Unis, traité donnant aux sujets japonais résidant dans ce pays les droits mêmes dont jouissent les citoyens américains. Est-ce là ce que vous affirmez ?

L'hon. M. FOSTER : Précisément.

M. CONMEE : Est-ce que ce traité a force obligatoire pour les Etats-Unis ? Et le gouvernement américain a-t-il observé ce traité ? Que pense donc l'honorable député de la valeur des traités ?

L'hon. M. FOSTER : Quand vous aurez un peu plus d'expérience, vous saurez qu'il existe pour les Etats-Unis un léger embarras qui naît de la constitution fédérale et de celles des états. Le président Roosevelt répondra pour moi à l'honorable député en lui disant que le gouvernement des Etats-Unis est tenu d'exécuter sincèrement ce traité.

M. CONMEE : A mon avis, cela détruit de fond en comble votre théorie.

L'hon. M. FOSTER : Si ma théorie s'écroule par la base aussi facilement que cela, soit ; mais en toute déférence envers mon honorable ami, je lui dirai qu'il n'en est pas ainsi. Je pose ici une question au premier ministre ? Supposons qu'aujourd'hui, au Canada, les droits d'un Japonais résidant au pays soient l'objet d'une inégalité de traitement, pense-t-il qu'il ait le devoir de protéger ces droits ? Voilà la question. Nous ne tenons pas compte de la divergence qui existe entre notre Constitution et celle des Etats-Unis. Voici un autre exemple qui met les choses au point. Depuis 1894, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis vivent sous le régime d'un traité qui garantit l'égalité de traitement aux citoyens de chaque pays. Qu'un citoyen japonais soit privé, en Angleterre, de l'égalité de droits dont il doit jouir en commun avec les sujets britanniques, et que les autorités japonaises formulent leur protestation, est-ce que le premier ministre nourrit quelque doute sur la nature de la réponse que ferait alors le gouvernement britannique ? L'Angleterre n'est pas une fédération ; c'est un pouvoir absolument centralisé. Les traités sont chose sacrée, ayant force obligatoire pour les nations, tandis que les simples promesses verbales d'un consul ou d'un premier ministre au pouvoir pour le moment, ne sont ni chose sacrée, ni chose permanente, mais simplement éphémères, et il n'est pas une seule grande puissance qui songerait à confier quelqu'un de ses grands intérêts au hasard de la simple parole d'un homme qui, pour l'instant, peut tenir les rênes du pouvoir, mais qui peut être renversé, demain même.

Est-ce ainsi que la France, l'Allemagne ou la Grande-Bretagne consultent leurs plus chers intérêts? Est-il un seul pays au monde qui ait jamais adopté l'absurde système énoncé par le premier ministre ce soir, système qui mettrait les droits et les privilèges de ses concitoyens à la merci d'une simple promesse verbale de quelque représentant d'une puissance étrangère, au lieu d'en faire l'objet d'une garantie solennellement consacrée au traité? Le premier ministre le sait, en 1818, il est intervenu un traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Il le sait aussi, nous avons invoqué ce traité de 1818 ; nous nous en sommes autorisés pour revendiquer quelques-uns de nos droits les plus sacrés. Il le sait aussi, la Grande-Bretagne nous a prêté son appui, quand nous avons invoqué ce traité. Pousserait-il sa théorie jusqu'au point d'affirmer qu'il aurait été bien préférable que la Grande-Bretagne, en 1818, eût simplement accepté la parole amicale d'un sénateur ou d'un représentant des Etats-Unis touchant les droits et privilèges imprescriptibles du peuple canadien relativement à la pêche sur notre littoral? Il existe un pays connu sous le nom d'Alaska et une ligne-frontière entre l'Alaska et le Canada. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas relativement à cette frontière appliqué cette nouvelle théorie qu'il vient d'énoncer? Pourquoi a-t-il demandé qu'il intervint un traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, relativement à la frontière du territoire de l'Alaska? Les Etats-Unis sont habités par une grande nation, par un peuple qui a le sentiment de sa dignité. L'évolution des Etats-Unis ne date pas de cinquante ans seulement ; elle est en marche depuis deux cents ans et plus. Jamais nous n'avons entendu dire que le peuple américain, ce peuple si fier et si puissant, se soit cru humilié, lorsqu'on lui a demandé de consacrer, sous la forme d'un traité solennel, la ligne-frontière entre l'Alaska et le Canada. Je ne sache pas que le premier ministre ait jamais prétendu qu'il eût été préférable que cette question ne fût pas réglée sous forme de traité, et M. Elihu Root aurait dû se contenter de

faire une promesse, à titre de représentant des Etats-Unis. Je ne sache pas que le premier ministre eut préféré s'en tenir à la parole du représentant des Etats-Unis et il n'est pas un seul des plus chers intérêts du Canada aujourd'hui qui ne soit protégé par un traité solennel ; et, si le chef du cabinet eût été assez averti, en 1896, pour se servir d'une pièce déjà toute rédigée, il n'aurait pas surgi d'embarras au sujet de cette question d'immigration et nous bénéficierions de la même défense et de la même protection dont jouissent les Etats-Unis. En réalité, c'est là un argument politique des plus étonnants, contraire à tous les enseignements de l'histoire, et il n'est pas un seul autre homme d'Etat, dans le monde entier, qui soutiendrait pareille doctrine. Le premier ministre a fait allusion à la dépêche de Satow.

M. DEVLIN : L'honorable député demande-t-il l'exclusion des Japonais du Canada ?

L'hon. M. FOSTER : Il est vraiment étonnant de voir quelle ardeur s'est tout à coup emparée de l'honorable député, pour s'instruire.

M. DEVLIN : Je prie mon honorable collègue de m'éclairer.

L'hon. M. FOSTER : Il y a un vieux proverbe qui dit qu'il est plus facile à l'ignorant de poser des questions qu'à l'homme, même le plus sensé, d'y répondre.

M. DEVLIN : L'honorable député voudrait-il bien me dire si dans la résolution à l'étude il existe quelque clause se rattachant à l'exclusion des Japonais ou quelque expression demandant au gouvernement d'exclure les Japonais?

L'hon. M. FOSTER : Que mon très honorable ami—je veux dire mon honorable ami, car il n'est pas encore très honorable, bien que sans doute, il le soit en perspective—lise le texte de la résolution, il est tout aussi bon interprète de la langue anglaise que je le suis.

M. DEVLIN: L'honorable député voudrait-il bien nous signaler cette clause? J'ai lu le texte.

L'hon. M. FOSTER : J'ai de plus importante besogne à expédier, pour le moment, que celle d'entreprendre l'éducation de l'honorable député. Je consentirais volontiers à lui donner des leçons gratuitement, autant que faire se peut, mais s'il s'agit de lui donner des leçons d'anglais, force me sera de lui faire un cours, en dehors de la Chambre, et j'exigerai une rémunération pour ce travail.

M. DEVLIN : Je conclus que l'honorable député refuse de répondre à ma question.

L'hon. M. FOSTER : Libre à vous de le penser. Ainsi, le premier ministre parlant de la dépêche de Satow a formulé cette observation : il a conclu que dans la pensée de l'ambassadeur, le but visé par le Japon, en réduisant à six mois le délai fixé pour la dénonciation du traité, c'est que, dans le cas où le Canada adopterait une loi tendant à imposer quelque restriction à l'immigration japonaise au pays, le gouvernement japonais donnerait aussitôt avis de dénonciation du traité et nous perdrions ainsi les bénéfices de ce traité.

Dans une autre circonstance, le premier ministre a complètement différé d'opinion avec l'ambassadeur sur une autre question mentionnée dans la même dépêche. Ainsi mon très honorable ami est un éclectique. Il a sous les yeux la dépêche même écrite par le même ambassadeur il y a dix ou douze ans, et il prétend qu'une partie de cette dépêche est acceptable et l'autre, inacceptable. Le premier ministre affirme que si cet article eut été inséré au traité, force nous eût été de légiférer dans le sens de l'exclusion des Japonais. Pourquoi ? Dans la période de 1900-1906, le premier ministre n'était gêné par aucun traité, par aucune promesse, et cependant, au cours de ces six ans, il a refusé la sanction à cinq lois distinctes adoptées par la législature de la Colombie-Anglaise, tendant à restreindre l'immigration japonaise. Cependant, il prétend que du moment que cet article eût été inséré au traité, force lui eût été de faire adopter une loi tendant à la restriction de cette immigration et il aurait ainsi blessé les susceptibilités d'une nation chatouilleuse sur le point d'honneur. En supposant que les députés de la Colombie-Anglaise, ceux-là même qui représentent encore ici aujourd'hui cette province, eûssent pressé le leader de la Chambre de légiférer, prétend-il qu'il eût été obligé de porter une loi tendant à restreindre l'immigration japonaise ? Il n'a certainement rien à craindre à cet égard. Pendant les huit dernières années, il n'a pas fait adopter une seule loi en ce sens, et ces honorables députés lui ont invariablement prêté leur appui, durant toute cette période de temps. Ces honorables députés ont mission ici de prêter leur appui au premier ministre, et que cet article figure, oui ou non, au traité, s'il ne désire pas légiférer sur la question, il n'y sera certainement pas forcé par la pression constante et uniforme exercée sur lui par les représentants de la Colombie-Anglaise. Au début, le premier ministre a semblé vouloir nous faire tout un cours d'histoire. Je n'ai pas réussi à bien saisir le fil de son discours, mais il est deux points sur lesquels je veux offrir une courte observation.

D'abord il a posé en principe, que le système du Gouvernement ne tend pas à la restriction de l'immigration, au moyen d'une législation hostile, mais qu'il vise une restriction volontairement consentie, dans un esprit de cordiale amitié, par la puissance avec laquelle nous traitons. Eh bien, aujourd'hui, sous ce régime, où en sommes-nous ? Nous avons transféré sans réserve

aux autorités japonaises, pour le moment, nos propres droits en matière de législation tendant à restreindre l'immigration qui se porte vers notre pays. Sous ce régime, le Canada ne se tient plus au seuil du pays, sur le Pacifique, armé du pouvoir que possède toute nation et du droit fondamental qu'elle a de dire quels sont les immigrants auxquels elle ouvrira ses portes et sous quelles conditions ; non, le Canada se tient là, chapeau bas ; il demande au Mikado et à son gouvernement s'il leur plaira d'éloigner du pays tel immigrant, s'ils voudront bien restreindre l'immigration de telle ou telle classe de leurs nationaux et ainsi de suite. Le premier ministre, un jour, découvrit une nation, et cette nation, c'est le Canada.

Il y a déjà fait allusion. Il a réclamé à grands cris le pouvoir de réglementer nos propres affaires. Aujourd'hui il déclare que nous sommes une nation et le premier pas qu'il fait est d'enlever à cette nouvelle nation le pouvoir fondamental que doit posséder tout peuple qui aspire à devenir véritablement une nation : le pouvoir de diriger ses propres affaires intérieures relativement à l'immigration.

M. DUNCAN ROSS : Et que dites-vous de la Grande-Bretagne ?

L'hon. M. FOSTER : A quel égard ?

M. DUNCAN ROSS : Cette disposition du traité ne s'applique pas plus à l'encontre du Canada que de la Grande-Bretagne.

L'hon. M. FOSTER : Mais je ne sache pas—peut-être mon honorable collègue (M. Duncan Ross) est-il mieux renseigné que moi car il puise à une source de renseignements auxquels je n'ai peut-être pas accès en ce moment—je ne sache pas, dis-je, qu'il soit rumeur que la Grande-Bretagne ait fait une convention secrète avec le Japon, touchant l'immigration qui doit venir du Japon en Grande-Bretagne.

M. DUNCAN ROSS : Non, mais il existe un traité entre la Grande-Bretagne et le Japon.

L'hon. M. FOSTER : Quelle convention d'ordre public la Grande-Bretagne a-t-elle conclu avec le Japon, touchant l'immigration ?

M. DUNCAN ROSS : Cette convention est telle qu'aujourd'hui la Grande-Bretagne serait impuissante à légiférer contre l'immigration japonaise en Grande-Bretagne. L'honorable député (M. Foster) admet sans doute la chose.

L'hon. M. FOSTER : Et qu'en concluez-vous ?

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député (M. Foster) vient d'affirmer que c'est là un pouvoir fort extraordinaire à attribuer à une autre nation, dans la mesure où il s'agit du Canada.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député ne saurait le nier, la question de l'immigration entre le Japon et la Grande-Bretagne est sans importance. Les députés de la droite ont maintes et maintes fois affirmé la même chose. C'est devant le Canada que se dresse le problème de l'immigration japonaise. C'est le Canada qui supporte les inconvénients résultant de tout ce qui est contraire aux plus chers intérêts du pays, dans cette immigration sans restriction. Ce n'est pas à la Grande-Bretagne, mais au Canada qu'il appartient de décider à titre de partie menacée, s'il y a menace toutefois,—la question de savoir s'il doit se reposer sur une stipulation d'un traité ou s'en remettre entièrement au bon vouloir et aux promesses des consuls généraux du Japon et des premiers ministres du Japon. De toutes les assurances données par le consul général, il n'y en a pas une seule qui puisse supporter l'épreuve de la stabilité. Comment le consul général pouvait-il lier obligatoirement le gouvernement japonais? Existe-t-il un seul document présenté par le gouvernement canadien ou échangé entre le gouvernement du Japon et le Canada qui mette à l'épreuve les promesses ou déclarations du consul général du Japon et prouve qu'elles lient obligatoirement le gouvernement japonais ?

L'hon. M. PATERSON : Combien de temps le traité demeurera-t-il en vigueur ?

L'hon. M. FOSTER : Pour la période de son existence. Si le traité existe aujourd'hui, il a force obligatoire. Le ministre souscrit-il à la théorie du chef du cabinet et argumente-t-il contre tous les traités et contre la protection des droits du pays par voie de traité plutôt que par voie des promesses éphémères données par ceux qui, pour le moment, détiennent les rênes du pouvoir. Sa question semble indiquer que c'est là l'orientation de sa pensée et je le mets en garde contre pareille attitude ; car c'est une orientation fort dangereuse, et au fond de son cœur, je crois, dans son être intime, il n'ajoute pas foi à cette doctrine. L'existence du Canada aujourd'hui est la meilleure preuve que c'est en vertu des traités que nous exerçons la plupart des droits et privilèges qui nous sont les plus chers, dans la mesure où ces droits et privilèges se rattachent aux autres nations.

L'hon. M. PATERSON : Est-ce que nous ne sommes pas sous le régime d'un traité avec le Japon ?

L'hon. M. FOSTER : Oui, nous vivons sous le régime d'un traité, à quelques égards, mais pour le principal objet de notre intérêt, nous ne sommes pas soumis au régime du traité, et je le répète, nous comptons tout simplement sur le bon vouloir du peuple japonais.

M. CONMEE : N'avons-nous pas un excellent remède à notre disposition si nous voulons nous en servir ?

L'hon. M. FOSTER : Quel est ce remède?

M. CONMEE : L'abrogation de ce traité.

L'hon. M. FOSTER : Voilà précisément la théorie que repousse le premier ministre.

M. CONMEE : L'heure n'est pas venue.

L'hon. M. FOSTER : C'est là précisément la disposition que le premier ministre ne veut pas insérer au traité, car il pourrait ainsi perdre le bénéfice du traité. Supposons que ces promesses restent inexécutées et que nous constations la chose au bout de six mois, qu'en résulterait-il? Le premier ministre donnera-t-il notification de la dénonciation du traité passé avec le Japon ? En pareille circonstance, il perdrait le bénéfice de ce traité, et il serait passible de la peine qu'il ne veut pas subir. Ou bien, continuera-t-il à temporiser et à rallier ses obéissants partisans de la Colombie-Anglaise à cette politique de temporisation et d'abdication des droits populaires.

J'aborde une autre question. Ce que j'entends discuter c'est le succès ou l'insuccès auquel aurait abouti la mission de l'honorable ministre, au Japon. On a beaucoup appuyé sur cette mission ; on a prétendu qu'elle avait été couronnée du plus grand succès ; le premier ministre lui-même a apporté son tribut d'éloges, ce soir même. Les députés de la Colombie-Anglaise ont déclaré que cette mission avait abouti au plus complet succès. Demandons-nous donc, un instant, et posons la question : quel était le but de la mission de l'honorable ministre, et qu'a-t-il accompli? En somme, que nous a-t-il rapporté ? Nous a-t-il rapporté autre chose que ces mêmes assurances que le premier ministre possède depuis cinq ans et sur lesquelles il a fait tant de fond, au cours de la discussion de cette affaire d'immigration japonaise? Si le ministre nous a rapporté quelque chose de nouveau, qu'il nous le dise. Si je ne me trompe, et je le prie de me rectifier si je fais erreur, il a énuméré trois choses, et sur ces trois choses, il n'en a rapporté qu'une seule du Japon. Il affirme avoir obtenu du comte Hayashi une lettre, et cette lettre est la mesure même de l'engagement pris par le gouvernement japonais ; il ajoute qu'il existe certains arrangements secrets se rattachant à l'exécution de cet engagement, et que les documents sont déposés chez l'ambassadeur britannique. Il a bien voulu nous donner un léger aperçu de la substance de ces arrangements : c'est que les manœuvres et les ouvriers n'auront pas la faculté de venir au Canada, sauf du consentement du Canada lui-même. Voilà, ajoute-t-il, tout ce que je puis divulguer au sujet de ce règlement. Y a-t-il quelque chose ici de plus compréhensif, de plus inclusif que les promesses et les assurances que le consul général a données au premier ministre, au cours des cinq années dernières? Je ne le crois pas, le ministre s'est rendu à Tokio ; il a fait preuve d'un grand tact ; il a tenu ses conférences avec le ministre britannique, et par l'intermédiaire de ce dernier, il a conféré avec les autorités japonaises puis, à son retour, il est en mesure de dire au Parlement; j'ai rapporté de Tokio de nouvelles assurances portant que les promesses données au premier ministre seront exécutées. Y a-t-il autre chose? Alors, qu'on nous le dise. Mais s'écrie le ministre, sans doute il y a autre chose. Qu'est-ce?. Il ne peut plus venir, par voie d'Hawaï, d'immigrants japonais qui passent par Hawaï et par conséquent, en pays étranger. Et pourquoi? Est-ce parce qu'il a persuadé au Mikado que cette immigration devait cesser ? Est-ce parce qu'il a persuadé au vicomte Hayashi de faire cet arrangement? Non, il nous a donné lui-même la raison : c'est que la loi relative à la main-d'œuvre étrangère s'applique à cette catégorie d'immigrants et que cette loi était en vigueur avant que le ministre parte pour le Japon et qu'elle le demeurera pendant plusieurs années encore.

L'hon. M. LEMIEUX : Si mon honorable ami veut me le permettre, je suis allé bien au delà ; j'ai déclaré non seulement que la loi canadienne touchant la main-d'œuvre étrangère, s'applique à Hawaï, parce que Hawaï est une possession américaine, mais que j'avais reçu du ministre des affaires étrangères du Japon l'assurance que tant que le Canada n'établirait pas de différence de traitement contre les Japonais, le gouvernement du Japon ne s'opposerait pas à ce que les Japonais fûssent exclus du pays, soit qu'ils viennent d'Hawaï ou de l'Europe. J'ai ajouté que la route d'Hawaï étant fermée et celle du Japon étant devenue l'objet d'une réglementation de la part du gouvernement japonais, les deux sources d'où découlait cette immigration de Japonais étaient ainsi interdites pour l'avenir.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre mentionne deux routes qui sont actuellement fermées : une de ces routes a été fermée par les Japonais eux-mêmes et l'autre par la loi relative à la main-d'œuvre étrangère.

L'hon. M. LEMIEUX : Cette dernière route n'a pas été complètement fermée par la loi sur la main-d'œuvre étrangère.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi pas ?

L'hon. M. LEMIEUX : Parce que l'article 1 du traité stipule que les Japonais auront pleine liberté d'entrer, de voyager ou de résider dans toutes les parties du Canada et nous serions peut-être impuissants à appliquer la loi sur la main-d'œuvre étrangère, à l'encontre des Japonais venant d'Hawaï par ce qu'ils pourraient prétendre que le traité suspend la loi en question. Mais le gouvernement japonais lui-même ne s'oppose pas à ce que le Canada applique cette loi, à l'encontre du traité, à cet égard.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ne pourrait-il pas faire un pas de plus ? Le gouvernement japonais, prétend-il, ne s'oppose pas à ce que le gouvernement canadien applique la loi sur la main-d'œuvre étrangère. Si je ne me trompe, il affirme que le gouvernement japonais admet que la loi concernant la main-d'œuvre étrangère s'applique. Fort bien, si le gouvernement japonais admet que la loi sur la main-d'œuvre étrangère s'applique, ce n'est nullement par la grâce de ce gouvernement même, mais en vertu de cette loi elle-même. La chose ne saurait souffrir doute. Les Japonais ne sont pas aussi instables que le ministre. Quand ils donnent leur parole ils la tiennent. Ils sont sincères dans leurs déclarations.

L'hon. M. LEMIEUX : Fort bien.

L'hon. M. FOSTER : Je l'avoue volontiers, je n'ai jamais dit le contraire. Les Japonais, versés qu'ils sont en jurisprudence et doués aussi d'un grand discernement, consultent le texte de la loi, et comme l'a observé le ministre ils avouent que la loi sur la main-d'œuvre étrangère s'applique toujours et en disant cela, ils s'appuient sur la loi elle-même et non parce que nous accordons une faveur ou qu'ils font une concession à l'honorable ministre. A mon avis, la seule route qui ait été réellement fermée par les Japonais est celle même qui sert à l'émigration des Japonais qui se dirigent vers l'étranger ; et comme le premier ministre l'a dit et le répète depuis des années dans cette enceinte, nous avons toujours bénéficié des assurances du gouvernement japonais et nous nous sommes absolument confiés à ses promesses. Les Japonais, je dois l'avouer, ont honorablement tenu la parole donnée au pays.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien.

L'hon. M. FOSTER : Après avoir lu la correspondance, et tenant compte aussi de toutes les circonstances, je ne blâme nullement le gouvernement japonais. Je ne saurais le faire. Nous avons souscrit au traité, sans y apporter de restriction ; les Japonais l'ont reçu comme un don honorable du Canada et ils ont fait leur part. Tout gouvernement court le risque de voir ses règlements mal appliqués. On pourrait faire fi de ses instructions et tout ce qu'on pourrait trouver de critiquable dans la conduite du gouvernement japonais, s'il y a toutefois matière à critique, c'est qu'après avoir donné des instructions, il n'a pas veillé à ce que ses préfets et leurs subordonnés exécutent ses instructions à la lettre. Mais le Japon lui-même a honorablement tenu la parole donnée. Ainsi, voilà tout ce que le ministre nous a rapporté du Japon ; des assurances dont nous jouissons depuis 1900, comme le déclare le premier ministre. Je désire rappeler au ministre de l'Agriculture qu'il n'a pas encore déposé sur le bureau de la Chambre cette assurance par écrit qu'il aurait en sa possession :

J'ai obtenu du gouvernement japonais personnellement et par écrit, l'assurance qu'il adhérera à ce système.

Le ministre a fait cette déclaration, l'autre jour, durant le débat sur cette question. Nous lui avons demandé le dépôt de ce document et il nous a répondu qu'il l'avait en sa possession et en ferait le dépôt.

L'hon. M. FISHER : Quant à la dernière citation de l'honorable député, le hansard fait erreur. J'ai affirmé que je n'avais jamais eu ce document en ma possession ; on me fait dire tout le contraire. La circonstance en question où j'ai déclaré que je possédais cette assurance par écrit date de 1903, cette affirmation figure dans le hansard de cette année-là. Il est bien vrai qu'à la page 4134 du compte rendu, j'affirme avoir obtenu du gouvernement japonais, personnellement et par écrit, l'assurance qu'il continuerait à adhérer à ce système. Je ne saurais dire quelle était ma pensée, lorsque j'ai fait cette déclaration, mais sans doute, je pensais avoir obtenu pareil écrit. Depuis que cette question est venue sur le tapis, au début de la session, j'ai fait faire de soigneuses recherches dans les liasses de documents que j'ai rapportées du Japon, et il m'a été impossible d'y trouver un seul document qui corrobore l'affirmation portant que je possédais cette promesse par écrit. Voilà ce que je déclare et j'aurais fait cette déclaration avant aujourd'hui, si j'eusse fait les recherches en question.

L'hon. M. FOSTER : Si je ne me trompe, le ministre affirme que ce n'est qu'à la suite des observations faites sur cette question qu'il a constaté qu'il n'avait jamais eu en sa possession pareil document.

L'hon. M. FISHER : Il m'a été impossible de rien trouver qui indique que j'aie reçu ce document. Il m'est impossible de trouver aucun document de ce genre parmi les papiers que j'ai rapportés du Japon. Comme cette affaire remonte à plus de quatre ans, je ne saurais dire si ce que j'ai déclaré en cette circonstance est une parole qui me serait échappée sans réflexion, ou si on a dénaturé le sens de mes paroles, ou si je croyais à cette époque posséder pareil document. Je n'ai point ce document. J'ai fait de soigneuses recherches parmi les documents que j'ai rapportés du Japon et nul écrit de ce genre ne s'y trouve.

L'hon. M. FOSTER : Voilà des paroles fort graves dans la bouche d'un ministre. En 1903, le ministre avait fait une affirmation catégorique à cet égard. Il existait une crise sérieuse et en 1906 la même situation se reproduisait. Le Parlement était appelé à voter un traité ; on nous demandait de le ratifier et cette demande s'appuyait sur certaines assurances.

On nous avait donné deux assurances: la première, donnée par le leader du Gouvernement portait que l'immigration serait fort restreinte et qu'elle se réduirait à quelques émigrants de chaque province. L'autre assurance était d'égale importance à nos yeux: c'était celle du ministre de l'Agriculture affirmant qu'on lui avait donné personnellement une assurance par écrit. En présence de ces deux déclarations, le Parlement et si je ne me trompe les députés de chaque côté de la Chambre crurent, comme moi, qu'ils devaient s'abstenir de critiquer davantage le traité, et se reposer sur des promesses censées véridiques. Je ne prétends pas que le ministre ait voulu tromper la Chambre ; non, mais cela prouve que lorsqu'un ministre fait des déclarations sur lesquelles reposent de graves problèmes, il doit avoir bien soin de s'assurer que ses déclarations sont conformes à la vérité des faits.

Maintenant que toute l'affaire est terminée, le ministre vient de faire, en réalité, une rétractation de la déclaration portant qu'on lui avait remis pareil document en main propre. Je ne puis guère blâmer le ministre, mais je le répète, c'est chose grave qu'un ministre de la couronne fasse sans hésitation pareilles promesses, puis, après qu'on a tracé et suivi une certaine ligne de conduite, sur la foi de ces documents, qu'il vienne déclarer qu'il s'est trompé et qu'il n'a jamais reçu pareilles assurances. Une autre chose que le ministre (M. Lemieux) aurait, dit-on, rapportée du Japon serait une ordonnance du ministère de l'émigration portant que seul le trajet direct autoriserait un émigrant d'un pays quelconque à venir au Canada. Ce soir même, le député de Vancouver a longuement appuyé sur l'importance de cette ordonnance, mais il en conviendra, il ne s'agit que d'un simple règlement du département de l'Intérieur et ce n'est nullement le résultat de la mission confiée au ministre, au Japon. Pourquoi n'a-t-on pas pris pareille mesure avant aujourd'hui ? Pourquoi n'a-t-on pas appliqué plus tôt la loi sur la main-d'œuvre étrangère? Pourquoi n'a-t-on pas appliqué, en temps utile, les assurances données par le gouvernement japonais ?

Je le demande de nouveau ; en somme, qu'est-ce que le ministre nous a rapporté de Tokio? Il a certainement acquis des lumières, au cours de son voyage. Il a lié connaissance avec les hommes publics du Japon et ceux-ci ont fait connaissance avec le représentant du Canada. A cet égard, cette mission a contribué à la cordialité des relations entre les deux pays, et, j'en suis convaincu, les éclaircissements donné par le ministre ont puissamment servi à éclairer les autorités japonaises. Je lui tiens compte de ces résultats ; quant à la question de savoir s'il a réussi à nous rapporter de Tokio quelque arrangement ayant le mérite de la nouveauté ou de la stabilité, je suis d'avis que sa mission n'a pas abouti à pareil succès et

M. FOSTER.

je conçois à peine que le ministre ait pu se flatter de l'espoir de réaliser pareils résultats, dans les circonstances actuelles.

Jusqu'ici je me suis borné à un rapide examen de la question. Il me reste maintenant à bien mettre en relief le rôle joué par la diplomatie britannique dans cette question. En 1895, la diplomatie britannique et le bon sens du parti libéral-conservateur avaient tracé au gouvernement actuel un sentier facile à suivre et si le gouvernement l'eut suivi, nous n'aurions jamais eu à déplorer les troubles qui ont éclaté en Colombie-Anglaise, l'année dernière. En 1895, le cabinet libéral-conservateur, sans avoir passé par la période critique de la question et de l'immigration japonaises connaissait les embarras créés par la question chinoise ; et comme il prévoyait que la question japonaise aboutirait aux mêmes embarras, il définit parfaitement les mesures qui s'imposaient, de toute nécessité, pour la protection du pays. Le gouvernement britannique coopéra dans ce but avec le gouvernement canadien et les choses aboutirent à la préparation d'un protocole auquel le Japon donna son adhésion ; et si ce protocole eût été inséré au traité, il aurait parfaitement protégé le Canada dans toutes les difficultés qui ont surgi depuis. En outre, en deux circonstances, en 1888 et en 1889, M. Chamberlain lui-même, fit comprendre au gouvernement canadien l'importance d'adopter une mesure similaire à l'Acte du Natal en vue de la protection de notre pays ; bref, quelques mesures calquées sur cet Acte du Natal dans son ensemble, de façon à ce que cette mesure étant revêtue de l'autorité du parlement fédéral elle pût mettre fin aux embarras naissant constamment de la législation adoptée par la province de la Colombie-Anglaise qui éprouvait tous les inconvénients de cette immigration. Le premier ministre est au courant de ces dépêches. En deux circonstances M. Chamberlain signala à l'attention du gouvernement canadien cette solution de la difficulté. Bien plus, après avoir décidé de demander au gouvernement britannique de s'informer du gouvernement japonais s'il consentirait à ce que le Canada adhérât à ce traité, lord Lyttleton sonna de nouveau la note d'alarme et offrit au gouvernement canadien l'occasion favorable pour se protéger. Voici ce qu'il dit en substance : " Vous êtes en lieu d'obtenir des conditions similaires à celles consignées dans l'Acte du Natal : désirez-vous souscrire à ce régime ou bien adhérer sans réserve au traité? " Puis, non content d'appeler une fois sur cette question l'attention du gouvernement canadien, il revient encore à la charge après qu'un intervalle de deux mois se fût écoulé sans que le gouvenement accusa réception de la dépêche ; et il s'informa de nouveau si le gouvernement canadien voulait adopter cette méthode ou s'il préférait adhérer à la méthode suggérée par M. Fisher qui avait prononcé, aux Communes, un discours dans le sens d'une adhésion sans réserve au traité. Ainsi, adoption d'un

traité ne s'appliquant pas au Canada, à moins que le Canada désirât y participer; les deux propositions formulées par M. Chamberlain relativement aux mesures de protection que le gouvernement canadien devrait prendre, pour se protéger contre le Japon, l'allié de la Grande-Bretagne ; deux tentatives faites par lord Lyttleton, afin de diriger pour ainsi dire le gouvernement et l'orienter vers ce système de protection ; bref, après toutes ces tentatives et ces observations de la part du gouvernement britannique, le gouvernement canadien, au lieu d'adopter cette attitude et de protéger ainsi le pays, préféra adhérer sans réserve et absolument à ce traité. La diplomatie britannique n'a pas commis de bévues à cet égard. Mais, s'écria le premier ministre, il nous était impossible de prendre cette attitude hostile envers un allié !

Qui sont les alliés ? La Grande-Bretagne et le Japon. Et voilà que le gouvernement britannique prépare lui-même l'issue, la planche de salut, le mode de protection, le gouvernement britannique, dis-je, le co-allié du Japon. Voyons, est-ce que de l'avis du premier ministre, le principal allié du Japon, l'allié le plus intéressé sur lequel retombe tout le poids des obligations naissant du traité, aurait pu suggérer au Canada de prendre une attitude qui blesserait les susceptibilités du peuple japonais ? Il me semble que le principal allié du Japon doit être le meilleur juge en pareille matière. J'en suis convaincu le premier ministre, à cette heure tardive, cherche à dissimuler sa reculade, en invoquant cette nouvelle diplomatie ; il cherche, dis-je à se soustraire aux reproches qu'il mérite pour la négligence qui l'a empêché, de façon ou d'autre, d'appliquer l'attitude politique bien définie qui avait été tracée avant 1896 et dont le gouvernement britannique avait accepté lui-même la paternité.

L'hon. M. PATERSON : Etiez-vous partisan du traité ; tel qu'adopté ?

L'hon. M. FOSTER : Voilà encore un homme qui brûle du désir de s'instruire ; à ce train, j'aurai bientôt toute une classe à enseigner. Le premier ministre a tenté de faire une dissertation sur les races caucasique et mongolique. Le directeur général des Postes (M. Lemieux), si l'on en juge d'après son discours, serait d'avis que la difficulté a son origine dans l'éternel antagonisme, dans l'hostilité irréductible de ces deux races. Je ne saurais souscrire à cette doctrine, dans son intégralité. Je le sais, les races se différencient par leurs idéals, leurs modes d'existence, leurs genres de civilisation, leurs méthodes de gouvernement, de sorte qu'il existe entre ces deux races une ligne de démarcation très prononcée qu'il est assez difficile de franchir. Mais, à mon sens, il n'y a pas d'antagonisme éternel et irréductible entre les races mongolique et caucasique, et la question que nous discutons n'a pas son origine, principalement ou dans son intégralité dans cette cause. C'est plutôt une question d'économie sociale, et cette question économique devient fort grave, dès que la concurrence touche une classe de population, jalouse de ses droits, douée de la puissance voulue ou se croyant assez puissante pour faire respecter ses droits. Les étudiants japonais en plus ou moins grand nombre, ont parcouru les Etats-Unis et le Canada, d'une extrémité à l'autre, sans que personne ait élevé la voix pour se plaindre. La question de race était là, l'antagonisme aurait dû éclater, mais il n'y a eu aucune manifestation de ce genre. Le marchand japonais est venu, d'outre-mer, à Victoria et à Vancouver ; il y a installé sa boutique pour la vente de ses articles, tout à côté et en concurrence du marchand canadien ; mais il n'a éclaté ni émeutes ni antagonisme de races. La concurrence n'a pas été assez prononcée pour se faire vivement sentir, et il n'a pas surgi de question économique ; aussi bien, docteurs, avocats, voyageurs, étudiants et savants japonais ont pu venir en nombre et parcourir tout le pays, sans qu'il se soit manifesté d'antagonisme de races.

Quant ils ont participé à nos affaires, le contraste entre les idéals et les idées des deux races s'est bien manifesté, mais la difficulté a surgi, quand le facteur économique est venu directement et carrément en concurrence là où les genres de vie, les habitudes familiales sont les causes impulsives et les raisons fondamentales de cette divergence d'opinions et de cette catégorie d'intérêts. Il s'agit réellement d'un choc d'intérêts. A mon avis, la question est, avant tout d'ordre économique et il importe d'user de la prudence et du soin voulus pour solutionner convenablement cette question économique. C'est un vaste problème. Il ne s'agit pas seulement de concurrence locale entre le mongole et le caucasien, dans les rues de Victoria ou de Vancouver. La question a plus d'ampleur et tend, de jour en jour, à s'élargir. On peut dire que notre porte de face s'ouvre presque sur le Pacifique. Tout en face, de l'autre côté de nos eaux, vivent nos voisins, et le facile trajet entre les deux voisins est un trait-d'union plutôt qu'un goufre de séparation.

Et ainsi, de l'autre côté du Pacifique, chez nos voisins d'en face, commence à se profiler au sein de ces millions d'êtres humains se réveillant de leur long sommeil, la perspective d'une lutte de concurrence, sur le terrain économique avant tout, concurrence qui pourrait, un jour ou l'autre, émerger et aboutir à un choc, non plus sur le terrain économique, mais sur celui de la nationalité et pour la balance du pouvoir. Voilà les maîtres facteurs dans l'avenir du monde.

A mon avis, l'avenir de ce monde et la solution de nos plus graves problèmes repose

dans ces énormes masses de populations, se réveillant aujourd'hui de leur sommeil, reprenant conscience d'elles-mêmes ; ils reposent dans une nation, plus qu'à demi-réveillée, une autre nation de trois ou quatre cent millions, dotée de ressources inépuisables, comptant une vigoureuse population, née pour le travail, se contentant encore d'un modeste genre de vie, n'aspirant nullement à un idéal de vie trop élevé, au point de vue social ou familial. Au bout d'une ou deux périodes décennales, ces quatre cent millions d'êtres humains seront tous en pleine activité ; tout l'indique aujourd'hui. Guand ces populations auront bien repris conscience d'elles-mêmes, grâce à leur immense puissance de travail, grâce aussi à leurs salaires peu élevés, à la facilité avec laquelle elles s'adaptent à tous les emplois, grâce enfin à leur génie si inventif ou encore, si l'on veut, leur talent d'imitation, il se prépare un problème auquel nous, Canadiens, possesseurs d'une lisière du littoral du Pacifique, sommes vivement intéressés, problème dans la solution duquel nous ou nos descendants devrons jouer un rôle important. Quand surgira cette lutte, notre puissance sera mise à l'épreuve. Graduellement, ce choc, ce heurt d'intérêt, s'ils ne franchissent pas les limites de la question économique finiront, grâce au mouvement et au cours des choses, par égaliser les conditions de l'Est et de l'Ouest et par éliminer la cause de ces embarras. Les Japonais ne se contenteront pas longtemps d'un salaire quotidien de quelques sous, pour leur travail et de leur mode inférieur de vie ; leurs idéals et leurs idées se développeront, et au bout de quelques périodes décennales consacrées à l'œuvre de cette civilisation envahissante, à l'exercice de l'esprit d'initiative et d'adaptation de leurs étonnantes ressources, leur concurrence avec les autres pays changera de base et ils se trouveront sur un pied d'égalité.

Mais tout cela est dans un lointain avenir, sans doute, mais pas aussi éloigné que le pensent quelques-uns, et la période ou ce nivellement s'effectuera sera un temps de lutte intense. Mais il y a encore autre chose, et c'est ici que se dresse un autre grave problème, non seulement pour les Canadiens, mais pour le peuple américain également et peut être aussi pour l'empire britannique. L'Australie et la Nouvelle-Zélande sont à découvert ; le littoral du Canada est également exposé. Quand ces quatre cent millions d'être humains se réveilleront de leur léthargie, leur propre pays ne saurait leur suffire ; leurs hordes prolifiques émigreront et devront se répandre quelque part et où iront-elles ? Ramperont-elles sur ces immenses plateaux qui séparent leur continent de l'Europe ? Tenteront-elles la conquête des pays européens ou bien se laisseront-elles facilement glisser sur les eaux portant des flottes qui pourront lutter avec les plus puissantes flottes du monde, dans trente ou quarante ans d'ici, pour coloniser sur les bords plus accessibles de l'Amérique, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande ? Ces éventualités possibles qui se profilent dans l'avenir, peuvent nous sembler fort lointaines. Mais le Canada, dit-on, est en train de devenir une nation, et alors il convient de pénétrer du regard dans les profondeurs de l'avenir et d'étudier sérieusement l'orientation qu'il donnera à sa politique vers cet avenir qu'elle prévoit.

Le peuple japonais possède l'instinct de la domination, c'est une nation puissante; aujourd'hui, son armée et sa flotte soutiennent la comparaison avec la meilleure armée et la meilleure flotte du monde civilisé. Sa population est énorme. Son sol est pauvre, son territoire resserré dans d'étroites limites. Formosa lui appartient; il a subjugué Saghalien en l'inondant de population; cette population envahit et remplit la Corée; il s'incorporera quelques parties de la Corée; mais lorsque la Chine et le Japon deviendront des pays d'émigration, alors il surgira d'autres problèmes que la question économique; or, c'est précisément de là qu'il se dégage un enseignement qu'il importe de retenir: c'est que ce serait une insigne folie pour nous, Canadiens, de faire la moindre démarche qui pourrait affaiblir le lien qui nous rattache à cette souveraine puissance britannique, qui doit demeurer notre grande protectrice. Sans armée, sans flotte, sans perspective prochaine d'une flotte ou d'une armée, n'allons donc pas, par des allusions déguisées, des critiques malveillantes, par de futiles efforts pour saisir un pouvoir que nous ne saurions exercer, n'allons donc pas, dis-je, affaiblir le lien qui nous rattache à la Grande-Bretagne. En outre, il faut faire l'impossible pour resserrer les liens qui rattachent le grand peuple britannique de ce continent aux Etats-Unis d'Amérique. Je suis bien aise que mes honorables collègues applaudissent à l'expression de ce sentiment. J'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries y joindra ses acclamations. Je l'espère, les honorables députés de la droite applaudiront toujours à l'expresion de ce sentiment. Toutefois, j'ai observé un accent de dérision dans ces applaudissements; pourquoi donc cette note discordante? Je ne saurais m'expliquer la chose, à moins que ces messieurs ne croient voir dans mes paroles une approbation de l'attitude du premier ministre qui cultive l'amitié des Japonais, tout en sacrifiant un droit inaliénable du Canada ; celui d'être l'arbitre de son propre système d'immigration. Si c'est la Grande-Bretagne qui supporte la violence du choc, ici, alors on pourrait bien suivre l'avis qu'elle nous donne, et cet avis tendait à protéger le pays, en matière d'immigration par l'insertion au traité d'un article similaire à celui dont le Natal a bénéficié et surtout similaire à l'article obtenu par les Etats-Unis.

Je ne saurais m'empêcher de penser que,

M. FOSTER.

dans ce premier essai de cette nouvelle diplomatie, si, toutefois, c'est bien le premier essai, on a commis une bévue, et cette bévue consiste à mettre sa confiance en des promesses éphémères, des assurances fugitives, plutôt que dans la garantie d'un traité solennel. A toutes les époques de l'histoire, chez tous les peuples, on a eu recours à ce moyen de sauvegarder les droits de la nation. Pas une seule nation ne songerait à mettre au rancart la formule d'un pacte sacré appuyé par l'influence et le pouvoir des parties contractantes,pour aller confier ses droits et ses intérêts à la simple promesse de quelque personnage qui peut disparaître, à tout moment, et dont la parole n'a pas force obligatoire pour ses successeurs. Cependant, c'est bien là l'attitude qu'a voulu suivre le premier ministre, attitude dont les funestes conséquences se sont déjà fait sentir au pays.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Il est vraiment consolant de constater qu'après avoir consacré plus d'une heure à nous dire en quoi, de concert avec son parti, il diffère d'avis avec le Gouvernement sur cette question l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a été forcé de souscrire, dans sa péroraison, à l'attitude prise par le premier ministre, chef du Gouvernement. S'il s'est arrêté à cette conclusion,c'est qu'il s'y est vu obligé, non pas par sa propre éloquence ou ses arguments, mais par la force des circonstances, et par l'éloquence même des faits. L'honorable député nous dit qu'il faut se garder d'affaiblir les liens de l'empire britannique et que, dans l'intérêt même de la sécurité du Canada, il faut se tenir étroitement unis à la mère patrie. Eh ! bien, le meilleur moyen de demeurer sous l'égide de la Grande-Bretagne et sous les ailes protectrices de sa flotte, c'est de faire preuve de respect et de confiance à l'endroit du plus puissant allié que compte aujourd'hui la mère patrie dans le monde entier.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce là votre glose sur mon discours ?

L'hon. M. FISHER : Je suis bien aise que l'honorable député ait exprimé pareille opinion. Je suis heureux de voir que la tendance de son argumentation et de l'attaque qu'il a dirigée contre le Gouvernement le conduit directement à un but tout opposé à celui qu'il voulait atteindre. Pas plus que son leader, l'honorable député n'a réussi à s'élever à la hauteur des circonstances et à mettre de côté le désir de recueillir quelque gain pour son parti ou d'avancer ses intérêts personnels ; mais je regrette que dans leur zèle de partisans et leur égoïsme, au mépris de l'intérêt public, ils aient exprimé leurs ressentiments sous forme d'un amendement à la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides.

Ils nous ont dit toute leur amitié à l'endroit du Japon ; ils ont avoué que la nation japonaise est fidèle à ses engagements et cependant le texte même de cette résolution donne à entendre que le Japon a été infidèle aux promesses faites au Canada. Or, monsieur l'Orateur, les faits prouvent tout le contraire.

En effet, de quoi ces messieurs se plaignent-ils ? Ils prétendent que la ratification du traité par le Canada, en 1906, a été presque immédiatement suivie d'une forte immigration de travailleurs Japonnais en Colombie-Anglaise. C'est vrai, mais je le demande en quoi ce fait se rattache-t-il à la présente motion, à moins que les députés de la gauche ne prétendent que le Japon ait connivé à cette immigration. Cette déduction, toutefois, n'est ni sincère ni loyale, surtout en présence du rapport présenté par le sous-ministre du Travail, à l'issue de l'enquête qu'il a tenue, à Vancouver, sur cette question-là même, l'immigration japonaise. Quelle est la nature de la convention intervenue avec le Japon, par l'entremise de son consul général ? C'est qu'on n'autoriserait qu'un petit nombre de travailleurs de chaque province ou préfecture de cet empire à quitter leur pays pour le Canada, dans chaque mois de l'année : Voyons quel est le nombre d'immigrants qui, chaque année, ont été autorisés à venir au Canada. On en a évalué le nombre à 500 ou 600. Voyons ce qu'il en est.

Durant les dix mois de 1907, comme on le voit à la page 11 du rapport de M. Mackenzie King, il est arrivé un total de 8,125 immigrants. Sur ce nombre, il en a été rejeté 77, il en a été admis 3,619 aux Etats-Unis, après avoir traversé le Canada, et il en est resté 4,429 dans le pays. De ce nombre, 2,779 étaient venus d'Hawaï ; 9, du Mexique, et 1,641, directement du Japon ; et sur ces 1,641, il s'en trouvait 900 venus aux termes de la convention conclue avec la compagnie d'Immigration de Tokio. Ajoutons 151 immigrants à destination des Etats-Unis, qui avaient été rejetés par les fonctionnaires de ce pays et avaient pu rester au Canada, et quant aux 290 restants, 100 étaient des marchands, des étudiants et des voyageurs, et 190 des amis de Japonais déjà domiciliés au Canada, et admis sur des certificats du consul japonais.

Qu'on me permette de dire un mot à l'égard des 900 venus aux termes d'une convention conclue avec la compagnie d'Immigration de Tokio. Il est inconvenant et injuste de la part de tout Canadien d'en tenir le gouvernement japonais responsable; car tous sont venus au Canada, à la demande de Canadiens éminents, aux termes d'un traité conclu avec une compagnie japonaise, compagnie constituée conformément aux lois de la Colombie-Anglaise, chargée par une compagnie canadienne de faire ce travail, et qui s'était engagée envers des Canadiens occupant les plus hautes positions de diriger ces Japonais sur le Dominion. On ne saurait sans insigne mauvaise

foi accuser le gouvernement japonais d'avoir injustement permis à ces immigrants de venir au Canada en dépit de la convention conclue avec notre Gouvernement.

M. SPROULE: Que dites-vous de la loi contre la main-d'œuvre étrangère ?

L'hon. M. FISHER : Cette loi ne saurait être invoquée qu'à l'encontre de pays ayant une loi de même nature contre nous. Elle n'est pas applicable au Japon, mais elle l'est contre les Etats-Unis.

L'hon. M. FOSTER : Et Hawaï appartient aux Etats-Unis.

L'hon. M. FISHER : J'en dirai un mot dans quelques instants. Les ouvriers embauchés ne venaient pas d'Hawaï. Les neuf cents ouvriers embauchés venaient du Japon, et c'est la compagnie dite " Canadian Nippon " qui les a fait venir. Il ne reste donc plus que 190 Japonais qui soient venus au Canada durant les dix mois de cette année, aux termes de la convention intervenue entre le très honorable premier ministre et le consul général du Japon. Durant ce laps de temps et aux termes de cet arrangement, les Japonais auraient eu parfaitement le droit d'accorder des passeports à 600 Japonais, au moins, partant au Canada. Je le répète, il est injuste de reprocher aux Japonais d'avoir manqué à leur parole en 1907 et d'avoir enfreint les termes de la convention ; aucun Canadien ne saurait légitimement porter une telle accusation.

Un mot maintenant au sujet d'Hawaï d'où nous viennent nombre de Japonais, à ce que dit l'honorable député, et avec raison. La loi contre le travail des étrangers serait applicable en pareil cas, si les Japonais avaient été embauchés ; sinon, ils avaient le droit de venir. Aux termes de l'ancienne convention, nous n'avons pas le droit de gêner les Japonais venant au Canada quand ils ne relèvent plus de l'autorité du gouvernement japonais. Personne au pays n'ignore que tout récemment les Américains ont exhorté les Japonais de leur accorder une telle convention. L'honorable député prétend que les Américains ont un traité aux termes duquel ils ont le droit de restreindre l'immigration japonaise aux Etats-Unis. Si les Américains sont persuadés qu'ils ont ce droit aux termes du traité, droit si hautement apprécié par les honorables députés de la gauche et qu'ils voudraient nous voir faire des efforts pour obtenir, pourquoi, aujourd'hui, les représentants du gouvernement de Washington font-ils de leur mieux à Tokio pour se faire accorder une convention en tout point semblable à celle que l'honorable ministre (M. Lemieux) a obtenue pour nous ? On a pu lire dans de récents bulletins télégraphiques que les Japonais avaient interdit d'une manière absolue l'immigration de leurs nationaux à Hawaï, aux termes d'une convention conclue avec les Etats-Unis. Nous savons que l'immigration des Japonais à Hawaï est réglée par une convention que le gouvernement japonais a bénévolement signée, indépendamment du traité. Or le gouvernement américain, oublieux de cette convention, exhorte le gouvernement japonais à concéder quelque chose de plus, quelque chose qu'ils ont déjà concédé au Canada à la demande de l'honorable ministre (M. Lemieux). L'honorable député (M. Foster), parle d'Hawaï comme d'une source de danger. Nous savons qu'en ce qui regarde Hawaï, le gouvernement canadien est libre, aux termes de l'arrangement avec le Japon, d'appliquer aux Japonais d'Hawaï le même traitement qu'aux autres immigrants à provenance des Etats-Unis. La loi contre le travail des étrangers, et même d'autres dispositions législatives plus sévères que celles de cette loi, sont applicables aux Japonais nous arrivant d'Hawaï, car le gouvernement du mikado, aux termes de l'arrangement conclu avec l'honorable ministre, nous donne carte blanche à l'égard de ses nationaux établis à Hawaï, nous permet de les exclure, si nous voulons.

L'honorable député, au début de ses observations, s'est déclaré surpris de la ligne de conduite adoptée et du discours prononcé par le très honorable premier ministre. Je ne sais trop ce qui a pu motiver cette surprise ; je ne saurais qu'y voir la surprise de celui qui est incapable de comprendre un esprit supérieur au sien, la surprise de celui qui s'est attardé dans les régions inférieures de la politique de parti et n'arrive pas à prendre pied sur les hauteurs de la grande politique.

Mais si ces honorables députés profitaient des leçons de l'expériense, s'ils voulaient suivre sa marche, ils comprendraient que le premier ministre du Canada est apte à régler des questions internationales, capable de maintenir la dignité et la réputation du Canada par des moyens qui les dépassent et les frappent de surprise, mais dont le peuple canadien s'enorgueillit. L'honorable député (M. R. L. Borden), fait bien voir dans sa motion qu'il ne saurait comprendre ces choses. Il s'exprime en termes élogieux sur le compte des Japonais. Ces honorables députés se prétendent les amis du Japon au moment même où ils leur jette l'injure à la face. Par cette résolution ils cherchent à mettre en lumière leur conception des avantages d'un traité de commerce avec le Japon, mais, en même temps ils lancent l'injure à la face d'un peuple fier et susceptible. Est-ce de cette manière qu'on doit aborder les questions internationales? Monsieur l'Orateur, si notre Canada doit prendre une place parmi les nations du monde et jouer le rôle d'une nation, sachons nous charger des responsabilités d'une nation, et conformons-nous aux nécessités et aux pratiques de la diplomatie internationale, au lieu de chercher à lésiner sur les conditions, ou de montrer des exigences indignes d'une grande nation. On dirait que ces honorables députés de la gauche sont incapables de s'élever à cette hauteur.

Mais heureusement pour le peuple canadien il a à la tête de son Gouvernement un homme qui peut s'élever à cette hauteur, qui le veut et qui, de fait, s'y élève.

Ces honorables députés de la gauche sont d'avis qu'il ne faut pas ajouter foi aux assurances données par un peuple comme le peuple japonais. C'est à quoi se résume leur amendement. Si ce n'est pas leur opinion, ils feront tout aussi bien de renoncer à discuter la question. Mais nous n'avons pas eu simplement des assurances, nous avons eu la pratique. Le leader du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) a obtenu par l'entremise de M. Nossé, en 1902 ou 1903, une convention restreignant l'immigration. Cette convention a été en vigueur depuis lors. Il est vrai que, durant quelque mois de l'été dernier, dans des circonstances très exceptionnelles, circonstances dont il faut tenir responsables des Canadiens plutôt que des Japonais, comme le fait voir l'enquête conduite par M. Mackinzie King, il s'est produit une immigration plus nombreuse. Dès lors, il est indigne de l'opposition, et il serait indigne du Gouvernement ou du peuple canadien de dire qu'il ne faut pas ajouter foi aux assurances des Japonais, car jusqu'ici ils n'ont pas cessé un seul instant de s'y conformer. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a parlé de traités et de politique étrangère ; il a affirmé, à peu près la même chose, que s'il survenait aujourd'hui au Japon un changement de gouvernement, les promesses faites par le vicomte Hayashi pourraient facilement être mises de côté.

L'honorable député a lu il y a quelques instants une déclaration de quelque haut fonctionnaire du Japon indiquant que le gouvernement dont le comte Hayashi fait partie ne dispose pas d'une très grande majorité dans la diète ; et la seule conclusion que j'en puisse tirer, c'est qu'à son idée il est possible qu'il arrive au pouvoir sous peu un nouveau groupe qui ne tienne pas compte des promesses faites par le vicomte Hayashi. Il me fait peine, monsieur l'Orateur, de constater qu'un homme occupant la position de chef de la gauche au Parlement canadien, ou son premier lieutenant, se fait une idée tellement mesquine des obligations d'un gouvernement constitutionnel chez un peuple autonome, au point de supposer que les engagements pris envers des pays étrangers n'ont pas plus de durée que le Gouvernement qui les a contractés.

M. R. L. BORDEN : Je n'en ai pas parlé dans ce sens, mais dans un sens tout différent.

L'hon. M. FISHER : Je l'ai fort bien compris ; l'honorable député parlait d'assurances données.

M. R. L. BORDEN : Pas du tout ; j'ai parlé de leur longanimité et de leur désir de faire respecter leurs droits ; c'est une tout autre affaire.

L'hon. M. FISHER : Dans une lettre du vicomte Hayashi, il se trouve une expression à cet effet dont je donnerai lecture dans quelques instants. Mais je plains le Canada, si jamais, pour son malheur, les honorables députés de la gauche arrivaient au pouvoir et cherchaient à mettre en pratique les principes que d'après eux le peuple japonais pourrait convenablement et honorablement prendre pour guides. Le peuple canadien, à mon avis, hésitera longtemps avant de permettre aux honorables députés de la gauche de venir occuper les banquettes ministérielles à la droite de l'Orateur.

L'hon. M. FOSTER : Voilà de la grande politique ?

L'hon. M. FISHER : Je fais de mon mieux pour me mettre à la portée de l'honorable membre. C'est là une des raisons entre bien d'autres qui empêcheront le peuple canadien de mettre sa confiance dans ces honorables députés de la gauche, tant qu'ils n'auront pas changer de chefs.

M. R. L. BORDEN : Nous ne faisons pourtant pas au sujet de documents écrits des déclarations qu'il nous faut ensuite retirer.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député déclare qu'un gouvernement japonais sera libre de ne pas remplir les promesses faites par son prédécesseur. L'honorable député ne sait-il pas que le gouvernement qui, par l'entremise du consul général Nossé, fit ces promesses à sir Wilfrid Laurier, n'est pas le gouvernement actuel du Japon. C'était le parti opposé qui était alors au pouvoir, et aujourd'hui le vicomte Hayashi remplit et au delà les engagements pris par le consul général Nossé de la part du ministère du comte Katzura, chef du parti de l'opposition au Japon. Le gouvernement actuel du Japon a démontré qu'il sait respecter ses engagements avec les nations étrangères, et il a résolu de les remplir, quand même le parti de l'opposition au Canada serait d'avis qu'il ne lui incombe pas de le faire. Monsieur l'Orateur, il y a un instant, l'honorable député parlant de la dépêche de sir Ernest Satow, a déclaré que si le premier ministre était bien prêt à accepter l'opinion de celui-ci sur un point, il n'en tenait aucun compte sur un autre. Il est vrai que sir Ernest Satow a fait une déclaration à l'égard des colonies de la Grande-Bretagne, une déclaration à laquelle le très honorable premier ministre n'a pas accordé beaucoup de poids. Voici en quels termes sir Ernest Satow s'est exprimé :

Je lui ai donné l'assurance, toutefois, que, si mes prévisions sont justes, il n'y aura probablement pas lieu, ni pour le Canada, ni pour les colonies australiennes, de restreindre l'immigration japonaise.

C'est parfait. Et encore dans le même passage, mais un peu avant, il déclare :

Il semble évident que le gouvernement japonais, qui a mis près de quatre mois à consi-

dérer sa réponse, voudrait être en mesure de mettre fin au traité dès qu'une des colonies qui aura pu y adhérer avec cette clause se mettrait à légiférer à l'encontre de l'immigration libre de la main-d'œuvre japonaise; et je n'ai pu cacher à Son Excellence ma conviction que ce n'était pas là une attitude très amicale à prendre.

L'honorable député réplique : Oui, c'est parfaitement juste. Mais il y a cette différence-ci à noter. Sir Ernest Satow a été, durant plus de dix ans, ambassadeur d'Angleterre au Japon. Il a la connaissance parfaite de la mentalité et du caractère japonais, et il n'existe pas aujourd'hui de plus grande autorité quant aux traditions et à la littérature japonaise. Même parmi les Japonais, il est reconnu comme l'homme le mieux renseigné sur leurs légendes, leur histoire et leur littérature. Et certes, après avoir vécu près de vingt ans au Japon, sans relations durant tout ce temps avec le peuple anglais et les colonies autonomes, il ne saurait émettre à l'égard des intentions du Canada et de l'Australie relativement à l'immigration orientale, une opinion de quelque valeur. Il n'était pas au courant des opinions et des sentiments des colonies autonomes de l'Angleterre ; mais il était l'homme le mieux renseigné, sur les questions purement japonaises, qu'il fût possible de consulter dans le temps ; et c'est pourquoi le premier ministre avait parfaitement raison d'accepter l'opinion de sir Ernest Satow dans un cas, tout en la rejetant dans l'autre.

L'honorable député a parlé, il y a quelques instants, de notre désir de dénier au peuple canadien le droit de légiférer en matière d'immigration. Nous ne désirons pas lui dénier ce droit ; mais nous voyons qu'il nous est possible d'atteindre le but que l'on propose par une autre voie et dans de meilleures conditions. Si nous tentions de légiférer dans le sens qu'ils nous indiquent, nous ne tarderions pas à voir ce traité dénoncé, et les classes commerciales et ouvrières du Canada se trouveraient privées du bénéfice du traitement de la nation la plus favorisée dont elles jouissent actuellement en vertu de ce traité conclu avec le Japon. Qu'on me permette ici de dire un mot quant à l'intérêt que peuvent avoir les classes ouvrières au règlement de cette question japonaise. La plupart des Canadiens semblent croire que les classes ouvrières doivent être nécessairement opposées à l'immigration des Orientaux. Je ne discuterai pas cette question en détail ; mais je ferai observer que si, dans un avenir rapproché, le magnifique tableau, tracé par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), du progrès et du développement des nations orientales devient une réalité, l'industrie canadienne et la classe ouvrière canadienne n'auront pas au monde de débouché comparable à celui-là, et ce n'est qu'au moyen d'un traité de cette sorte que nous pouvons nous assurer les avantages de ce marché. Monsieur l'Orateur, la classe ouvrière canadienne est peut-être plus intéressée que toute autre à se faire donner accès, dans des conditions favorables, au marché japonais. Les ouvriers qui travaillent dans nos usines, dans nos fabriques, sur nos fermes, dans nos mines sont bien ceux qui vont recueillir les bénéfices assurés par l'ouverture des marchés du Japon, et ce n'est que par un traité de cette nature que nous pouvons arriver à placer nos produits sur ce marché.

Sans doute, ceux dont les capitaux sont engagés dans des industries canadiennes en retireront un avantage ; mais, en somme, c'est la classe ouvrière canadienne, dont le labeur et l'intelligence permettent l'exploitation de ces industries, qui retireront le plus clair bénéfice du traité de commerce conclu avec le Japon. Si, par une attitude conciliante, en prenant soin de ne pas offusquer les sentiments, de ne pas froisser les susceptibilités du peuple japonais, nous restons en bons termes avec eux et nous conservons leur marché pour nos produits, certes ne négligeons pas de le faire et combattons toute proposition tendant à nous priver de cet avantage.

Monsieur l'Orateur, je n'en dirai pas plus long sur ces divers points ; mais ayant étudié cette question japonaise et le peuple japonais, j'aimerais à dire un mot ou deux relativement à certaines déclarations faites par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vers la fin de son discours. Personne au Canada n'a une plus haute opinion que moi du peuple japonais. Il m'a été donné de l'étudier chez lui, et même de jouir de son hospitalité. Il m'a été donné de converser avec ses hommes les plus éminents, et dont un grand nombre ont voyagé à l'étranger, ont étudié la civilisation européenne et américaine et ont implanté dans l'empire du Japon, et avec un très grand succès, les pratiques de ces peuples civilisés. Je sais qu'aujourd'hui l'univers entier admire les Japonais ; je suis de leurs admirateurs. Je me rends compte que les Japonais, depuis de longs siècles, jouissent d'une haute culture, d'une haute civilisation, civilisation différente de la nôtre, bien différente dans sa marche, bien différente dans nombre de ses caractères, mais qui s'est maintenue à travers les siècles et qui a pour fondement l'étude, la science, l'art et la littérature. Subitement, ils ont ouvert à l'univers les portes de leur pays, moins de leur propre mouvement que sous la pression de l'étranger et ils se sont trouvés mis en contact avec la civilisation occidentale, civilisation dont les progrès à certains égards et dans certaines directions avaient été plus grands que ceux de leur propre civilisation. Dans les arts mécaniques, dans l'industrie, dans la fabrication, dans la guerre, la civilisation de l'Occident était très en avant de la leur. Dès leur premier contact avec cette civilisation, ils voulurent s'assurer comment ils pouraient l'adapter à

leurs propres conditions. Les étrangers visitèrent le Japon, étudièrent le pays, et les Japonais furent représentés comme des barbares. Quelques-uns, comme sir Ernest Satow, étudièrent leur littérature et leurs arts, et leur rendirent pleinement hommage du grand succès qu'ils avaient remportés dans ces branches du savoir humain ; mais ils n'étaient encore que peu considérés parmi les nations du monde. Ils se mirent à l'œuvre, adoptèrent l'organisation militaire des nations occidentales, l'adaptèrent à leurs propres conditions ; et ils s'acquittèrent si bien de cette tâche qu'au bout de quelques années, à la suite de quelques guerres de peu d'importance, ils montrèrent soudain qu'ils étaient capables de triompher d'un des plus grands empires du monde. Alors, pour la première fois, le monde chrétien commença à admirer les Japonais qui savaient si bien se battre. Il les admira, non parce qu'ils excellaient dans les arts, non parce qu'ils avaient une littérature vieille de mille ans, non parce que leurs ancêtres jouissaient déjà d'une haute civilisation lorsque les nôtres n'étaient encore que des barbares, non parce qu'ils étaient formés à la science, non parce qu'ils avaient une histoire, des traditions et des aspirations patriotiques que les nations occidentales ne sauraient ambitionner d'avoir ni égaler ; mais parce que dans le jeu barbare de la guerre ils s'étaient montrés les égaux et même les supérieurs des peuples de l'Occident, ceux-ci se prosternèrent et les adorèrent. Cela ne fait pas l'éloge de notre civilisation occidentale et de notre christianisme ; mais c'est la vérité.

Or monsieur l'Orateur, ce que je viens de dire est sous forme de préface. L'honorable député de Toronto-nord, qui est un artiste de la parole, se fait le porte-voix d'un grand nombre d'habitants du monde occidental quand il exprime les opinions que nous lui avons entendu exprimer sur le compte des Japonais. Ces opinions, je ne les partage pas. Il est hors de doute aujourd'hui qu'en ce qui regarde la guerre, comme grande nation, les Japonais n'ont guère de supérieurs au monde. Mais, monsieur l'Orateur, à mesure qu'ils modifient leur civilisation, à mesure qu'ils s'adaptent de plus en plus à notre genre de progrès, ils s'affaiblissent, à mon avis. Je crois, monsieur l'Orateur, que les maux qui ont sapé la vigueur et la force de résistance de beaucoup de nos nations occidentales vont saper également la vigueur des Japonais actuellement dans la pleine jouissance de leur nouvelle organisation militaire ; et je ne perds pas confiance que sur la côte du Pacifique, comme sur le continent américain, sur le vaste océan Pacifique et même sur le continent d'Asie, l'Anglo-Saxon finira par l'emporter et pourra tenir tête aux Chinois, aux Japonais et à tous autres. Il est possible que par moments nous vacillions, que nous soyons dépassés, mais j'ai confiance qu'il en sera de nous comme on dit parfois de l'empire britannique : malgré nos erreurs nous finirons par triompher.

Je ne redoute pas sur ce continent d'Amérique les empiètements de cette race, je ne me figure que quelques centaines ou quelques milliers de Japonais arrivent à dominer le Canada ou le continent. Assurément non. Il pourra en venir de grands nombres. Je ne suis pas aussi convaincu que d'autres qu'il en viendra un grand nombre. Il a été question cet après-midi d'une proposition pour la mise à part de 10,000 acres de terre dans le Nord-Ouest dont on ferait une colonie agricole japonaise. Je ne sache pas que le peuple canadien ait beaucoup lieu de se plaindre si on réserve 10,000 acres de terres dans le Nord-Ouest, qui n'est pas dans un très haut état de culture et n'est pas très productif, et si on les fait cultiver suivant les méthodes japonaises. Je ne pense pas que nous en souffrions et je suis persuadé que, lors même qu'il nous viendrait au Canada quelques milliers ou quelques dizaines de mille, ou, je n'hésite pas à le dire, quelques centaines de mille Japonais, le peuple canadien, tel qu'il est composé actuellement, continuerait de gouverner le pays, que notre pratique du gouvernement constitutionnel et représentatif serait maintenue, et que les Japonais finiraient par accepter nos idées et nos vues pour devenir citoyens du Canada, et nous n'adopterions pas les leurs. Pour ces raisons, je ne redoute pas l'immigration japonaise autant que certaines personnes ; mais d'autre part je me rends compte et je sais, comme l'a très bien dit le très hon. premier ministre, que chaque chose à son temps et que nous ne saurions heurter de front les préjugés d'un grand nombre. Si, monsieur l'Orateur, en recourant à la diplomatie, nous en arrivons à une entente, chose assez ordinaire dans les relations internationales, indépendamment des obligations imposées par le traité et nous réussissons sans trop froisser les préjugés, sans trop exciter les craintes des intéressés, à nous assurer la continuation des avantages du régime le plus favorable sur le marché japonais pour les produits de notre industrie et nos articles de commerce, nous aurions lieu de nous féliciter, la difficulté serait résolue. Je sais que la proposition contenue dans cet amendement ne saurait produire les résultats qu'elle a en vue, et qu'elle déterminerait un état de choses désastreux pour le Canada, désastreux au point de vue de l'entente cordiale entre la métropole et le Japon, et désastreux aussi au point de vue de la cohésion entre les diverses parties de l'empire britannique, que nous membres de la droite désirons si vivement voir maintenue. Mais, monsieur l'Orateur, nous désirons tellement la maintenir que nous y appliquons tous nos efforts, au lieu de travailler à la détruire, comme font l'honorable député et ses amis. Je laisse à la Chambre et au pays le soin de juger entre nous, et je suis persuadé que cet amen-

dement sera rejeté, et que la majorité en notre faveur se grossira sur tous les points du Dominion à mesure que seront mieux compris le programme du très honorable premier ministre, d'une part, et de l'autre, celui du chef de l'opposition.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Le ministre de l'Agriculture ne niera pas, je pense, que le programme du parti conservateur sur cette question soit en conformité des sages conseils qui ont été donnés au Canada par la mère patrie, et que le programme du parti libéral soit en contravention à celui proposé par les hommes d'Etat anglais, lesquels ont conseillé à notre Gouvernement de prendre des précautions qu'ils ont follement négligé de prendre. Voici comment raisonne le ministre de l'Agriculture, à l'exemple de son chef. Nous ne saurions traiter le Japon comme nous l'avons fait il y a quelques années, parce que le Japon s'est, de date récente, mis au rang des puissances les plus redoutables, s'est montré apte à défendre ses droits. Cela me rappelle le discours du gamin : Cet autre est plus grand et plus fort que moi et je dois en passer par ce qu'il dit. Tel est le raisonnement du premier ministre et du ministre de l'Agriculture.

C'est la même inspiration qui a porté le premier ministre à déclarer aux habitants de la Colombie-Anglaise: Quand j'ai télégraphié à votre gouvernement que j'étais disposé à suivre l'avis de ses représentant relativement à l'immigration chinoise, je ne me proposais pas de me conformer à cet avis en ce qui regarde l'immigration japonaise. Car le Japon est devenu soudain une puissance guerrière de première ordre, et nous devons le traiter autrement que la Chine, qui est inoffensive et que nous pouvons bien traiter comme il nous plaira. Le ministre de l'Agriculture affirme que nous pouvons compter sur les assurances données au Canada par les autorités japonaises, et si j'ai bien compris, ces assurances sont verbales, je ne sache pas qu'il ait été donné des assurances par écrit. Le ministre de l'Agriculture me permettra de lui rappeler qu'il y a plusieurs années il a déclaré ici même qu'il avait en sa possession des documents écrits légitimant la ligne de conduite alors adoptée; mais ce soir, à nous qui, depuis des années, nous en rapportons à cette déclaration, il affirme aujourd'hui qu'il ne pense pas avoir jamais eu pareil document. Ne pourrons-nous pas nous trouver dans la même situation, d'ici à quelques années, quant aux assurances qu'on prétend avoir été données par le vicomte Hayashi au directeur général des Postes ? Nous découvririons peut-être, comme pour la déclaration solennelle faite par le ministre de l'Agriculture, sur son honneur de membre de la Chambre des communes et sur sa responsabilité de ministre de la couronne, que ces assurances sont illusoires. En matière nationale, en matière commerciale, dans les relations personnelles, l'expérience du passé montre qu'il est prudent de tout



confier au papier ; car la mémoire humaine est trompeuse et décevante, et il est bon de pouvoir se reporter à un acte écrit dans le cas d'une divergence d'opinions sur les conditions d'un marché.

Les conventions internationales sont toujours couchées par écrit ; il en est de même des traités, et même des délibérations entre représentants de diverses nations, et qui sont consignées dans des protocoles. Or, dans la circonstance qui fait le sujet de la discussion actuelle, et qui est du plus grand intérêt au point de vue international, le ministère nous informe que nous n'avons rien sur quoi dépendre, si ce n'est les promesses faites verbalement par des personnes qui peuvent toutes être emportées par la mort d'ici à quelques années. Le ministre de l'Agriculture paraît avoir été ennuyé de ce que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a fait observer que le ministère actuel du Japon pourrait fort bien, à en juger par les faits récents, cesser sous peu de détenir le pouvoir, et de ce qu'il a demandé ce qu'il adviendrait alors de ces conventions verbales. Or, le Japon n'est tenu de respecter ces conventions qu'en vertu de la déclaration du ministère actuel, et qu'est-ce qui empêchera les successeurs de ce ministère de dire : C'était la manière de voir du vicomte Hayashi et de ses collègues, mais ce n'est pas la nôtre. Le ministre de l'Agriculture a voulu ensuite prouver au peuple canadien que la classe ouvrière et industrielle du Canada a intérêt à ce que les marchés du Japon nous soient ouverts. Mais tous les députés de la Colombie-Anglaise ont fait observer que, même en territoire canadien, l'ouvrier canadien, bien qu'au courant des conditions et travaillant dans son propre pays, est incapable de soutenir la concurrence de l'ouvrier japonais. S'il en est ainsi au Canada, n'en sera-t-il pas ainsi à beaucoup plus forte raison sur le territoire japonais même ? Ce n'est donc pas un avantage si merveilleux pour nos artisans, nos ouvriers et nos fabricants canadiens que d'avoir libre accès aux marchés japonais. Voilà bien des années que les honorables députés de la droite vantent les hauts faits du gouvernement libéral, et le " Globe " fait dire au ministre de l'Agriculture à la suite d'un banquet qui lui avait été offert à Montréal :

Un des plus grands succès remportés par les libéraux a été d'assurer définitivement au Canada le droit de conclure ses propres traités.

Ce résultat, dit-il, a été assuré par les libéraux depuis leur arrivée aux affaires. Ils avaient l'alternative de négocier ce traité ou de se placer sous le régime du sage traité conclu par l'Angleterre. Mais ils ne tinrent pas compte des avis de la métropole, et pour assurer nos droits, ils se contentèrent de déclarations verbales. Deux fois l'Angleterre signala le danger. Voici le texte de la dépêche qui fut adressée au Gouverneur général le 14 juillet 1905 :

Relativement à votre dépêche confidentielle du 7 juin, faut-il informer le gouvernement japonais que votre gouvernement désire adhérer au traité de 1894 complété par la convention de 1895, aux mêmes conditions que le Queensland, en 1897, le gouvernement japonais ayant consenti alors à en étendre le bénéfice à toute autre colonie y adhérant dans la période prescrite, savoir: 1) que les stipulations contenues dans les articles 1 et 3 du traité ne pourront aucunement porter atteinte aux lois, ordonnances et règlements relatifs au commerce, à l'immigration d'ouvriers ou d'artisans, à la police ou à la sécurité publique, qui sont en vigueur ou pourront être édictés plus tard au Japon ou dans la colonie.

La métropole déclare qu'à son avis il serait opportun d'insérer cette stipulation dans le traité ; nos ministres ne tiennent aucun compte de l'avertissement. Ne sont-ils pas les représentants d'une grande puissance et n'ont-ils pas conquis le droit de conclure leurs propres traités ? Aussi passèrent-ils outre et se contentèrent-ils d'une convention verbale. Dans cette circonstance, comme dans beaucoup d'autres, ils ont sacrifié les droits du Canada et nous souffrirons un jour de l'étourderie qu'ils ont commise. Le ministre de l'Agriculture dit encore :

J'ai ici à ma droite notre digne directeur général des Postes, récemment de retour du Japon, après avoir conclu des arrangements satisfaisants avec cet empire.

Satisfaisants pour qui ? Pour lui-même et ses collègues, mais pour personne autre au Canada, que je sache. Ses partisans de la Colombie-Anglaise déclarent : Nous acceptons cet arrangement faute de mieux ; nous aimons mieux l'accepter que de voter en faveur d'une motion condamnant le Gouvernement pour n'avoir pas convenablement sauvegardé les intérêts du Canada ; il est possible que nous découvrions plus tard que nous nous trompions en l'acceptant ; mais, dans tous les cas, nous ne pouvons trouver mieux pour le moment, et nous allons courir le risque et l'accepter.

L'honorable ministre parla ensuite du traité conclu avec la France ; quels étonnants résultats ils ont obtenus ! Comme le Canada a atteint la dignité de nation depuis que le très honorable premier ministre et ses collègues sont aux affaires ! Et cependant, repassez l'histoire de ce gouvernement depuis 1897 jusqu'aujourd'hui, et je vous le déclare en parfaite connaissance de cause, vous constaterez qu'ils n'ont jamais entamés de négociations avec une nation quelconque sans se fourvoyer, sans sacrifier les droits du Canada.

C'est ce qu'ils ont fait à l'occasion de leur premier tarif, quand ils accordèrent aux marchandises anglaises un régime de faveur sur nos marchés. Sir Charles Tupper les avertit qu'ils courraient un grand risque en agissant ainsi. Le ministre des Finances lui répondit qu'il ne voyait aucun risque à courir. Qu'est-il arrivé ? Plus tard, l'Allemagne protesta contre l'attitude de notre gouvernement, et comme résultat nous avons été privés des avantages du marché allemand depuis lors. C'est là ce qu'ont fait les gens qui prétendent avoir élevé le Canada à la dignité de nation, et avoir conquis par leur tarif le droit de négocier librement avec les nations étrangères.

Ils ont commis là une bourde, et n'ont cessé depuis de chercher à rattraper ce qu'ils ont ainsi perdu, mais sans succès. Ils s'appliquèrent ensuite à régler nos différends avec les Etats-Unis. Ils se rendirent à Washington, y passèrent beaucoup de temps, y gaspillèrent beaucoup d'argent, et une fois revenus au Canada reconnurent avoir échoué sur toute la ligne. A quoi leur avait donc servi leurs vantardises au sujet de la puissance nationale, à quoi leur avaient servi leur prescience, leur sagacité et leur diplomatie ? A rien du tout, et finalement ils se virent contraints de demander à l'Angleterre de faire ce qu'ils n'avaient pas pu faire eux-mêmes. Ils se firent forts ensuite de régler la question des frontières de l'Alaska, et l'Angleterre, conformément à leur demande, nomma deux plénipotentiaires canadiens chargés de veiller aux intérêts du Canada et de s'assurer que ses intérêts ne seraient pas sacrifiés, comme ils l'avaient été lorsque l'Angleterre se chargea de régler nos différends avec les pays étrangers. Qu'arriva-t-il ? Le ministre actuel de la Justice fut un des hommes illustres et compétents chargés de veiller aux intérêts canadiens. Et quel fut le résultat ? Le sacrifice d'une grande partie de notre territoire. Il ne nous fut rien concédé ; et nos représentants revinrent humiliés comme des enfants à qui on a donné le fouet, et refusèrent de signer la convention. Ils reconnurent qu'ils étaient absolument sans autorité, qu'ils étaient parfaitement inaptes à la besogne dont ils s'étaient chargés.

Nulle part dans l'histoire on ne trouve de cas plus frappant d'incapacité chez les représentants d'une nation. On pourrait dire la même chose de toutes les négociations étrangères auxquelles ils se sont trouvés mêlés ; que ce soit le traité avec le Japon, le traité avec la France ou le traité avec l'Allemagne. Tout ce qu'ils ont touché semble être marqué du sceau de l'ineptie en matière pratique, de l'inintelligence, de l'ignorance et de l'incurie en matière diplomatique et politique. De ce fait ils tombent au-dessous du niveau du politicien ordinaire, s'il faut juger d'eux d'après leurs actes. Espérons que dorénavant nous ne les entendrons plus se vanter de leurs succès. J'ose prédire qu'avant bien des années ils seront obligés de venir admettre devant la Chambre que dans le cas actuel ils ont également échoué dans leurs efforts, qu'ils n'ont pas réussi à sauvegarder les droits du Canada, qu'ils n'ont pu rien obtenir établissant ce que le Japon s'engage à faire et ce que le Canada peut espérer de lui. On s'est contenté d'une simple conven-

tion verbale. Les deux parties contractantes restent libres de se dédire quand elles le voudront ; rien n'indique qu'elles soient tenues à quoi que ce soit. Y a-t-il là quelque chose dont le Gouvernement actuel puisse tirer gloire ? Je ne le pense pas. Les habitants de la Colombie-Anglaise ont-ils lieu d'être satisfaits ? Je ne le pense pas. Il y a quelques semaines l'honorable député de Victoria-Vancouver (M. Macpherson) a traversé le Canada en prédisant ce qui arriverait au Gouvernement s'il n'enrayait pas l'immigration japonaise. Si le Gouvernement ne fait rien, disait-il, nous allons avoir la répétition de l'affaire du thé de Boston. Mais comme l'honorable député a changé d'opinion depuis ! Son ardeur guerrière s'est évanouie, et ses rugissements rappellent le roucoulement de la colombe. Il reconnaît que cette convention verbale ne lie peut-être pas le gouvernement japonais, mais il veut bien s'en rapporter à sa parole. L'honorable député d'Yale-Caribou (M. Ross) se place exactement au même point de vue, parle exactement dans le même sens. Cela ne lie peut-être pas le gouvernement japonais, dit-il, mais fions-nous à lui. L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) est tout aussi confiant ; il n'hésite même pas à déclarer que la convention conclue par les Etats-Unis n'aurait été d'aucune valeur pour le Canada. Cependant, dans son dernier discours sur cette question, l'honorable député signale l'imprévoyance du Gouvernement pour avoir omis d'insérer semblable stipulation dans notre traité. S'ils l'avaient fait, dit-il, nous aurions eu quelque chose de tangible, tandis qu'aujourd'hui nous n'avons rien. Du reste, ce soir, il chante la palinodie et rétracte toutes ses déclarations antérieures.

On nous a entretenus longuement ce soir de ce traité et des effets qu'il allait avoir. Nous avons entendu de ces vantardises déjà bien des fois ; et je suis persuadé que l'expérience démontrera la folie de la conduite du Gouvernement, ainsi que notre imprudence quand nous nous sommes contenté d'une promesse verbale de la part d'une nation étrangère, promesse qu'il aurait fallu insérer sous forme de stipulation dans un traité. Le peuple canadien se rendra compte alors de la témérité dont a fait preuve notre Gouvernement en refusant d'accepter l'avis de la métropole et d'insérer dans le traité une clause restreignant l'immigration.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Je dois des excuses à la Chambre pour la retenir à cette heure avancée de la nuit; mais je me crois tenu d'expliquer mon vote sur cette question, étant donné particulièrement que mes vues sur l'immigration ont été jusqu'ici ce que beaucoup d'honorables députés qualifiraient d'étroites. En effet, si mes opinions avaient prévalu, l'immigration, non seulement celle à provenance du Japon, mais à provenance de tout autre pays, aurait été plus qu'entravée. Malheureusement pour le pays, à ce que je crois, ces opinions n'ont pas été suivies, et aujourd'hui, nous nous trouvons menacés par un flot d'immigrants d'un pays qui nous est étranger à tous égards et qui ne partage aucune des sympathies que nous éprouvons en commun avec les autres races caucasiques. On a donné deux raisons légitimant notre adhésion au traité qui autorise cette immigration d'ouvriers japonais : la première est fondée sur l'intérêt commercial du Canada, et la deuxième sur l'intérêt politique de l'empire. On allègue que le Japon va fournir un débouché aux articles de fabrication canadienne et que, d'autre part, il est de l'intérêt de l'empire que nous ayons des relations plus étroites avec son puissant allié. Mais s'il m'est permis de citer les paroles dont s'est servi M. McBride, dans une lettre au premier ministre, écrite de Victoria, en janvier 1900, il y a lieu de tenir compte, non seulement des intérêts de l'empire, mais des intérêts locaux C'est l'attitude que je prends ce soir. A mon avis, lorsque nous avons ratifié le traité, nous n'aurions pas dû nous borner à discuter les intérêts de l'empire, mais aussi et surtout ceux du Canada. Mais la Chambre a été unanime à l'accepter, parce qu'elle le jugeait important au point de vue du Canada et de l'empire. Nous n'avions pas en main dans le temps, à mon avis, tous les renseignements nécessaires ; mais la Chambre a agréé le traité, et nous avons maintenant à en subir les conséquences.

On affirme que c'est là simplement une question ouvrière, le résultat d'une agitation ouvrière. Ce n'est pas ce que je pense. A mon avis, c'est une question d'intérêt national. Nous n'avons pas simplement intérêt à empêcher l'ouvrier japonais d'envahir notre pays et de faire concurrence à l'ouvrier blanc ; nous avons un intérêt encore plus grand à restreindre cette immigration au point de vue purement national. Il serait encore beaucoup plus dangereux peut-être de permettre aux Japonais de faire chez nous de la colonisation agricole. C'est la rumeur courante que les Japonais se proposent de venir coloniser le Nord-Ouest canadien. Dans ce cas, ce n'est pas seulement une question ouvrière que nous aurions à résoudre ; nous aurions à nous défendre contre le danger d'avoir au Canada des colonies d'une race entièrement différente de la nôtre, à tendances différentes et envisageant toutes choses sous un jour différent. On compte actuellement dans la Colombie-Anglaise 75,000 blancs et 25,000 Orientaux. Si ces chiffres sont exacts, la situation est encore plus difficile que nous ne le soupçonnions d'abord ; et je ne partage aucunement l'opinion de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) quand il déclare ne voir ici qu'une question économique. J'y vois beaucoup plus que cela. Si je me rappelle bien les paroles du chef de l'opposition (M. R. L. Borden), il s'agit

de savoir si la Colombie-Anglaise restera ou non l'apanage de l'homme blanc.

D'une part, il y a le progrès matériel de notre pays. Comme chacun sait, aux termes du traité conclu avec le Japon il nous est assuré certains avantages matériels dont nous aurions été privés si ce traité n'avait pas été conclu, ou s'il avait été dénoncé. Mais il n'y a pas seulement à considérer le progrès matériel de notre pays ; il faut également considérer son progrès moral et intellectuel. Il me semble que nous avons sacrifié ce dernier au progrès matériel. Mais ce qui est fait est fait, et il ne nous reste plus qu'à chercher des remèdes à un mal dont nous sommes les auteurs ; car les deux partis de la Chambre ont leur part de responsabilité en raison de cette invasion d'immigrants asiatiques. La situation est devenue de plus en plus grave, jusqu'à ce que l'automne dernier il se soit produit à Vancouver une crise sous forme d'émeute, la populace de cette ville s'étant soulevée contre ce qu'on appelait l'affluence des immigrants jaunes asiatiques. Bref, le directeur général des Postes (M. Lemieux) fut envoyé au Japon en vue de négocier, non pas un traité—il en existait déjà un que la Chambre avait été unanime à accepter—mais en vue de déterminer l'établissement de ce qu'on pourrait appeler un "modus vivendi". Quel résultat a donné ce voyage ? Il se résume à ceci que le traité a été maintenu. Le directeur général des Postes est revenu du Japon porteur d'assurances ; il est revenu avec ce qu'il appelle deux remèdes à l'immigration japonaise : en premier lieu, la route d'Hawaï est fermée ; et en second lieu, les autorités japonaises s'engagent à restreindre elles-mêmes l'immigration de leurs nationaux vers le Canada.

Le directeur général des Postes nous a lu une lettre du ministre des affaires étrangères au Japon, le comte Hayashi, nous donnant l'assurance que le gouvernement japonais est en mesure de restreindre l'émigration de ses nationaux sur notre pays. Des raisons d'Etat, paraît-il, s'opposent à ce que le directeur général des Postes nous dise exactement quelles étaient les assurances, à part celles indiquées dans la lettre même du ministre d'Etat japonais. Il est malheureux que des raisons d'Etat ferment l'éloquente bouche du directeur général des Postes. Le pays, j'en suis persuadé, aurait été reconnaissant envers notre plénipotentiaire canadien, s'il avait pu le renseigner quelque peu quant à la nature des assurances données verbalement par le comte Hayashi. La chose était impossible, paraît-il ; et je ne me trompe peut-être pas beaucoup en cherchant l'explicatioin de cette réserve du ministre canadien dans les efforts que font les Etats-Unis pour obtenir un traité du Japon. Mais nous sommes bien à même de discuter le résultat du voyage du directeur général des Postes, et l'efficacité du remède qu'il propose aux maux dont souffrent les habitants de la Colombie-Anglaise. On voit par la correspondance que dès avant l'acceptation du traité par le Gouvernement canadien, M. Chamberlain agissant au nom du gouvernement impérial, affirmait, dans une lettre écrite en 1900, je pense, que le Japon ne s'opposerait pas à l'adoption par le Parlement canadien d'une loi calquée sur l'acte de Natal. Le directeur général des Postes nous déclare, en outre que le Japon voit d'un mauvais œil l'émigration de ces nationaux vers le Canada. Dès lors, on peut bien supposer que le Japon n'aurait pas d'objection à ce que le Parlement canadien édictât une loi à l'instar de celle de Natal. Mais, nous dit le directeur général des Postes, la nation japonaise est très fière et susceptible, et le traitement d'exception imposé par notre pays aux sujets du mikado serait de nature à froisser son gouvernement. Il me semble que le directeur général des Postes ne nous a pas très bien fait comprendre pourquoi le Japon, après avoir laissé le gouvernement du Queensland voter l'acte de Natal, se serait trouvé offensé de ce que le Canada vote une loi semblable. L'explication s'en trouve dans la correspondance, je crois. On y voit que M. Nossé offrit toutes les garanties, donna toutes les assurances, et si je puis m'exprimer ainsi, prodigua les caresses et les minauderies pour amener le Gouvernement à accepter le traité conclu entre la Colombie-Britannique et le Japon. On aurait dit que le Japon était disposé à prendre toutes les mesures relativement à l'immigration de ses sujets vers le Canada, si seulement notre pays voulait accepter ce traité.

Loin de moi la pensée d'insulter la nation japonaise, mais à mon idée, son gouvernement ne mérite pas tous les compliments qu'on lui a faits dans cette Chambre. Il semblerait qu'à l'occasion de ce traité le gouvernement japonais ait manque de franchise. On dira peut-être qu'en matière diplomatique que je ne m'y entends pas plus qu'un barbare ; que je m'aventure sur un terrain dangereux ; mais il me semble que le rôle joué par le Japon, dans les pourparlers ou la correspondance précédant la conclusion du traité, n'a pas été très franc, et que les assurances que nous donne actuellement le ministre des affaires étrangères au Japon doivent être prises avec un grain de sel. Qui sait si ce n'est pas un présent de Grec qu'on nous fait; qui sait, si en acceptant la parole du ministre des Japonais, nous ne laissons pas pénétrer dans nos murs le cheval de bois qui renferme dans ces flancs un détachement de l'armée ennemie. Mais il nous faut prendre la correspondance telle qu'elle est. Nous nous trouvons forcés de choisir entre ce que l'honorable député de Toronto-nord appellerait les intérêts domestiques de l'empire et les intérêts du Canada. D'après ce que je vois, nous avons sacrifié ceux-ci à ceux-là, pour le bénéfice d'un allié de la Grande-Bretagne, qui dans

un avenir prochain sera peut-être un ennemi des plus dangereux qui a jeté les yeux sur l'Australie, et, d'autre part, désire coloniser la Colombie-Anglaise : Mais il nous faut prendre la situation telle qu'elle est. Le traité est ratifié ; la Chambre a été unanime à l'accepter. La motion du chef de la gauche nous laisse le choix entre trois alternatives: garder le traiter tel qu'il est ; le garder et agréer en plus la convention Lemieux ; ou enfin dénoncer le traité. Le chef de la gauche ne va pas jusqu'à proposer ce dernier parti, si j'ai bien compris le sens de sa motion. Sa proposition es tloin d'être radicale; je dirais même qu'elle est très prudente. Il est généralement admis que dans l'intérêt de la Colombie-Anglaise le traité ne saurait être maintenu tel qu'il est. D'autre part, la motion du chef de la gauche ne va pas jusqu'à proposer la dénonciation du traité ; si elle le proposait, je n'hésiterais pas à m'y rallier. Et ma raison de le faire, c'est que les relations commerciales, les intérêts matériels doivent être subordonnés à la prospérité intellectuelle, morale et nationale de notre pays. Je ne vois pas que la motion du chef de la gauche ait d'autre but que de blâmer le Gouvernement pour avoir accepté ce traité. Il est possible que ce blâme soit mérité, mais alors les députés de l'un et l'autre parti, moi-même compris, doivent en prendre leur part, tout comme le chef de la gauche et le premier ministre. Alors que faire ? Faut-il maintenir le traité augmenté de la convention Lemieux, traité qui assure des avantages matériels à notre pays, ou faut-il le maintenir moins la convention ? Si nous maintenons le traité, nous devons nécessairement maintenir aussi l'arrangement négocié par le directeur général des Postes avec le gouvernement japonais.

Si je comprends bien la lettre lue par le directeur général des Postes, il me semble qu'aucun ministre des affaires étrangères en aucun pays n'aurait pu donner des assurances plus grandes de sa bonne volonté que ne l'a fait le comte Hayashi au directeur général des Postes. Comme je l'ai dit, si le chef de la gauche nous avait proposé de dénoncer le traité, j'aurais été heureux de me rallier à lui, parce que mon programme,—et à cet égard je vais plus loin que le chef de la gauche,—c'est la Colombie aux Colombiens, le Canada aux Canadiens, le Canada aux hommes de race blanche. Je ne considère pas que l'accord négocié par le directeur général des Postes soit parfait ; mais je l'accepte comme la seule solution qui soit à notre portée actuellement. Je reconnais comme mes collègues de la Colombie-Anglaise l'opportunité de mettre ce régime à l'essai d'ici à quelques mois ; et si nous nous en trouvons mal, nous pourrons alors dénoncer le traité. On a affirmé dans le cours du débat que le Japon est une grande puissance, qu'il n'a pas encore atteint le faîte de sa grandeur, et que nous pouvons nous fier sur sa parole. Monsieur l'Orateur, je n'irai pas jusque-là, je ne veux pas examiner les intérêts canadiens à travers des lunettes japonaises ou étrangères ; j'envisage les intérêts canadiens au point de vue le plus étroit possible. Si je pouvais faire accepter mes vues en ce qui regarde l'immigration, je la restreindrais, de quelque provenance qu'elle fût, dans les limites les plus étroites, de manière à réserver le Canada aux Canadiens. Mais ce n'est pas le point de vue auquel se place le chef de la gauche ; sa motion se borne, à vrai dire, à blâmer le chef du Gouvernement en raison de la convention conclue par le directeur général des Postes ; et comme je suis d'avis que le régime ainsi établi mérite d'être mis à l'épreuve, je voterai contre le projet de résolution.

M. A. LAVERGNE.

M. JOHN HERRON (Alberta) : L'heure est déjà très avancée, aussi ne parlerai-je que quelques instants. J'ai prêté l'oreille avec beaucoup d'intérêt au ministre du Travail pendant qu'il présentait son rapport à la Chambre. Il mérite des éloges pour s'être évertué comme il l'a fait à extriquer le Gouvernement de la position très désagréable dans laquelle il se trouve placé par cette question japonaise. C'est encore une de ces circonstances dans lesquelles le Gouvernement nous offre la moutarde après dîner. A mon avis, le Gouvernement s'est fait rouler dans ces négociations conduites avec le Japon. Il a eu des années à lui pour étudier cette importante question. et il s'est très mal tiré de cette affaire. Durant le débat sur cette question, le 16 décembre dernier, l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a déclaré que cette question de l'invasion des Asiatiques commença à se poser sérieusement pour la Colombie-Anglaise dès 1884, au moment de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, de manière à rattacher les origines de cette question dans sa province au gouvernement conservateur. Subséquemment, l'honorable député de New-Westminster, je pense, déclara que c'était une question d'actualité dès 1877. Quant à moi, je sais qu'elle était déjà débattue en 1875, car, cette année-là, je me trouvais dans une exploitation minière de la Colombie-Anglaise, où 500 Chinois étaient employés. Bien entendu, je mets Chinois et Japonais dans le même sac quand je fais l'examen de cette question au point de vue ouvrière. La question n'a cessé d'être agitée depuis parmi les classes ouvrières de la Colombie-Anglaise. Le ministre du Travail a déclaré dans son rapport qu'il se trouve 75,000 blancs et 25,000 Asiatiques dans la Colombie-Anglaise. Il a déclaré en outre que, depuis le 1er janvier de l'année dernière jusqu'en octobre, il était venu dans la province 8,125 Japonais. Or, à ce compte-là, et si l'on ajoute à ce nombre de Japonais celui des Chinois et des Hindous, on peut dire sans crainte de se tromper qu'il se trouve...

L'hon. M. LEMIEUX : Je suis convaincu que l'honorable député ne voudrait rien dire qui ne soit véritable.

M. HERRON : Parfaitement.

L'hon. M. LEMIEUX : Il affirme que, l'autre jour, à la Chambre, j'ai fixé à 8,000 le nombre des Japonais débarqués dans la Colombie-Anglaise. Mais n'ai-je pas ajouté sur-le-champ que, sur ce nombre il n'en était resté que 4,000 dans la Colombie-Anglaise, les autres étant passés aux Etats-Unis, et j'ai déclaré dans le temps combien sur ces 4,000 il en était venu des îles Hawaï et combien directement du Japon.

M. HERRON : Sans doute cela fait une légère différence dans le calcul ; mais d'autre part, il est possible que nous n'ayons pas le compte exact de tous les Asiatiques qui sont débarqués dans la Colombie-Anglaise.

Il y a différentes manières de pénétrer dans ce pays et je ne doute pas que beaucoup de Japonais y entrent sans débarquer dans les ports de mer. Mon calcul, après tout, n'est peut-être pas bien éloigné de la vérité. Mais même en n'admettant que la moitié de ce nombre, dans sept ou huit ans la population asiatique dominerait dans la Colombie-Anglaise, et tout homme de bon sens admettra que ce serait un grave problème, non seulement pour le Canada, mais pour tout l'empire.

Les salaires élevés et l'abondance de l'ouvrage dans la Colombie-Anglaise ont toujours exercé une grande attraction sur les Asiatiques. Cette province est pour eux d'un accès facile et ils s'y sont rendus en grand nombre dès les permiers temps, et ils ont invariablement supplanté les ouvriers de race blanche, chaque fois qu'ils sont venus en contact avec eux. C'est ce qui ajoute à la gravité du problème. Il est regrettable qu'il n'y ait pas dans cette Chambre un plus grande nombre de députés qui, à une époque quelconque de leur carrière, aient été obligés de gagner leur vie par un travail manuel et à la sueur de leurs fronts car ils seraient plus en état de se faire une juste idée de l'importance de la question. Ils sauraient mieux ce que c'est que de gagner un dollar par jour et ils auraient plus de sympathie pour l'ouvrier.

Le principe de la protection est accepté dans ce Parlement. Sous forme de primes nous protégeons les industries du fer, de l'acier, du plomb, du pétrole, du fil d'engerbage, et au moyen de droits de douane nous protégeons les autres industriels et aussi les cultivateurs jusqu'à un certain point. Je trouve injuste que l'ouvrier, qui accomplit la plus forte somme de travail, ne reçoive pas la moindre protection. Il ne devrait avoir à subir la concurrence de la main-d'œuvre asiatique dans aucune partie de ce beau pays.

Je ne puis pas l'affirmer des Japonais, mais c'est un fait bien connu que les Chinois, bien que disposés à travailler pour des salaires inférieurs à ceux des ouvriers blanes font payer leurs services le plus cher possible et quand ils sont parvenus à économiser une somme qui leur permette de vivre à l'aise dans leur pays, ils s'en vont.

Sous ce rapport l'asiatique diffère de l'ouvrier de race blanche. On calcule qu'un Japonais peut vivre avec le cinquième du salaire d'un ouvrier de race blanche. Plus l'ouvrier blanc gagne d'argent plus il en dépense pour lui et sa famille et c'est une des raisons pour lesquelles je trouve injuste que nos ouvriers aient à subir la concurrence des Chinois, des Japonais ou des Hindous.

Je n'ajouterai qu'un mot, avant de finir, à ce que nous a dit l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) d'une colonie japonaise dans l'Alberta. Il semble favoriser l'établissement d'un grand nombre de Japonais dans cette province. Sur ce point je me permets de différer d'opinion avec lui. Je n'ai jamais été et je ne serai jamais en faveur de l'établissement de colonies étrangères compactes, dans le pays. Je considère que le principe est mauvais, en général, mais je m'opposerai toujours plus particulièrement à l'établissement d'une colonie asiatique dans notre belle province d'Alberta.

Je crois savoir que l'intention de ces Japonais est de se consacrer à l'industrie du sucre de betterave. Cette entreprise aurait peut-être pour effet d'abaisser le prix du sucre dans l'Orient, mais je crois que cet avantage serait plus que contrebalancé par la fermeture de nos autres grandes raffineries et par l'élimination de notre population ouvrière blanche. La concurrence japonaise chasserait les ouvriers blancs aussi surement que le chinouk de l'Alberta chasse la neige devant lui.

M. J. B. KENNEDY (New-Westminster): Monsieur l'Orateur, je ne retiendrai la Chambre que quelques instants. Les représentants de la Colombie-Anglaise ont au moins une consolation, c'est de voir que les deux côtés de la Chambre paraissent comprendre l'importance de cette question et admettre que nous avons toujours eu un juste sujet de récrimination. Tout le monde admet aujourd'hui qu'un grief existe et qu'il faut y apporter un remède. Nous avons entendu bien des choses étonnantes ce soir de la part des orateurs de la gauche. Les uns ne nous permettaient seulement pas de supposer qu'ils ne connaissaient pas la question à fond et les autres ont fait preuve d'une ignorance absolue du sujet. Mais à tout prendre, je crois que l'opposition, à en juger par les discours qui ont été prononcés, a donné la preuve qu'elle était suffisamment renseignée sur la situation, et ce que je ne puis concilier, c'est cette connaissance de la situation avec le silence qu'ils

ont gardé lors de la ratification du traité par le Parlement, il y a moins d'un an.

Supposons qu'un étranger assiste ce soir à ce débat et compare l'attitude présente des membres de la gauche avec leur attitude lorsqu'ils ont laissé voter le traité sans soulever la moindre objection. Que devrait penser cet étranger ? Il ne pourrait que supposer que les honorables députés de la gauche étaient dans une ignorance absolue de la question lors de la ratification du traité, ou qu'ils ne sont pas sincères ce soir.

Je considère que le Gouvernement travaille sérieusement à trouver une solution avantageuse et que nous devrions attendre quelque temps, sans lui susciter d'obstacles, les résultats de l'expérience qu'il va faire. Pour cette raison, je voterai contre l'amendement de l'honorable chef de l'opposition. J'ai dit en commençant que je ne retiendrais pas la Chambre longtemps. Je voulais seulement expliquer pourquoi je voterai contre l'amendement et pourquoi je désire attendre que l'arrangement actuel ait fait ses preuves.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : A cette heure avancée de la nuit et après un débat aussi prolongé, je ne crois pas devoir retenir la Chambre bien longtemps. Cependant, vu que cet amendement de l'honorable député (M. R. L. Borden) a été présenté après les explications que j'ai données à la Chambre, je considère de mon devoir de développer quelques-unes des raisons pour lesquelles il ne doit pas être adopté.

Je considère que l'amendement rédigé, je pourrais dire habilement rédigé par mon honorable ami n'est qu'un subterfuge. Je ne trouve pas dans le vocabulaire parlementaire d'autre mot pour le qualifier. A l'heure présente, dans tous les partis politiques au Canada, il n'existe que deux manières de voir sur cette question de l'immigration asiatique. Les uns voudraient l'exclusion des immigrants asiatiques et les autres demandent que cette immigration soit restreinte dans des limites raisonnables.

Au cours de sa tournée politique dans l'Ouest, l'automne dernier, l'honorable chef de l'opposition s'est prononcé en faveur de l'exclusion absolue. Il laissa entendre aux électeurs de la Colombie-Anglaise que s'il était au pouvoir, il ferait en sorte que cette province restât un pays de race blanche, ce qui implique, je suppose, l'exclusion de la main-d'œuvre asiatique, et, dans le cas actuel, l'exclusion des Japonais.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permet-il de lui demander si ce n'est pas aussi sa politique ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. R. L. BORDEN : Non ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je veux le respect du traité auquel nous avons consenti librement et sans restriction, nous en rapportant quant à l'immigration, aux assurances qui nous ont été données par le gouvernement japonais.

C'est facile pour l'honorable député de demander si oui ou non je suis en faveur de faire de la Colombie-Anglaise un pays de race blanche, mais il n'en reste pas moins acquis que non seulement depuis l'avénement du Gouvernement actuel, mais aussi, sous le régime conservateur qui l'a précédé une forte immigration de main-d'œuvre asiatique a pénétré dans la Colombie-Anglaise. Le Gouvernement du jour s'est prononcé en faveur de la restriction de la main-d'œuvre asiatique orientale. L'amendement que propose l'honorable chef de l'opposition peut signifier l'exclusion absolue, et peut aussi signifier autre chose. Mon honorable ami peut choisir son auditoire, dans les différentes parties du pays et prétendre, selon les besoins du moment, qu'il demande l'exclusion ou qu'il ne demande que la restriction.

C'est pourquoi je dis que cet amendement est un subterfuge et a été redigé uniquement pour attaquer la politique du Gouvernement.

Il y a encore une autre chose que je ne comprends pas dans la politique du chef du parti conservateur, dans cette affaire. Il blâme le Gouvernement d'avoir accepté sans condition et sans réserve le traité japonais, refusant par là de faire des exceptions au détriment des alliés de la Grande-Bretagne. Pendant des générations on a prétendu que le parti conservateur était le parti par excellence de l'impérialisme. Dans les journaux conservateurs et ailleurs, on se plaisait à répéter que le parti libéral au Canada faisait cause commune avec ceux qu'en Angleterre on appelle "Little Englanders". Les conservateurs se vantaient de représenter au Canada les idées impérialistes, mais après ce que je viens d'entendre ce temps semble être passé.

Voici une occasion, s'il en fut jamais, où les deux partis pourraient oublier de mesquines dissentions pour se ranger du côté de la mère patrie. Voici une question sur laquelle tous les Canadiens pourraient s'entendre et cependant, le parti qui, pendant tant d'années s'était donné comme le champion de la politique impérialiste, combat aujourd'hui, cette même politique sur la question du traité anglo-japonais.

M. R. L. BORDEN : Sous quel rapport ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député s'est déclaré en faveur de l'exclusion des Japonais du Canada et cette exclusion serait une grave atteinte portée à l'alliance anglo-japonaise. Mon honorable ami nie-t-il que si le gouvernement canadien dénonçait le traité, cela ne serait pas un rude coup porté à l'alliance anglo-japonaise ? Il ne sait que trop bien qu'une pareille démarche de notre part mettrait fin à cette alliance.

M. R. L. BORDEN : Auxquelles de mes paroles l'honorable ministre fait-il allusion ?

L'hon. M. LEMIEUX : Qu'on prenne les discours de l'honorable député prononcés dans la Colombie-Anglaise l'automne dernier ; qu'on prenne le présent amendement si habilement rédigé ; qu'on prenne le dernier paragraphe de cet amendement qui contient, je ne dirai pas une insulte au gouvernement japonais, mais exprime un doute sur sa bonne foi.

M. R. L. BORDEN : Où ?

L'hon. M. LEMIEUX : Dans le paragraphe où il est dit :

Que tout en appréciant à sa pleine valeur les intentions amicales et les assurances courtoises des autorités japonaises, et tout en affirmant son sincère désir d'entretenir les plus cordiales relations avec le Japon, cette Chambre proteste néanmoins, formellement contre un régime qui ne permet à notre population ouvrière d'être protégée contre l'envahissement d'une concurrence désastreuse qu'en invoquant la bienveillance et l'aide d'un gouvernement étranger.

Que signifie tout cela ? D'abord, l'honorable chef de l'opposition ne dit rien des promesses formelles et franches faites par le gouvernement japonais ; il parle de ses dispositions amicales et de ses assurances courtoises; il signale les dangers auxquels notre population ouvrière est exposée, quand nous savons qu'aucune main-d'œuvre embauchée au Japon ne peut venir au Canada, à moins que la demande n'en soit faite par le gouvernement canadien.

M. R. L. BORDEN : Il reste l'accusation de mauvaise foi ; je voudrais savoir où l'honorable ministre la prend.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député dit dans son amendement :

Que tout en appréciant à sa pleine valeur les intentions amicales et les assurances courtoises des autorités japonaises, et tout en affirmant son sincère désir d'entretenir les plus cordiales relations avec le Japon, cette Chambre proteste, néanmoins, formellement contre un régime qui ne permet à notre population ouvrière d'être protégée contre l'envahissement d'une concurrence désastreuse qu'en invoquant la bienveillance et l'aide d'un gouvernement étranger.

C'est tout le contraire qui a lieu ; la classe ouvrière de ce pays est pleinement protégée par le nouvel arrangement et cependant l'honorable député semble l'ignorer.

M. R. L. BORDEN : Supposons que cela soit, où est l'accusation de mauvaise foi ?

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami sait qu'aucune main-d'œuvre engagée à l'étranger—et cela comprend les artisans—ne peut entrer au Canada sans le consentement du gouvernement canadien. Cependant, par son amendement, l'honorable député "désire protester contre une politique grâce à laquelle notre population ouvrière ne peut pas être protégée contre l'envahissement d'une concurrence désastreuse". Me demandera-t-il encore où est cette insinuation de mauvaise foi.

M. LENNOX : Vous ne l'avez pas encore démontrée.

L'hon. M. LEMIEUX : Au contraire ; je crois l'avoir clairement prouvée et je le prouverai davantage. L'honorable chef de l'opposition dit dans son amendement que la Chambre doit "protester énergiquement contre une politique grâce à laquelle notre population ouvrière ne peut pas être protégée contre l'envahissement d'une concurrence désastreuse". De plus, il parle de la bienveillance d'un gouvernement étranger quand en réalité nous avons une entente formelle avec le gouvernement japonais ?

Plusieurs DEPUTES : Où est cette entente ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il est convenu entre les deux gouvernements, qu'aucune main-d'œuvre engagée à l'étranger ne peut venir au Canada, sans le consentement du gouvernement canadien.

M. R. L. BORDEN : Une simple question. La lettre ne dit-elle pas que le gouvernement japonais a le droit incontestable d'exiger une libre entrée au Canada, mais qu'il n'insiste pas pour le présent ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je vais citer la lettre du comte Hayashi. Réellement, l'honorable député n'est pas sérieux, car il ne traiterait pas aussi légèrement les engagements pris par le ministre des Affaires étrangères du Japon.

M. R. L. BORDEN : Ce sont les déclarations de l'honorable ministre des Postes que je traite légèrement et non celles du ministre des Affaires étrangères du Japon—ce qui est bien différent.

L'hon. M. LEMIEUX (lisant) :

Bien que le présent traité entre le Japon et le Canada garantisse absolument aux sujets japonais toute liberté d'entrer, de voyager et de résider dans toute partie du Canada, cependant ce n'est pas l'intention du gouvernement impérial d'insister sur la jouissance complète des droits et privilèges garantis par ces stipulations, quand cela serait en contravention avec certaines conditions existant au Canada de temps à autre.

Mon honorable ami qui est un avocat de renom, versé dans les questions de droit constitutionnel, prétendra-t-il qu'une nation étrangère, ayant la population du Japon et le rang que ce pays occupe dans le monde, pouvait s'exprimer plus généreusement, par la bouche de son ministre des Affaires étrangères, qu'elle ne l'a fait dans cette circonstance ? Le traité confère aux sujets japo-

nais le droit absolu d'entrer, de voyager et de résider dans toute partie du Canada, cependant le ministre déclare que le Japon n'entend pas insister sur la jouissance complète de ses droits et privilèges. Comment mon honorable ami peut-il traiter légèrement cette lettre et déclarer qu'elle ne vaut rien ?

M. R. L. BORDEN : Elle dit simplement que le Japon consent à ne pas insister sur la jouissance complète de ses droits.

L'hon. M. LEMIEUX : L'attitude du parti conservateur sur cette question est contraire aux traditions laissées par ces anciens chefs. Sans suspecter les intentions de l'honorable chef de l'opposition, sans vouloir le déprécier en aucune manière, j'ose dire que si sir John Macdonald ou sir John Abbott, ou sir John Thompson occupait le siège qu'il occupe, ce débat n'aurait pas eu lieu, car la Chambre aurait été unanime à ratifier l'arrangement conclu à Tokio. Ceci n'est pas une question de parti, c'est une question nationale devant laquelle toutes les dissidences devaient disparaître. Quelle est la véritable question au point de vue canadien ?

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à un autre point, l'honorable ministre me permettra-t-il une question ? S'il considère qu'il est contraire aux intérêts impériaux d'insister pour que le Canada se réserve la haute main sur l'immigration, comment explique-t-il que la Grande-Bretagne, apparemment sans y être sollicitée par les autres colonies autonomes, demande pour elles, précisément la même chose ?

L'hon. M. LEMIEUX: En premier lieu l'honorable député ignore probablement que ce n'est qu'après que des difficultés furent survenues en Australie et dans la Nouvelle-Zélande que M. Chamberlain lui-même a conseillé l'adoption de la loi du Natal.

M. R. L. BORDEN : Je ne parle pas de la loi du Natal ; mon honorable ami ne m'a pas compris. J'ai expliqué l'attitude prise par le gouvernement canadien au mois d'août 1895 quand il demande au gouvernement impérial de faire savoir au Japon que le Canada désirait faire insérer dans le traité une disposition qui laissât au parlement canadien le contrôle de l'immigration japonaise en ce pays. L'honorable ministre dit qu'il est contraire aux intérêts de l'empire d'insister sur ce point. Alors, je lui demande comment il se fait que l'Angleterre, sans y être sollicitée par ses autres colonies autonomes, demanda pour elles, précisément la même chose?

L'hon. M. LEMIEUX : Les circonstances en 1895 et aujourd'hui étaient bien différentes, tant à l'égard du Canada qu'à l'égard de l'Angleterre. D'abord, nous avons donné notre adhésion au traité après que l'Angleterre eût conclu une alliance défensive et offensive avec le Japon. En 1895, cette alliance n'existait pas, et les conditions n'étaient pas du tout les mêmes.

M. R. L. BORDEN : Admettons que les conditions fussent changées. Mais comment se fait-il que le 14 juillet 1905, et encore le 6 septembre 1905, le gouvernement impérial appelle encore l'attention du gouvernement canadien sur cette même clause?

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable chef de l'opposition fait allusion au protocole de Queensland. S'il était comme moi au courant de la correspondance échangée relativement à cette affaire, il ne parlerait pas comme il le fait. En 1905, M. Lyttleton était secrétaire des colonies et le Canada lui fit part de son intention de devenir partie au traité. M. Lyttleton, sans se prononcer dans un sens ou dans l'autre, demanda simplement au gouvernement canadien s'il désirait donner son adhésion au traité, avec ou sans le protocole de Queensland. M. Lyttleton demandait cela pour son information personnelle, mais mon honorable ami en infère que si nous avions répondu que nous donnions notre adhésion au traité tel que modifié par le protocole de Queensland, notre demande aurait été agréée.

Or, pendant les négociations à Tokio, nous nous sommes informés auprès du gouvernement de Queensland si cet arrangement avait jamais été mis en vigueur et nous avons reçu la réponse catégorique et formelle que cet arrangement n'existait que sur le papier et était toujours resté lettre-morte. Nous savons aussi que l'arrangement de Queensland a été accepté par le Japon dans les circonstances que l'honorable député a relatées hier soir.

Permettez-moi, à mon tour, de rappeler certaines dates et certains faits. En 1894, le Japon revisa ses traités. L'Angleterre fut la première puissance à conclure un nouveau traité avec le Japon. Aux termes de l'article 19, le Canada avait un délai de deux ans pour donner ou refuser son adhésion à ce traité. En 1905, dans des circonstances toutes différentes que celles que suppose l'honorable chef de l'opposition, le gouvernement canadien décida de donner son adhésion d'une manière absolue et sans réserve.

Pourquoi ? Parce qu'en 1900, nous avions obtenu du ministre des Affaires étrangères du Japon l'assurance que des restrictions seraient mises à l'immigration japonaise au Canada.

J'ai lu l'autre jour la circulaire adressée par le vicomte Aoki aux préfectures du Japon. Dans cette lettre, il est dit formellement qu'à l'avenir il ne sera pas délivré de passeport aux Japonais émigrant au Canada.

De 1900 à 1907, date à laquelle le Parlement canadien ratifia le traité, nous avions une succession ininterrompue de promesses de la part du représentant du Japon au Canada, qu'il n'y aurait pas d'accroissement subit dans l'immigration japonaise en ce

pays, et dans le rapport du sous-ministre du Travail, nous avons la preuve que ces promesses ont été tenues.

On nous demande maintenant pourquoi nous avons accepté la parole d'un agent consulaire ; pourquoi nous avons consenti à traiter avec un personnage qui n'était pas autorisé à parler au nom du gouvernement japonais. L'honorable député a dû lire la correspondance qui a été déposée l'aute jour sur le bureau de la Chambre. Je n'ai pas révu ces documents depuis quelque temps, mais je sais que parmi la correspondance de M. Nossé, il y a des lettres du gouvernement japonais, de l'ambassadeur du Japon à Londres à Son Excellence le Gouverneur général du Canada et au premier ministre canadien, toutes relatives à cette importante question.

J'ai expliqué à la Chambre, l'autre jour, que dans une de ces lettres le gouvernement japonais mandait à M. Nossé, de remettre à Son Excellence et à l'honorable premier ministre la note dans laquelle le Japon expose les raisons qu'il avait de déclarer la guerre à la Russie. Si on s'est servi de M. Nossé, comme intermédiaire entre le gouvernement du Japon et le gouvernement canadien, dans une question aussi importante que celle-là, n'était-il pas autorisé à parler au nom de son gouvernement sur une question de moindre importance, celle de l'immigration?

Nous avions une série ininterrompue de promesses de 1900 à 1907, lorsque soudainement, pendant les derniers mois de 1907, l'immigration japonaise prit des proportions considérables. Environ 4,000 japonais s'établir dans la Colombie-Anglaise. J'ai expliqué l'autre jour d'où ils venaient. Mille d'entre eux venaient directement du Japon, par les soins de la " Nippon Supply Co." et 3,000 environ, venaient d'Hawaï. C'est à ce moment que j'ai été délégué pour conclure un arrangement qui empêchât à l'avenir cette affluence d'immigration.

Quel a été le résultat de cette mission? L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) prétend que ce résultat a été complètement nul et l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) dit à peu près la même chose. Je ne veux pas fatiguer la Chambre en revenant sur les détails de cet arrangement, mais permettez moi d'en rappeler les principaux traits. En premier lieu j'ai obtenu du comte Hayashi, le ministre des Affaires étrangères, le même qui a négocié avec lord Lansdowne le traité d'alliance entre la Grande-Bretagne et le Japon en 1902, l'assurance formelle et écrite, qu'à l'avenir le Japon ne se prévaudra pas de la lettre du traité, mais verra à restreindre l'immigration, en donnant toute son attention aux conditions prévalant dans la Colombie-Anglaise, dans le but de rencontrer les désirs du gouvernement canadien. Cette promesse est donnée par écrit ; ce n'est pas une simple conversation. C'est une promesse écrite donnée par une nation à une autre.

M. LENNOX : Pas une seule phrase de cette lettre dit que l'immigration sera restreinte.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai cité le premier paragraphe. Voici le second :

Agissant dans cet esprit et ayant égard aux circonstances particulières de récente occurrence en Colombie-Anglaise, le gouvernement impérial a décidé de prendre des moyens efficaces de restreindre l'émigration au Canada.

Plusieurs DEPUTES : Continuez.

M. LENNOX : Ce n'est pas tout.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien, je vais citer la lettre en entier :

Ce faisant, le gouvernement impérial, poursuivant la politique ci-dessus, donnera toute son attention aux conditions pévalant au Canada, dans le but de rencontrer les désirs du gouvernement canadien, en autant que cela est compatible avec l'esprit du traité et de la dignité de l'Etat.

Plusieurs DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

L'hon. M. LEMIEUX : Est-ce cette dernière phrase que mon honorable ami (M. Lennox)applaudit ? Dans ce cas, je lui dirai c'est que si un ministre du Japon ne se souciait pas de sauvegarder la dignité de son pays en donnant de pareilles gages à une autre nation, je plaindrais sincèrement le Japon. Si un membre de cette Chambre appelé au poste de secrétaire d'Etat ou de premier ministre, et ayant à faire une promesse de cette nature à une nation étrangère ne se souciait pas de sauvegarder la dignité du Canada, il serait indigne de la confiance du peuple.

M. LENNOX : Je désirerais savoir . . .

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député pourra parler quand j'aurai fini. Cette promesse écrite n'est qu'une partie de l'arrangement. Mais si c'était là tout l'arrangement, je dirais encore que c'est amplement suffisant. Mon honorable ami peut critiquer . . .

M. LENNOX : Me permettez-vous . . .

L'hon. M. LEMIEUX . . . il peut jouer sur les mots, il peut torturer le sens de cette lettre, tant qu'il le voudra, mais je ne crains pas de lui dire que l'opinion publique au Canada et même dans la Colombie-Anglaise accepte de bonne foi les assurances données par le gouvernement japonais.

Mais ce n'est pas tout. Outre cette assurance écrite du ministère des Affaires étrangères qui a d'autant plus de force qu'elle est donnée librement, nous avons aussi la déclaration du Japon que nous pouvons empêcher toute immigration japonaise venant des îles Hawaï, d'où nous est venue la grande masse des immigrants japonais. Plus que cela, encore, nous avons la déclaration formelle qu'aucune main-d'œuvre em-

bauchée à l'étranger ne pourra venir au Canada du Japon, d'Hawaï, ou d'un pays quelconque où il existe une colonie japonaise.

La seule restriction à cette dernière condition, c'est que la main-d'œuvre embauchée à l'étranger ne sera admise qu'avec le consentement du gouvernement canadien, et, naturellement, le gouvernement canadien, n'y consentira pas ; je puis le dire à titre de ministre du Travail.

M. R. L. BORDEN : Je ne désire pas interrompre l'honorable ministre, mais j'espère qu'il me permettra de lui poser une question relative à l'interprétation de cette lettre. Qu'entend-on par les mots l'"esprit du traité " ?

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami ne se montre pas à la hauteur de son talent. Il ne peut pas poser cette question sérieusement.

M. R. L. BORDEN : Je suis sérieux.

L'hon. M. LEMIEUX : Non; l'honorable député veut jouer sur les mots et torturer le sens d'une lettre qui a été appréciée à sa valeur et approuvée par la saine opinion publique, reflétée pour la presse indépendante du pays.

Je reviendrai dans un instant sur les objections de l'honorable député.

J'annonçais, ici même, mardi dernier, que comme preuve de ses intentions et de sa bonne foi le gouvernement japonais, avait supprimé les compagnies d'immigration, principale cause de tout le mal. Il y a quelques jours à peine, le comte Hayashi déclarait au parlement japonais qu'il avait interdit aux trois compagnies d'immigration qui existent encore, de faire de la propagande ou d'encourager l'immigration au Canada ou aux Etats-Unis.

L'honorable député (M. R. L. Borden) dira-t-il que c'est de la duplicité ? Prétendra-t-il que nous ne devons pas nous fier au gouvernement japonais ? Osera-t-il encore dire qu'un autre gouvernement peut succéder à celui-ci, dans une dizaine de jours et répudier cette politique. S'il l'ose, c'est qu'il ne connait pas le système parlementaire japonais ou qu'il a une bien pauvre opinion des hommes d'Etat japonais appartenant aux deux partis, s'il suppose que sur une question internationale un nouveau gouvernement voudrait répudier la politique de ses prédécesseurs. Mon honorable ami me permettra de lui faire observer qu'en matière de politique étrangère, comme en toute autre chose d'ailleurs, le sentiment de l'honneur est aussi développé au Japon qu'en tout autre pays du monde.

Je viens de démontrer que cet arrangement met fin à l'immigration d'Hawaï, interdit l'entrée au Canada de la main-d'œuvre embauchée à l'étranger et supprime les compagnies d'immigration. Ce sont là les déclarations qu'il m'est permis de faire publiquement.

M. LEMIEUX.

Mais la raison pour laquelle je blâme l'honorable chef de l'opposition de prendre sur cette question l'attitude qu'il a prise aujourd'hui, c'est qu'il sait qu'il y a autre chose dans cet arrangement. Je ne veux pas déprécier les mérites de mon honorable ami, mais je puis dire que si sir John Macdonald était à sa place ce soir, les deux partis n'aurait qu'une voix pour ratifier cet arrangement.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'est pas, lui, au courant de tout ce que contient le traité, mais il doit supposer que dans les conventions internationales, il y a des clauses secrètes. Et quelle est la politique d'un homme d'Etat britannique en matière de traités secrets ?

Bien que je ne sois pas né en Angleterre, j'ai appris de bonne heure à connaître les institutions parlementaires de ce pays. J'ai puisé ces connaissances au cours de ces onze dernières années, dans les ouvrages sur le système parlementaire, et à suivre les débats de cette Chambre et ceux de la Chambre des communes d'Angleterre. Je sais parfaitement que des hommes comme d'Israëli, des hommes comme Gladstone, Russell, Balfour, Lansdowne, même dans l'opposition, même s'ils avaient vu la possibilité de retirer un avantage de parti d'une situation internationale embarrassante, n'auraient jamais voulu mettre en doute la bonne foi d'un gouvernement, quand les intérêts de la couronne étaient en jeu.

Dois-je citer des autorités ? Ce n'est peut-être pas nécessaire ; je rapporterai cependant ce que dit Todd des relations entre puissances, à la page 357, vol. 1 :

Bien qu'il soit nécessaire que le parlement soit renseigné sur tout ce qui est essentiel pour expliquer ou définir la politique du gouvernement, il est également nécessaire qu'un ministre puisse, sans sa responsabilité, refuser de divulguer tels renseignements qu'il croit ne pas pouvoir rendre publics sans nuire au service public.

Et encore à la page 359, vol. 1 :

Toute tentative pour obliger un Gouvernement à déposer devant le parlement tous les documents qu'il peut avoir en sa possession, relativement à une question de politique étrangère, sans s'inquiéter de savoir si ces documents sont confidentiels ou de nature à ne pas pouvoir être publiés, ne pouvait avoir pour résultat que d'amener les agents du Gouvernement à recourir à la correspondance privée pour toute autre chose que la communication des renseignements ordinaires. Cela causerait non seulement une perte publique, mais aussi un tort permanent à l'Etat, car, lorsqu'un gouvernement, succèderait à un autre, il ne trouverait pas parmi les documents officiels des administrations publiques le véritable terrain d'action et les motifs des décisions prises dans de graves questions publiques.

A la page 375, discute les affaires des nations étrangères dans leurs rapports avec

les droits de l'une ou l'autre Chambre du Parlement.

Il est clair que si des négociations diplomatiques deviennent nécessaires, elles ne peuvent être exercées que par le canal officiel reconnu des communications internationales; l'intervention directe de l'une ou l'autre Chambre au parlement dans les affaires intérieures ou municipales d'un pays étrangers serait tout à fait irrégulière et inconstitutionnelle.

Il fait remarquer que bien que la Chambre ait droit d'être renseignée, dans certaines circonstances, ce droit doit être restreint dans les limites des nécessités politiques, et qu'il ne faut pas persister à en réclamer l'exercice, si les conseillers responsables de la couronne se placent sur ce terrain pour s'y opposer.

Je citerai encore les lignes suivantes de la page 440, vol. 1 :

Des considérations d'ordre public et un juste souci des intérêts de l'Etat exigent cependant, quelquefois, que des renseignements ainsi demandés par la législature soient refusés, à la discrétion et sous la responsabilité des ministres.

Cette même question du traité anglo-japonais qui venait d'être signée, fut l'objet d'un débat dans la Chambre des communes d'Angleterre, en 1902 et si on consulte le hansard anglais,, on voit que le Gouvernement décida de ne déposer que les pièces qui pouvaient être rendues publiques sans inconvénients. Permettez-moi de citer aussi la réponse de lord Cranborne à M. Labouchère, vol. 114, page 1350 du hansard anglais. Il voulait connaître la nature de certains arrangements secrets conclus entre le gouvernement anglais et le gouvernement du Japon. M. Labouchère demanda au secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères:

Si le gouvernement de Sa Majesté a fait quelques promesses ou conclu certains arrangements avec quelque pouvoir étranger, relativement à la Chine ou au Japon, et dont cette Chambre n'a pas été informée?

La réponse de lord Cranborne est ainsi conçue :

J'espère que l'honorable député me pardonnera si je suis obligé de me borner à lui dire que je n'ai pas de réponse à donner à la question qu'il m'a posée. Qu'il me permette de lui dire que toute autre réponse serait contraire à l'intérêt public.

Comme on le voit, monsieur l'Orateur, la Chambre des communes d'Angleterre nous fournit une abondance de précédents sur la question et j'ai été réellement surpris d'entendre l'honorable chef de l'opposition traiter aussi cavalièrement cette promesse du gouvernement japonais ; il est allé jusqu'à dire que le gouvernement du Japon avait écrit une fort jolie lettre mais qu'il entendait s'en tenir à l'esprit du traité, parce que ces trois mots se trouvent dans le texte.

L'honorable chef de l'opposition ne s'est pas montré à la hauteur de sa réputation en cherchant à tirer parti de ces trois mots dans la superbe et noble assurance donnée par le ministre des Affaires Etrangères du Japon. On a voulu prétendre que ce n'était qu'une promesse éphémère. Supposons que les prévisions de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) se réalisent et que dans quelques jours le gouvernement japonais soit renversé par l'opposition, pour s'être trop engagé envers le Canada. Cela voudrait simplement dire que le ministère japonais aurait été renversé, parce qu'il nous aurait fait trop de concessions.

L'hon. M. FOSTER : Il pourrait être renversé sur une autre question.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, mais si l'honorable député veut accorder aux dernières dépêches de Tokio la même somme de confiance qu'il accordait naguère à celles qui lui venaient de la même source et qui déclaraient que ma mission avait complètement échoué, il admettra que c'est sur cette même question que l'existence du cabinet est menacée.

Supposons maintenant que le Japon ne tienne pas les promesses qu'il nous a données et que dans quelques mois nous soyons de nouveau envahi par une affluence d'immigrants japonais, mon honorable ami sait parfaitement que même avec l'arrangement actuel, nous avons encore un remède à la situation. La dernière clause de la convention spéciale dans laquelle est compris le traité entre le Japon et le Canada, stipule qu'en tout temps, l'une ou l'autre des hautes parties contractantes peut dénoncer le traité en donnant un avis de six mois. Or, monsieur l'Orateur, cet arrangement conclu de bonne foi, par le gouvernement japonais, ne vaut-il pas qu'on en fasse l'essai loyal pendant six mois ? Attendons quelques mois et si nous constatons alors que le gouvernement japonais a manqué à ses engagements, il sera temps de donner l'avis.

L'hon. M. FOSTER : Dans cette lettre du vicomte Hayashi, il est question de certaines demandes présentées par le Directeur général des Postes. Ce dernier a-t-il des objections à nous dire quelles étaient ces demandes qui n'ont pas été accordées?

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député voudrait que le Directeur général des Postes manque à la promesse qu'il a faite au ministre des Affaires Etrangères.

L'hon. M. FOSTER : Quelle promesses?

L'hon. M. LEMIEUX : De communiquer au parlement canadien les explications que j'ai données l'autre jour et rien de plus. Quelle idée l'honorable député aurait-il de moi, si je manquais à cette promesse? Des conférences ont eu lieu et des documents ont été échangés. J'ai promis de faire certaines choses et je les ai faites. Nulles sollicitations, quelque pressantes ou gracieuses qu'elles puissent être ne me feront manquer à l'honneur.

L'hon. M. FOSTER : Je crois que l'honorable ministre a mal interprété ma question. Dans toute négociation, certaines choses sont demandées, et on en dresse un état, ce qu'on appelle un protocole, dans une conférence régulière. Assurément, mon honorable ami ne s'est pas engagé sur l'honneur à ne jamais parler des demandes qu'il a faites ou des requêtes qu'il a exposées, en dehors de l'arrangement lui-même. Personne ne lui demande de divulguer les termes de l'entente secrète. Il a cité nombre d'autorités constitutionnelles. Qu'est-ce que ces autorités ont à voir ici. Je n'ai jamais demandé, personne n'a demandé que l'entente secrète soit rendue publique. Nous nous en sommes scrupuleusement abstenu ; mais en dehors de cette entente, il y avait certaines demandes auxquelles le vicomte Hayashi n'a pu consentir. Ces demandes doivent-elles aussi être tenues secrètes ? L'honorable ministre s'est-il engagé sur l'honneur à ne jamais les divulguer?

L'hon. M. LEMIEUX : S'il m'était permis de rendre publics certains documents ou mémoires qui ont été échangés à Tokio, ou si je pouvais rapporter ce qui s'est passé aux différentes entrevues, je pourrais certainement répondre à la question de mon honorable ami. Mais dans les explications que j'ai données l'autre jour, j'ai rapporté minutieusement—j'ai même lu cette partie de mon discours—tout ce qu'il m'était possible de porter à la connaisance de la Chambre et du pays. Mon honorable ami, sais très bien que je ne puis pas lui donner le renseignement qu'il demande. Autrement, je ne serais pas ce que je crois être : un gentilhomme, et je n'aurais pas été un digne représentant du Canada dans des négociations qui ont duré près de deux mois. J'ai rendu public tout ce qu'il m'était permis de rendre public. Quant aux documents que je ne dois pas faire connaître, je n'aurais pas dû même en parler, mais j'y ai été amené ce soir par les remarques qui ont été faites et par l'amendement qui a été présenté par l'honorable chef de l'opposition.

Comme je le disais il y a un instant, l'honorable député (M. R. L. Borden) ne veut pas se prononcer publiquement en faveur de l'exclusion absolue. Il ne veut pas dire non plus s'il est pour la restriction de l'immigration. Il présente un amendement qu'il peut faire servir à ses fins dans les différentes parties du pays. Il n'a pas de politique arrêtée, sur la question, si ce n'est de blâmer le Gouvernement.

Il a déclaré en toutes lettres, cet après-midi que ma mission au Japon avait complètement échoué. Je ne suis pas étonné de le voir prendre cette attitude, et je suppose qu'il ne pouvait pas faire autrement. Je crois même que dès le jour de mon départ de Tokio, le 26 décembre dernier, le mot d'ordre a été donné de dire que ma mission avait échoué. En arrivant à Victoria je n'ai pas été peu surpris d'apprendre par le "Mail and Empire", l'organe ultra loyal du parti conservateur au Canada, que ma mission avait été un immense fiasco, parce que j'avais manqué d'expérience au point d'oublier, dans le règlement d'une question de cette importance, d'aller frapper à la porte de l'ambassade américaine à Tokio. Ce journal aurait voulu que je m'entendisse avec l'ambassadeur des Etats-Unis pour traiter cette question avec le gouvernement japonais. Je n'exagère rien ; l'honorable député peut lire cela tout au long dans le "Mail and Empire", de Toronto. La mission a échoué parce que le représentant du Canada n'a pas sollicité les conseils d'une ambassade étrangère. Dans ces conditions, si la mission avait réussi on n'aurait pas manqué d'en attribuer le succès à l'ambassadeur étranger et si elle avait échoué, quelle réception le peuple canadien aurait-il fait à son représentant à son retour au pays ?

Non, monsieur l'Orateur, je n'ai pas commis cette faute. J'ai simplement fait mon devoir. Je suis allé trouver l'ambassadeur anglais ; j'ai sollicité et accepté ses conseils ; je puis ajouter que j'ai obtenu l'entier concours du gouvernement anglais. Si j'ai réussi à régler cette question, c'est que j'avais l'appui et le concours du gouvernement anglais et de l'ambassade anglaise à Tokio. Connaissant sir Claude Macdonald comme je le connais, sachant la grande réputation dont il jouit et la haute position qu'il occupe dans l'Extrême-Orient, je suis étonné quand j'entends dire que ma mission a échoué. Au cours des négociations, j'ai eu son concours le plus entier, et après, j'ai reçu ses sincères et chaleureuses félicitations. Je sais que sir Claude Macdonald a été heureux de cet arrangement, comme étant le meilleur qui pouvait être conclu dans les circonstances et comme faisant également honneur au Canada et au Japon.

Avec ce certificat de sir Claude Macdonald, je puis dédaigner les attaques du "Mail and Empire". Ayant l'ambassadeur anglais à mes côtés, et sachant ce que je sais de cet arrangement, je puis déclarer au pays que la question de l'immigration japonaise est désormais définitivement réglée. Nous avons rétabli l'ordre, la paix et l'harmonie dans la Colombie-Anglaise et nous avons éloigné du Parlement une question irritante qui, si elle avait été discutée et réglée dans un autre esprit, celui que l'opposition aurait voulu y mettre, aurait pu, dans un avenir rapproché, entraîner le Canada et aussi l'Angleterre dans de graves difficultés internationales.

Nous savons que ce n'est pas ce que désirent les Canadiens bien pensants, et je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable chef de l'opposition a perdu une occasion unique en ne prenant pas sur cette grande question impériale l'attitude que ses prédécesseurs, sir John Macdonald, sir John Abbott, sir John Thompson et sir Charles Tupper ont pris sur d'autres questions internationales de même nature.

(L'amendement de M. Borden est mis aux voix et repoussé.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lake, |
| Ames, | Lefurgey, |
| Armstrong, | Lennox, |
| Barker, | Macdonell, |
| Barr, | McCarthy (Calgary), |
| Beattie, | Marshall, |
| Bennett, | Morin, |
| Bergeron, | Owen, |
| Blain, | Perley, |
| Borden (Carleton), | Pringle, |
| Brabazon, | Reid (Grenville), |
| Bristol, | Roche (Marquette), |
| Broder, | Schaffner, |
| Chisholm (Huron), | Sproule, |
| Cockshutt, | Stansfield, |
| Crocket, | Staples, |
| Daniel, | Taylor, |
| Elson, | Walsh (Huntington), |
| Foster, | Ward, |
| Ganong, | Wilmot, |
| Herron, | Wilson (Lennox-et-Addington), |
| Hughes (Victoria), | Wright (Muskoka)—45. |
| Jackson (Elgin), | |

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Archambault, | Lavergne (Drummond et-Arth.), |
| Aylesworth, | Lavergne (Montmagny), |
| Beauparlant, | Law, |
| Beland, | LeBlanc, |
| Black, | Lemieux, |
| Bourbonnais, | Logan, |
| Boyer, | Loggie, |
| Brodeur, | Maclean (Lunenburg), |
| Brown, | Macpherson, |
| Bureau, | McCarthy (Simcoe), |
| Burrows, | McColl, |
| Calvert, | McCraney, |
| Carney, | McIntyre (Perth), |
| Caron, | McIntyre (Strathcona), |
| Carrier, | McKenzie, |
| Carvell, | McLennan, |
| Cash, | Marcile (Bagot), |
| Chisholm (Antigonish), | Marcil (Bonaventure), |
| Clarke, | Martin (Wellington), |
| Conmee, | Mayrand, |
| Copp, | Michaud, |
| Crawford, | Miller, |
| Cyr, | Peterson, |
| Delisle, | Pickup, |
| Demers, | Pugsley, |
| Desjardins, | Ratz, |
| Devlin, | Reid (Restigouche), |
| Dubeau, | Rivet, |
| Dugas, | Robitaille, |
| Emmerson, | Roche (Halifax), |
| Ethier, | Ross (Rimouski), |
| Fielling, | Ross (Yale-Cariboo), |
| Finlayson, | Rousseau, |
| Fisher, | Savoie, |
| Galliher, | Schell (Oxford), |
| Gervais, | Sinclair, |
| Gladu, | Sloan, |
| Graham, | Smith (Nanaimo), |
| Guthrie, | Smith (Oxford), |
| Harty, | Talbot, |
| Hughes (Kings I.P.-E.), | Templeman, |
| Hunt, | Tobin, |
| Jackson (Selkirk), | Tolmie, |
| Johnston, | Turcotte, |
| Kennedy, | Turgeon, |
| Knowles, | Verville, |
| Lachance, | Walsh (Montreal, Ste-Anne), |
| Lanctot (Laprairie-Napierville), | Wright (Renfrew), |
| Lapointe, | Zimmerman.—100. |
| Laurier (sir Wilfrid), | |
| Laurier L'Assomption), | |

ONT PAIRE :

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Telford, | Tisdale, |
| Parmelee, | Worthington, |
| German, | MacLaren, |
| McLen (York-centre), | Martin (Queen, I.P.-E.), |
| Gordon, | Kemp, |
| McCool, | Christie, |
| Grant, | Boyce, |
| Oliver, | Monk, |
| Schell (Glengarry), | Lancaster, |
| Greenway, | White, |
| Meigs, | Henderson, |
| Borden (sir Frederick), | Northrup, |
| Sifton, | Haggart, |
| Dyment, | Maclean (York-sud), |
| Watson, | Seagram, |
| Pardee, | Osler, |
| Stewart, | Porter, |
| Ross (Cap-Breton), | Avery, |
| Pickerdike, | Léonard, |
| Power, | McLean (Queen, I.P.-E.), |
| Caldwell, | Clare, |
| Hall, | Lalor, |
| Wilson (Russell), | Clements, |
| Lanctût (Richelieu), | Forget, |
| Proulx, | Paquet, |
| Turriff, | Lewis, |
| Finlay. | Thompson. |

La Chambre délibère en comité des subsides et fait rapport de ses délibérations.

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à 3.15 du matin.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 29 janvier 1908.

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

### MOTION RELATIVE AUX SEANCES DU SOIR DU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. CLARKE propose que le 3e rapport du comité des comptes publics soit adopté.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Bien que cela soit contraire à l'usage, j'émets l'avis que, lorsque le comité des comptes publics se réunit et qu'il n'a pas terminé ses travaux le matin, lorsque arrive l'heure de

lever la séance, il lui soit loisible, du consentement de la majorité de ses membres et avec l'approbation du président de poursuivre ses délibérations, l'après-midi, pendant la séance de la Chambre sans être obligé de demander chaque fois l'autorisation de la Chambre pour un seul jour, ainsi que le fait le présent rapport. Des témoins sont tenus de comparaître devant ce comité, ce qui leur cause parfois beaucoup d'ennuis et de dépenses, et ils peuvent être obligés de rester ici plusieurs jours ou de revenir à Ottawa au bout de dix ou quinze jours, lorsque leur déposition touche à sa fin, parce que le comité a consacré les séances suivantes à l'étude d'autres questions.

L'hon. M. FIELDING : Règle générale, il ne convient pas que les comités se réunissent pendant les séances de la Chambre. L'adoption d'une règle générale applicable à toutes les séances des comités pourrait offrir des inconvénients. L'usage est d'obtenir le consentement de la Chambre.

M. BENNETT : Cette décision ne serait prise que le matin et du consentement du président.

L'hon. M. FIELDING : On considère généralement que ce n'est pas une bonne pratique.

M. BENNETT : Je serai peut-être obligé de présenter une motion à ce sujet.

(La motion est adoptée).

## 1re LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 86), déposé par M. Caron, tendant à constituer en corporation la Northern Empire Railway Company

Le 2e (° 87), déposé par M. Sloan, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer de l'Est de l'île de Vancouver.

## QUESTIONS.

### DROIT DE DOUANE SUR LES LIVRES FRANÇAIS.

M. A. LAVERGNE demande :

1. Quels sont les droits de douane sur l'importation des livres français au Canada?
2. Y aura-t-il une réduction de droits sur ces livres aux termes du nouveau traité français?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Sous l'empire de l'article 171 du tarif de 1907, le droit de douane sur les livres français est de 10 p. 100 *ad valorem*, lorsque ces livres sont importés de France au Canada.

2. Aux termes de l'annexe C de la nouvelle convention passée avec la France, le droit sur ces livres est de 5 p. 100 *ad valorem*.

M. BENNETT.

### MAISON D'HABITATION A BEAR-RIVER.

M.A. A. McLEAN, par M. Lefurgey, demande :

1. Quels étaient les soumissionnaires de la construction de la maison du chef de gare à Bear-River (I.P.-E.), et quel était le montant de chaque soumission?
2. Quelle soumission a été acceptée?
3. Quel est jusqu'à ce jour le montant total des dépenses pour cette construction?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. F. S. MacDonald, de Souris..$1,295
James G. McLean, de Hermanville 1,373
McLean frères, de North-Wiltshire 1,440
2. F. S. MacDonald.
3. $1,507.99.

Remarque.—La différence entre la somme dépensée pour la maison du chef de gare et le prix convenu représente le prix du terrain, les loyaux coûts, les frais d'annonces et autres.

### SCRIP AUX MILITAIRES APPARTENANT AUX CORPS DE SEDENTAIRES.

M. BARR demande :

Les militaires appartenant aux corps de sédentaires et qui ont fait du service dans les territoires du Nord-Ouest, en 1885, ont-ils droit à des certificats de terre pour ce service?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Non. L'article 1 a) de la loi du 2 juin 1886, prévoit l'émission de certificats en faveur de "tous les officiers, sous-officiers et soldats de tout corps de volontaires, autre que les corps de sédentaires, recrutés par autorité et qui ont fait du service actif et ont porté les armes pour réprimer cette révolte ou pour protéger la propriété au lieu de leur résidence ou dans le voisinage."

### POSTE DE TELEGRAPHIE MARCONI A GLACE-BAY.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Le poste de télégraphie sans fil, système Marconi, à Glace-Bay, est-il en activité? Dans l'affirmative, depuis quand?
2. Combien de messages ont été reçus et envoyés à cette station?
3. Combien de messages ont été reçus d'Europe et envoyés en Europe?
4. Y a-t-il eu interruption du service depuis l'ouverture de la station de Glace-Bay?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Vu que le Gouvernement ne sait pas officiellement si le poste de télégraphie sans fil à Glace-Bay est en activité autrement que par les nouvelles publiées dans la presse, les questions ci-dessus ont été soumises à la compagnie Marconi qui a répondu de la manière suivante :

1. Oui. Le poste de télégraphie sans fil, système Marconi, à Glace-Bay, est présentement en activité. Des marconigrammes ont été transmis depuis longtemps entre

Glace-Bay et le poste de la compagnie en Angleterre, mais on a commencé à transmettre des messages payants le 17 d'octobre dernier et on a continué depuis à en transmettre. Jusqu'ici le service a été restreint à la transmission des dépêches destinées à la presse et des dépêches transatlantiques. On espère que le service s'étendra bientôt à la transmission des dépêches commerciales usuelles.

2. Les messages transmis chaque jour renferment parfois plusieurs milliers de mots, parfois moins, selon les circonstances.

3. Même réponse qu'à la question n° 2.

4. Les raccordements avec le télégraphe terrestre ont, une fois ou deux, été interrompus par la tempête et, dans ces cas-là, la transmission des messages a été retardée. Toutefois, sauf ces retards, il n'y a pas eu interruption du service.

## ACQUISITION DE TERRES DANS L'ALBERTA POUR UN SYNDICAT JAPONAIS.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'un syndicat japonais a l'intention d'acquérir des terres dans l'Alberta pour y établir des colons?

2. Dans l'affirmative, quelle attitude le Gouvernement entend-il adopter à l'endroit de ce syndicat?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Les membres du Gouvernement ont vu dans la presse une information en ce sens-là, mais le Gouvernement ne connaît pas ce prétendu syndicat.

2. En l'absence d'autres renseignements, le Gouvernement n'a pas de déclarations à faire.

## M. J. E. MARIER ET LA COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. M. J. E. Marier est-il à l'emploi de la commission du Trancontinental?

2. Dans l'affirmative, depuis quand et à quel salaire?

3. Sur la proposition de qui a-t-il été nommé?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.

2. Depuis le 8 janvier 1908. Salaire, $45 par mois.

3. La commission a pris la responsabilité de cette nomination.

## EXPORTATIONS DE BEURRE ET DE FROMAGE.

M. MORIN demande :

1. Combien de livres de beurre et de fromage, respectivement, produites par la province de Québec, ont été exportées en 1907?

2. Quels prix ces produits ont-ils rapportés?

L'hon. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je regrette que le département ne puisse pas répondre à cette question. Les Tableaux du commerce et de la navigation n'indiquent pas la provenance des produits canadiens exportés ni les prix de vente de ces produits.

## CAMP DE NIAGARA, 1907.

M. NORTHRUP demande :

1. Combien de volontaires ont été transportés pour les exercices annuels de 1907 au camp de Niagara, et retour?

2. Quels ont été les divers points de départ, et quel était le nombre d'hommes dans chaque cas?

3. Quel montant a été payé à chaque compagnie de transport (par terre et par eau) pour ledit transport, et quelle est la date du paiement dans chaque cas?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice) :

1. 5,418 officiers, sous-officiers et soldats.

2.

| Point de départ. | Nombre d'officiers, sous-off. et soldats. |
|---|---|
| Toronto | 1,188 |
| Hamilton | 63 |
| Brampton | 103 |
| Aurora | 136 |
| London | 161 |
| Courtwright | 64 |
| Kingsville | 71 |
| St. Catharines | 95 |
| St. Ann's | 70 |
| Burford | 72 |
| Welland | 70 |
| Barrie | 149 |
| Oakville | 72 |
| Riverside | 39 |
| Seaton-Village | 36 |
| Newmarket | 34 |
| Toronto-Junction | 37 |
| Parkdale | 37 |
| Weston | 38 |
| Milton | 31 |
| Oakville | 37 |
| Stewarton | 13 |
| Georgetown | 28 |
| Campbellville | 26 |
| Burlington | 34 |
| Acton | 34 |
| Hornby | 34 |
| Parry-Sound | 52 |
| Kearney | 23 |
| Sundridge | 19 |
| Loring | 25 |
| Callender | 24 |
| Powassen | 22 |
| North-Bay | 30 |
| McKeller | 22 |
| Owen-Sound | 160 |
| Meaford | 38 |
| Durham | 22 |
| Flesherton | 28 |
| Clarksburg | 16 |
| Whitby | 65 |
| Greenwood | 39 |

| Point de départ. | Nombre d'officiers, sous-off. et soldats. |
|---|---|
| Oshawa | 39 |
| Beaverton | 23 |
| Uxbridge | 27 |
| Brooklin | 42 |
| Cannington | 26 |
| Brechin | 13 |
| Collingwood | 35 |
| Orilla | 58 |
| Vespra | 18 |
| Elmvale | 35 |
| Penetanguishene | 31 |
| Port-Credit | 31 |
| Cookstown | 23 |
| Albion | 38 |
| Bradford | 25 |
| Alliston | 24 |
| Shelburne | 34 |
| Orangeville | 27 |
| York | 46 |
| Cacuga | 25 |
| Caledonia | 58 |
| Hagarsville | 70 |
| Dunnville | 41 |
| Oshweken | 32 |
| Simcoe | 69 |
| Hartford | 30 |
| Wallingham-Centre | 21 |
| Kingslake | 39 |
| Waterford | 22 |
| Fairground | 25 |
| Delhi | 25 |
| Niagara Falls | 89 |
| Beamsvill | 26 |
| Thorold | 24 |
| Fort-Erie | 41 |
| Welland | 38 |
| Niagara-on-the-Lake | 14 |
| Grimsby | 36 |
| Dundas | 41 |
| Watertown | 19 |
| Binbrook | 39 |
| Ancaster | 32 |
| Stoney-Creek | 38 |
| North-Glanford | 31 |
| Rockton | 42 |
| Freelton | 16 |
| | 4,935 |

Nous n'avons pas de renseignements concernant les endroits d'où sont partis les membres des corps suivants :

| | |
|---|---|
| * Brigades de quartiers-maîtres | 236 |
| * Fanfares | 221 |
| Etats-majors des 3e, 4e et 5e brigades d'infanteries | 12 |
| Corps des guides | 9 |
| Section des signaux | 5 |
| | 483 |

3. Les états des différents chemins de fer concernant le transport par terre ne sont pas tous reçus. Le Grand-Tronc est celui qui a transporté le plus grand nombre de militaires.

Nous avons payé jusqu'à ce jour pour le transport par eau: 1er août 1907. A M. A. F. Webster, entrepreneur de transport, 34e régiment, de Whitby à Niagara, et retour, $560.

2 décembre. A M. A. F. Webster, agent de la compagnie de navigation du Niagara, pour le transport des hommes, des chevaux et des munitions, de Toronto à Niagara-on-the-lake, et retour, $4,702.82.

TRAITE DE WASHINGTON — COMMISSION DES PECHERIES DE LA MER DE BEHRING.

L'hon. M. FOSTER demande :

Combien de temps ont duré les négociations à Washington en 1887, et celles de la commission des pêcheries de la mer de Behring à Paris et à Londres en 1892-1893?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries :

1. Du 22 de novembre 1887 au 15 de février 1888.

2. La commission des pêcheries de la mer de Behring a siégé du 23 de février au 15 d'août 1893.

MILICE—COMMISSION D'OFFICIERS.

M. MACDONNELL demande :

1. La commission d'officiers nommée par le ministre de la Milice, le 16 juillet 1907, pour faire enquête et rapport sur certaines questions relatives à la solde et aux allocations de la troupe permanente et de la milice active, a-t-elle siégé comme telle? Dans l'affirmative, quand et où, et a-t-il été permis aux membres de la troupe permanente et de la milice de se présenter devant la commission et de soumettre leur cas?

2. La commission se propose-t-elle de siéger dans tout le pays?

3. La commission se propose-t-elle de permettre aux membres des deux troupes ci-dessus d'assister aux séances et d'être entendues?

4. Quelle est la portée et l'objet de ladite enquête?

5. La commission doit-elle faire une enquête et un rapport sur la question de l'augmentation de la solde et d'un remaniement plus équitable du système suivi actuellement au sujet de la solde?

6. Quand le rapport sera fait, sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre et distribué?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Oui, les 9 et 10 d'août 1907, au camp de Petawawa. Les officiers, sous-officiers et soldats des corps réunis au camp ont été avertis que la commission serait bien aise de connaître leur opinion, et un grand nombre d'officiers, sous-officiers et soldats se sont présentés et ont eu toutes les chances d'exprimer leur opinion. De plus, les commandants ont été avertis par lettre, le 19 de juillet 1907, que cette commission se réunirait,

* Tirés des cadres des différentes compagnies, tant de chaque état-major.

et on les a priés de notifier cette nouvelle aux officiers des corps de la troupe permanente, afin que la commission pût obtenir une expression générale d'opinions. De plus, plusieurs entretiens ont eu lieu au département entre les membres de la commission.

2. Si on le croit à propos, de nouvelles réunions de la commission auront lieu dans les centres militaires.

3. Cela a déjà été fait. S'il y a de nouvelles séances, ils auront toutes les chances d'y assister et d'être entendus.

4. a) Etudier toutes les questions concernant la solde et les allocations de la troupe permanente ;

b) Faire disparaître les anomalies qui existent dans certains cas relativement à la solde ;

c) Etudier les allocations au rapport avec l'augmentation du coût de la vie ;

d) Examiner en général la nécessité de reviser les règlements actuels.

5. Pas nécessairement sur l'augmentation de la solde ; il pourra s'agir de la diminuer dans certains cas.

6. Le rapport sera soumis au ministre, et tous les changements qui seront approuvés seront soumis à l'approbation de Son Excellence le Gouverneur général en son conseil avant la proclamation des ordres à la milice.

## DIVISION DE L'HORTICULTURE ET DE L'INDUSTRIE LAITIERE AU MINISTERE DE L'AGRICULTURE.

M. ARMSTRONG, par M. Taylor, demande :

1. Le Gouvernement sait-il que les horticulteurs du Canada désirent que la division des fruits, dans le département de l'Agriculture, soit séparée de la division de l'industrie laitière?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de séparer ces deux divisions?

3. Pour quelle raison le Gouvernement ne sépare-t-il pas ces divisions?

4. Un peseur a-t-il été nommé par le Gouvernement à Montréal?

5. Dans la négative, est-ce l'intention du Gouvernement de faire une semblable nomination?

6. Si le Gouvernement ne se propose pas de faire une semblable nomination, quelle raison en donne-t-il?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Les divisions des fruits et de l'industrie laitière sont séparées et distinctes; elles sont exactement sur le même pied l'une et l'autre et, avec la division des marchés et la division du service frigorifique, elles forment une branche du ministère de l'Agriculture sous la direction du commissaire du service frigorifique des produits laitiers. Il y a quelque temps, des horticulteurs ont demandé au ministre de l'Agriculture de faire de la division des fruits une branche du ministère. mais le Gouvernement est d'avis que les horticulteurs du Canada, dans l'ensemble, sont satisfaits de l'état de choses actuel.

2. Les deux divisions sont maintenant séparées. Le Gouvernement n'a pas l'intention de modifier l'organisation actuelle.

3. Les quatre divisions plus haut nommées empiètent tellement l'une sur l'autre et il y a tant d'affinité entre leurs attributs que l'organisation actuelle donne un service plus efficace, plus économique et généralement satisfaisant.

4. Un peseur public a été nommé en vertu de la loi d'inspection et de la vente des grains, mais ses fonctions se restreignent a peser le grain. Le Gouvernement n'a pas encore nommé de peseur pour les produits de la laiterie.

5. Le Gouvernement n'a pas l'intention de nommer un peseur des produits de la laiterie à moins que le besoin ne s'en fasse plus sentir qu'à présent.

6. Le Gouvernement ne croit pas que l'état du commerce des produits de la laiterie lui permette de se faire donner les pouvoirs nécessaires pour créer cet emploi.

## CONCESSION DE TERRE.

M. LAKE demande :

1. A qui a été accordé la concession de terre du ¼ S.O. section 16, township 28, rang 1, à l'ouest du 3e méridien?

2. Un titre a-t-il été délivré pour ce terrain? Dans l'affirmative, à quelles dates la délivrance du titre a-t-elle été proposée, et le titre a-t-il été délivré?

3. Quelles conditions avaient été remplies à la date de la proposition?

4. Le titre a-t-il été octroyé pour des considérations autres que l'exécution des conditions exigées pour l'obtention d'un homestead?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Concédé le 25 avril 1905 à William B. F. Whitesides.

2. Le titre n'a pas encore été délivré. Aucune proposition relative à l'octroi du titre a été faite.

3. Les améliorations suivantes auraient été faites : défrichement et ensemencement de 15 acres ½ ; construction d'une maison de 14 pieds sur 16, d'une étable de même dimension ; percement d'un puits ; l'occupation pendant six mois, du 1er juin 1905 au 1er décembre suivant. Les feux de prairie firent des ravages et le 19 juillet 1906, l'inspecteur des homesteads faisait le rapport suivant: une maison en planches de 12 pieds par 12, de la valeur de $40 ; 10 acres en culture.

4. Il nous fut représenté que le concessionnaire ayant été longtemps malade, sa santé le forçait à chercher un climat moins rigoureux, et le privilège d'achat à $3 l'acre lui fut accordé.

## L'INTERDICTION DU BETAIL CANADIEN EN ANGLETERRE.

M. ARMSTRONG (par M. Taylor) demande :

1. Quelles mesures ont été prises par le Gouvernement, depuis 1896, ayant pour objet de

faire lever l'interdiction sur les bestiaux canadiens entrant dans la Grande-Bretagne?

2. Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'une résolution a été adoptée, il y a quelques années, par le comité de l'agriculture, demandant que le ministre de l'Agriculture du Canada invite les ministres de l'Agriculture des différentes provinces du Canada à se constituer en comité, dans le but d'insister auprès du gouvernement de la Grande-Bretagne sur l'importance de lever l'interdiction sur le bétail?

3. Si quelques efforts ont été tentés par le ministre de l'Agriculture dans le but de se rendre aux désirs exprimés par le comité susmentionné, quand un rapport en sera-t-il fait à la Chambre, et si aucun effort n'a été tenté en ce sens, quelle raison le Gouvernement a-t-il de ne pas agir en la matière?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : On ne peut guère répondre à cette question que par le dépôt d'un dossier. Celui-ci sera la réponse à cette demande. Je dirai cependant que tout le dossier jusqu'au 19 mars 1903 a déjà été déposé. L'honorable député voudra donc donner avis de motion pour avoir la correspondance et modifier sa demande de façon à ne pas remonter au-delà du 19 mars 1903. Je serai heureux alors de faciliter le dépôt du reste du dossier.

M. l'ORATEUR: La question est réservée comme avis de motion modifié pour le dépôt d'un dossier.

## DEMANDES EN CONCESSION DE COUPE DE BOIS.

M. ROCHE (Marquette) demande :

Quels sont les vingt et un représentants à qui on a refusé la permission de couper du bois, comme cela avait été accordé à des propriétaires de scieries en vertu d'un décret du conseil en date du 16 mai 1906?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : La Northwest Lumber Company, William D. Dutton, Blain et McKelvey, L. S. Caverly, M. Otterbine, Wm C. Caverly, James W. Kelly, Murdock McKinley, Honoré Thérien, James A. Powell, Jean Couture, James Larose, W. H. Bell, E. R. Brill, John McDonald, Alex. Bernier, Joseph Peter, Francis De Rocher, Guilbault frères, Henry Clemes, Wm O. Bates.

## FRAIS DE VOYAGE DES MINISTRES.

M. URIAH WILSON demande :

1. Qui a accompagné sir William Mulock en Australie, en 1901, quand il s'y est rendu pour l'ouverture du parlement australien?

2. Quel a été le montant des frais de voyage, de séjour et autres dépenses se rattachant à cette mission?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre des Postes) :

1. Les seules personnes qui l'accompagnèrent officiellement furent son secrétaire particulier et un messager.

2. $6,900.

M. ARMSTRONG.

## DELIVRANCE D'UN TITRE DE HOMESTEAD.

M. HERRON demande :

1. Un titre a-t-il été délivré pour le ¼ S.E. de la section 2, township 8, rang 4 à l'ouest du 5e méridien?

2. Dans l'affirmative, à quelle date?

3. A quelle date a été proposé l'octroi du titre et en faveur de qui?

4. Le Gouvernement sait-il qu'une partie de ce ¼ de section a servi de cimetière depuis plus de trois ans?

5. Lors de la délivrance du titre, quelles réserves ont été faites?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le titre a été octroyé pour la demie Est du quart Sud-Est de la section 2, township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien ; le titre n'a pas été délivré pour la demie Ouest de ce quart de section.

2. Le 23 octobre 1903.

3. Le 30 septembre 1907 ; à Joseph Little.

4. Le Gouvernement avait été averti qu'une partie dudit quart de section servait de cimetière, et il était prêt à ne pas le comprendre dans le titre de Little au reçu d'une description des lieux de la part des parties intéressées. Mais cette description n'ayant jamais été reçue, le titre fut octroyé sans réserve, mais le département ayant été averti que cette réserve était nécessaire, une opposition fut signifiée contre le titre, et on prend en ce moment des mesures pour régler la question et établir la réserve voulue.

5. Les réserves ordinaires : eaux navigables, mines et minéraux, droits de pêche et la pêche, et la clause prévue dans la loi relative à l'irrigation.

## AGENTS D'IMMIGRATION DANS LE ROYAUME-UNI.

M. URIAH WILSON demande :

1. Le gouvernement canadien a-t-il dans les Iles-Britanniques un agent ou des agents spéciaux d'immigration?

2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et de quelle partie du Canada sont-ils originaires?

3. Quels arrangements ont été faits par le Gouvernement avec lesdits agents quant à leurs appointements et dépenses?

4. Quelle est la date de leur nomination respective, et en quel temps ont-ils quitté le Canada pour aller prendre leurs postes?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : L'honorable député voudra bien laisser sa question comme avis de motion pour le dépôt d'un dossier, car la réponse est très volumineuse.

M. URIAH WILSON : Dans une session précédente, le ministre de l'Intérieur a répondu à une semblable question que j'avais posée au sujet des agents en Grande-Bretagne, leurs noms, leurs appointements, leurs dépenses, et la réponse à celle-ci ne devrait pas être aussi considérable qu'à celle-là.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de tous décrets, correspondance, dépositions, mémoires et autres documents et papiers, de quelque nature que ce soit, se rapportant à la conduite de toutes les personnes qui ont rempli les fonctions d'administrateur dans le territoire du Yukon, ou qui, en raison de leur position officielle, ont eu la charge ou le contrôle de la succession de personnes décédées dans le territoire du Yukon; aussi, tous tels documents et papiers susdits qui mentionnent et font connaître la décision prise par le Gouvernement relativement à toute réclamation, accusation ou projet de poursuite contre tout fonctionnaire comme susdit au sujet de ses attributions, de ses actes ou décisions en qualité d'administrateur public.—M. Lennox.

Copie de toute correspondance, de tous télégrammes, mémoires et rapports échangés entre le Gouvernement et ses fonctionnaires ou procureurs, et les gouvernements des provinces ou des territoires concernant les actions intentées dans le but de faire décréter si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est tenue de payer certaines taxes, savoir: la municipalité rurale de Cyprès-Nord contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; la municipalité rurale d'Argyle contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; le district scolaire de Springdale contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; aussi copie de tous jugements rendus par les tribunaux devant lesquels ces causes ont été portées, ainsi que du refus du comité judiciaire du conseil privé de permettre d'interjeter appel devant cette cour.—M. Lake.

Etat indiquant: a) tous les édifices ou autres travaux publics construits ou commencés par le Gouvernement actuel depuis 1896; b) le coût estimatif de ces travaux; et c) leur coût réel.—M. Boyce.

Copie de toute correspondance, de tous télégrammes ou rapports concernant le refus du lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise de donner sa sanction à une loi votée par la législature de cette province en 1907 au sujet de l'immigration et communément citée sous le nom de loi du Natal.—M. Smith (Nanaïmo).

Etat indiquant la dépense directe et indirecte pour dragage dans le fleuve Saint-Laurent et au port de Montréal, de 1896 à 1907; la dépense faite par l'Etat, de 1896 à 1907, pour les fins de la construction de docks au port de Montréal; la dépense faite par l'Etat pour la construction des élévateurs à grains au port de Montréal, de 1896 à 1907.—M. Schaffner.

Copie de toutes demandes, soumissions, correspondance, de tous télégrammes ou communications écrites de toute nature concernant la vente de certains terrains dans les réserves indiennes de Ocean-Man, Pheasant-Rump et Chesastapassin, le 15 novembre 1901; et aussi, copie des avis d'adjudication, des noms des journaux qui les ont publiés, et les dates de publication.—M. Lake.

Copie de toutes lettres, tous télégrammes et pétitions en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou fonctionnaires, concernant la destitution de dame Mary Finlay comme receveuse du bureau de poste de la pointe Saint-Pierre, et la nomination de son remplaçant.—M. Martin (Queen).

Copie de tous rapports, plans, devis, soumissions, correspondance, télégrammes et de tous autres papiers, documents, et autres renseignements relatifs à la construction du pont de Hillsboro et de ses abords; y compris l'achat du terrain nécessaire à cette fin.—M. Lefurgey.

Copie de tous décrets du conseil actuellement en vigueur au sujet de l'immigration de chaque pays qui nous envoie des immigrants, et de toutes circulaires publiées au sujet de l'immigration.—M. Wilson (Lennox).

Copie de toute correspondance, demandes, propositions pour l'octroi de titres et papiers se rattachant en quelque manière à la concession du ¼ S.-E. de la section 2, township 8, rang 4 à l'ouest du 5e méridien, ou à l'octroi de privilèges se rapportant à ces terrains.—M. Herron.

Etat indiquant en faveur de qui et quand la commisson du chemin de fer national transcontinental a passé des marchés pour le transport d'approvisionnements dans le district E, entre les points suivants, savoir: a) entre Grassett et la cache 9; b) entre Montizambert et la nouvelle cache 9A, sur la rivière Negogami; c) entre Jackfish et les caches 10, 10A, 11A et 12; d) entre Népigon et les caches 12A, 13, 14, 15, les dépôts d'Ombabika et de Wabinosh et la cache 16 dans le district F; quelles sont les distances comprises dans chaque marché; les prix et les conditions des entreprises; les sommes qui ont été payées jusqu'à ce jour à valoir sur chaque entreprise; qui a construit la cache et la demeure du gardien au point où la ligne traverse la rivière Kebinakagami, de même les nouvelles maisons au point où la ligne traverse la rivière Negagami, ainsi que le dépôt de Jackfish; le coût de ces différentes constructions respectivement; si des soumissions ont été demandées pour ces différents services de transport et de construction; et si des soumissions n'ont pas été demandées, quelle en est la raison.—M.Boyce.

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX TRAVAUX PUBLICS DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) (I.P.-E.) : demande le dépôt :

D'un état indiquant les sommes dépensées par le département des Travaux publics dans l'île du Prince-Edouard, durant les périodes suivantes: 1873 à 1878; 1878 à 1896; 1896 à 1907; quel est le total des sommes dépensées par le département des Travaux publics dans le comté de Prince, durant les périodes suivantes: 1873 à 1878; 1878 à 1882; 1882 à 1887; 1887 à 1891; 1891 à 1896; 1896 à 1900; 1900 à 1907, respectivement, et les dépenses faites par le département des Travaux publics dans les comtés de Queen et de King au cours des années et durant les périodes ci-dessus mentionnées.

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.) propose comme amendement l'adjonction du paragraphe suivant :

Et un état des dépenses que le département des Travaux publics a faites dans les comtés de Queen et King pendant les années et les périodes ci-dessus mentionnées.

Egalement, le chiffre total des dépenses faites dans ladite province par le département des Postes, celui des Chemins de fer et des Canaux, et celui de la Milice et de la Défense; de plus, le chiffre total des dépenses faites par le département de la Marine et des Pêcheries, y compris le développement, la propagation et la protection des pêcheries, et le maintien de la communication d'hiver à travers le détroit de Northumberland, durant les années et les périodes ci-haut mentionnnées.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : J'appelle l'attention de monsieur le premier ministre et de l'honorable chef de l'opposition sur le grand nombre d'avis de motion entraînant le dépôt de dossiers et qui occasionnent bien du travail inutile. La motion demande simplement un état des dépenses que le département des Travaux publics a faites au cours de certaines périodes dans l'île du Prince-Edouard. Rien n'empêche l'honorable député de feuilleter le rapport du département et d'additionner les chiffres. On vient justement de me remettre un dossier en réponse à une motion que l'honorable chef de l'opposition a faite l'année dernière demandant le dépôt de certains renseignements au sujet des rapides Saint-André. Ce dossier comprend 1,000 pages de texte dactylographié, et je puis assurer l'honorable chef de l'opposition que nous n'avons pas dans le département un personnel assez nombreux pour préparer ces rapports à temps pour qu'ils lui soient de quelque utilité.

M. R. L. BORDEN : Les ministres ont l'habitude de s'aboucher avec les députés intéressés, quand il s'agit du dépôt de dossiers qui entraîne un surcroît de travail dans un département quelconque. Le très honorable premier ministre a appelé mon attention, à cette session, sur une motion que j'ai faite tendant au dépôt de certaine correspondance du département des Chemins de fer et des Canaux. En réponse, j'ai aussitôt éliminé une partie très considérable de ma demande et insisté sur le dépôt de l'autre partie, laissant la première à la discrétion du département. J'ai la certitude que tout honorable député ferait la même chose dans un cas donné. Trop souvent une foule de documents de pure forme sont déposés qui sont d'aucune utilité quelconque. Ainsi dans le dossier de la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan, on compte de cent à cent cinquante pages d'avis absolument semblables signifiés aux colons. Naturellement il faut rédiger nos motions de façon à les rendre compréhensives, afin d'y inclure tous les documents requis dans l'intérêt du public, et elles comprennent nécessairement une foule de documents d'aucune utilité publique. Dans les cas de ce genre, je serai très heureux de m'occuper de l'objection qui vient d'être soulevée, afin de faciliter autant que possible le travail du département. Notre désir est de nous renseigner, non pas d'imposer aucune tâche inutile. Si on m'avait averti du travail que nécessitait ma demande relative aux rapides Saint-André, j'aurais pu, sans préjudice aux intérêts du public, amoindrir considérablement la tâche du personnel du département. Quant à la présente motion, elle a pour objet d'obtenir un état précis et complet de la dépense faite pendant un certain nombre d'années. L'exactitude d'un calcul de ce genre ne saurait être mise en doute, mais celle qui s'appliquerait à des fonctionnaires de l'administration pourrait l'être. Ainsi, la pratique permet au député de demander ces états qu'il ne pourrait tirer lui-même des documents publics sans se donner beaucoup de travail. Je suis porté à croire que tout en prêtant à des abus, cette pratique rend des services, car beaucoup d'entre nous n'auraient pas le temps de faire ces calculs grâce à l'emploi de leur temps à la Chambre ou dans les comités. Dans ce cas-ci, cependant, l'amendement est le fait d'un honorable député de la droite.

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas la moindre objection à laisser adopter cette motion, mais je tenais à faire savoir aux honorables députés que le comptable en chef m'a dit qu'il est absolument impossible dans un temps raisonnable de préparer le grand nombre de très volumineux dossiers dont la Chambre ordonne le dépôt.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre (M. Pugsley) remarquera que cet amendement qui a une portée si considérable provient des rangs de ses partisans.

L'hon. M. PUGSLEY : Je le constate. C'est là l'embarras.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

## DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AU PROJET DE VENIR EN AIDE A L'ENLEVEMENT DES RECOLTES.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) demande le dépôt:

D'une copie de tous papiers, représentations, mémoires et correspondance échangée avec le ministre des Finances ou tout autre membre du Gouvernement au sujet des moyens à adopter par le Gouvernement, par l'entremise des banques ou conjointement avec elles, en vue de faciliter par un mouvement de fonds le transport des céréales des provinces de l'Ouest du Canada.

Il y a longtemps que cette motion est inscrite au feuilleton de la Chambre. Après maints pourparlers en différents temps et encore aujourd'hui avec l'honorable minis-

tre des Finances (M. Fielding), je crois qu'il vaut autant en finir tout de suite. Avant ou à peu près vers la rentrée des Chambres, en novembre dernier, les bruits avaient circulé, et jusque dans les journaux, au sujet d'un état de choses anormal dans l'Ouest en rapport avec l'enlèvement des récoltes ; on affirmait avec plus au moins de précision que les banques et les institutions financières étaient incapables de faciliter cet enlèvement d'une façon assez expéditive pour prévenir la détérioration. D'autres considérations, naturellement, entrèrent en ligne de compte. La saison avait été anormale sous le rapport de la qualité des récoltes et en conséquence beaucoup de grain resta au-dessous des étalons admis du commerce.

Si je me rappelle bien, c'est en vue de faciliter l'écoulement de ces qualités inférieures de grain que l'on proposa l'intervention de l'Etat sous forme de contribution en argent. Les banques paraissaient bien capables de financer l'enlèvement des céréales marchandes, parce que la vente en est assurée, et parce que, une fois emmagasinées dans les élévateurs, elles sont sujettes à des connaissements et autres effets négociables, qui leur permettent de se rembourser à court délai après la vente. Mais les grains de qualité inférieure ne se vendent pas aussi facilement, parce qu'on ne sait pas encore s'ils se conservent assez longtemps pour donner au prêteur une garantie raisonnable sur son placement. Le bruit circula que des délégations de l'Ouest vinrent à Ottawa et entrèrent en pourparlers avec le ministre des Finances du Gouvernement, et qu'en résumé le Gouvernement viendrait en aide à l'enlèvement des récoltes, particulièrement des céréales de qualité inférieure. La question se posa aussitôt de savoir si cette aide serait efficace, c'est-à-dire si elle atteindrait l'objet qui l'avait fait naître, si elle apporterait secours au producteur de ce grain ? On reconnut qu'il y avait danger de ne secourir que l'intermédiaire. Naturellement, les sympathies du public se portaient vers les cultivateurs mêmes, et il devint important de voir que cette aide, si le Gouvernement l'accordait, n'allât tout d'abord et surtout aux cultivateurs. Les rapports des banques et du Gouvernement qui sont livrés régulièrement au public, ne montraient pas que le Gouvernement avait dans ses coffres un surcroît d'argent à disposer pour ces fins, ni montraient-ils que le Gouvernement avait trouvé des moyens inusités qui lui avaient permis de prélever ou lui permettraient de prélever le montant voulu, disons entre $3,000,000 et $4,000,000. Plus tard cependant, on apprit, par ces rapports, si je ne me trompe, que certains item de ces rapports avaient été changés de façon à indiquer une méthode qui pût permettre au Gouvernement de prévoir cette dépense. L'opposition essaya plusieurs fois à se renseigner, mais le ministre des Finances, comme il en avait le droit demanda aussi souvent de retarder ces explications. J'accepte moi-même à sa demande, et d'autres honorables députés de la gauche également, par considération pour les intérêts qui étaient en jeu. Toutefois, vu la conclusion à laquelle tendent les rapports, je crois que la question prend une tournure grave.

Il est dangereux pour un gouvernement d'intervenir dans les affaires de banque et de finance du pays. Il faut certainement qu'il y ait des raisons très fortes pour le faire. On a pu voir par ce qui s'est passé dernièrement dans les Etats-Unis, les graves conséquences qui peuvent résulter de l'intervention du gouvernement. Nous nous rappelons tous qu'à l'époque de la crise financière, il y a quelques semaines, le trésor des Etats-Unis a pris des mesures extraordinaires pour venir en aide aux institutions financières américaines en mettant sur le marché les bons du canal de Panama, et en distribuant dans les banques l'excédent en espèces que le gouvernement avait dans ses coffres. Ce secours a pu avoir son effet sur le moment ; mais il reste à décider, autant que nous pouvons en juger, après avoir suivi la discussion qui s'est faite, si, en fin de compte, le remède temporaire et artificiel que le gouvernement américain voulait appliquer, a fait du bien. Je sais que cette question a été très débattue et que beaucoup de gens dans les Etats-Unis, et des mieux versés dans la finance, ont exprimé l'opinion que la situation n'aurait pas été pire si le trésor américain n'avait pas donné ce secours aux institutions financières.

Je crois que c'est une question délicate et qui comporte de la part du gouvernement une grande responsabilité, comme gouvernement, que de s'ingérer dans les opérations des institutions financières autorisées par la loi. Or, le ministre des Finances est évidemment intervenu et dans ce cas, il devra démontrer que la crise était suffisamment grave pour l'autoriser d'intervenir, et si le ministre a agi en contravention aux lois du pays et s'est en conséquence placé dans une situation qui l'oblige à se faire absoudre par le Parlement, pour ainsi dire, je crois alors que vu que le Parlement était pendant toute cette crise en séance, et pendant presque toutes ces négociations, il était du devoir du ministre des Finances de nous mettre au courant de ce qu'il faisait et de s'en rapporter, ainsi qu'il sera obligé de le faire plus tard, au bon vouloir et à l'appui du Parlement pour faire approuver ses actes. De sorte que s'il a fait cela, et si c'était la seule manière de le faire, le ministre aurait pu très bien faire entrer le Parlement dans ses confidences, sans pour cela faire aucune révélation qui aurait pu être de nature à empêcher la réussite de son projet; mais nous aurions eu une espèce d'entente cordiale, pour employer un mot à la mode, entre le ministre des Finances et les représentants du peuple, au lieu du secret qui n'était pas, je crois, absolument nécessaire, bien que le

ministre des Finances soit peut-être en état d'en donner de bonnes raisons.

Une des difficultés qui se sont présentées dès le commencement, et que j'ai signalée, était la méthode à prendre pour la distribution de ces secours et la question de savoir où ils devaient être portés. On a dit dans les journaux que certains amis influents du Gouvernement, dans le Nord-Ouest, et que certaines personnes qui avaient de grands intérêts dans le transport du grain, ou dans les achats de grain dans le Nord-Ouest s'employaient beaucoup à faire comprendre au Gouvernement la nécessité d'aider au transport des grains, et l'on a dit qu'ils avaient, en partie ou entièrement, réussi, comme ils le croyaient, à gagner le Gouvernement à leur cause. Le bruit a aussi été répandu de façon à faire croire que le Gouvernement et le parti qui l'appuie en retireraient des avantages. Si c'est ainsi que l'on a agi, c'était certainement mal dans une crise de ce genre.

Le Gouvernement ne devrait venir en aide aux institutions financières en danger qu'au point de vue de l'intérêt du pays, et l'on doit par-dessus toute chose, mettre de côté toute considération de parti et toute dissimulation. Or, dans l'état actuel des choses et vu la déclaration du ministre lui-même, qui nous avoue que le Gouvernement a accordé de l'aide, et vu aussi que cette aide pouvait être accordée d'une manière ou d'une autre, je crois que le temps est arrivé pour moi de proposer cette motion et de demander le dépôt des documents relatifs à cette opération. Si le ministre croit que le temps n'est pas encore arrivé de déposer ces documents, il pourra donner ses raisons, et si la Chambre croit que ces raisons sont valables, je suis certain que la gauche accordera un temps raisonnable au Gouvernement pour les déposer. Mais je ne crois pas qu'il soit prématuré de faire maintenant cette motion et d'obtenir du ministre des Finances une déclaration à ce sujet, en même temps que l'assurance qu'il est disposé, je l'espère, à apporter ces pièces sur le bureau de la Chambre.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Il n'y a pas d'objection à adopter cette motion aujourd'hui. J'ai déjà dit à mon honorable ami que quand même cette motion serait adoptée aujourd'hui, il pourrait s'écouler quelques jours avant que les documents puissent être déposés. J'ai peu de choses à répondre sur les remarques qu'il a faites aujourd'hui. La seule objection que je pourrais faire est contre la prétention émise par quelques-uns que le Gouvernement s'est peut-être inspiré de ses intérêts électoraux dans cette initiative. Naturellement, il n'est pas possible de discuter cette question comme elle devrait l'être en l'absence de renseignements. Mais je me hâte de donner à mon honorable ami l'assurance que, du commencement à la fin, le Gouvernement n'a eu en vue aucun avantage de parti d'une façon ou d'une autre. Si le Gouvernement a été porté à agir, c'est qu'il croyait qu'il y avait une crise sérieuse dans le pays, et l'aide qu'il a accordée l'a été de la manière qui paraissait être la plus désirable et la plus convenable.

J'ai pensé qu'il n'aurait pas été sage, à un moment où nos institutions financières étaient dans une gêne considérable, de donner lieu à une discussion politique de la situation financière. Au commencement de la session j'ai dit à mon honorable ami qu'il devrait peut-être remettre à plus tard la proposition de sa motion, et je suis heureux de voir que bien que l'on ait fait allusion de temps à autre, à la situation financière, il en a retardé la discussion, et je désire lui exprimer ma reconnaissance à ce sujet. Je m'efforcerai de déposer les documents le plus tôt possible ; j'espère que ce sera bientôt. Et il est tout probable que je soumettrai à la Chambre une proposition au sujet de cette question, ainsi que je l'ai déjà fait entendre. Je vais m'occuper à faire déposer les documents dans le plus court délai possible, et en attendant, je ne crois pas qu'il soit sage de faire d'autres remarques.

M. SPROULE (Grey-est) : Je veux dire quelques mots sur le sujet, car je crois l'occasion favorable. Le Canada a passé par une gêne financière dont plusieurs personnes et institutions ont souffert considérablement et l'on a, naturellement, songé aux relations entre le Gouvernement et les banques du pays, et surtout le ministère des Finances qui, plus que tout autre, est chargé de veiller aux finances du Canada. La question suivante se présente naturellement à l'esprit : Quelle est la cause de la gêne financière par laquelle nous passons, et en outre, de quels services sont les banques ? Que doivent-elles au peuple ? quelles sont leurs fonctions ? remplissent-elles, comme elles le doivent, leurs devoirs envers la population, et de façon à servir les intérêts du peuple et de l'Etat? Quels sont les devoirs des banques à l'égard des déposants? Elles en ont un. Quel est-il? Je me pose d'abord la question suivante: pour l'avantage de qui les banques sont-elles instituées ? Nous accordons des chartes à des banques et nous leur accordons des droits et des pouvoirs importants et considérables. Est-ce pour qu'elles aident au commerce du pays et qu'elles offrent un endroit sûr pour la protection de l'argent de ceux qui font des économies, mais qui ne sont pas suffisamment versés dans la finance pour le placer à bon intérêt et le conserver? A mon avis, les banques ont négligé malheureusement de remplir un devoir qui leur incombait. Lorsqu'une banque établit une succursale dans un district quelconque, elle recueille les dépôts des habitants de la région et elle devrait sûrement faire profiter de ces dépôts les habitants de cette région qui sont dans le commerce ou une industrie quelconque, afin de leur permettre de faire leurs affaires et de payer leurs employés. Mais ce n'est pas générale-

ment ce qui est fait. Au lieu de cela, on constate que le bureau principal de la banque exige que les succursales envoient leurs dépôts à Toronto, à Montréal ou à Winnipeg. Où va alors l'argent ? Il y a toujours dans Wall-Street une demande de prêts temporaires pour lesquels on offre un intérêt élevé et alléchant, afin d'obtenir les économies du peuple que l'on y envoie. Il s'ensuit donc que dans une petite localité, il n'y a pas suffisamment d'argent pour les besoins du commerce et que les banques, dont la fonction devrait être de faire circuler l'argent qu'elles ont reçu en dépôt, ne peuvent pas fournir l'argent nécessaire pour payer les salaires des ouvriers et faire vivre les industries de la localité. Nous sommes habitués à dire que notre système de banque est supérieur à celui des Etats-Unis ; qu'il est plus stable et plus certain ; peut-être l'est-il, mais sous ce rapport, les banques des Etats-Unis sont supérieures aux nôtres et s'efforcent autant que possible à répondre aux besoins de l'industrie dans leur localité.

Nos banques autorisées devraient être en mesure de faire des prêts sur des garanties raisonnables. Elles ne devraient pas toujours exiger les garanties les plus élevées et les meilleures. Il y a beaucoup d'autres bonnes garanties à part les immeubles, les actions de banques et les hypothèques ; il y a l'intégrité, l'industrie et l'économie de l'individu, sa réputation dans une localité comme homme honnête et de confiance qui veut payer ses dettes ; et ce fonds devrait être accepté par les banques comme garantie des avances qu'elles devraient lui faire dans une mesure raisonnable dans un moment de besoin. Comment se fait-il qu'aujourd'hui les banques particulières rendent de bien plus grands services dans plusieurs localités que les banques autorisées ? C'est parce que si un honnête homme demeurant dans un rayon de quelques milles d'une banque privée, désire obtenir de $25 à $100, et c'est bien rare qu'il a besoin de plus que cela, peut obtenir la somme sur sa propre garantie, tandis qu'une banque autorisée l'oblige à fournir un endosseur ou à donner une garantie de première classe. Un cultivateur n'aime pas à demander à une autre personne d'endosser un billet pour lui. Je me rappelle le cas d'un cultivateur qui possédait une terre de 200 acres sur laquelle il y avait de bonnes constructions et pas un sou d'hypothèque ; il n'avait réellement pas de dettes ; il ne devait pas deux cents dollars; il était connu pour payer toujours promptement, et cependant, la banque lui refusa de lui prêter $25 à moins qu'il n'eût un endosseur.

Nos banques remplissent-elles alors leurs fonctions comme elles le devraient ? Est-ce pour cela que le Parlement leur a accordé leur charte et le pouvoir d'émettre du papier-monnaie, en mettant le sceau sur un morceau de papier qui ne vaut pas la centième partie d'un cent, et qu'ils peuvent vendre pour $100 et en retirer l'intérêt tout le temps qu'il est en circulation ? Les banques devraient se contenter de garanties raisonnables dans leurs prêts.

Les statistiques nous montrent la différence des résultats des méthodes des banques autorisées et des banques particulières, et je parle ici de choses que j'ai fréquemment constatées pendant les vingt-cinq dernières années ou plus. Dans les districts ruraux, de 47 à 49 p. 100 des emprunteurs auxquels les banques autorisées refuseraient un prêt, obtiennent l'argent dont ils ont besoin des banques particulières. Pourquoi lui refuse-t-on ? Parce qu'ils n'ont pas d'endosseur et que la garantie qu'ils offrent n'est pas assez stable pour satisfaire la banque. Le cultivateur n'offre pas une garantie suffisante aux banques ; ses emprunts sont petits et demandent beaucoup de tenue de livres ; la banque refuse alors de faire le prêt, et le cultivateur est obligé d'aller s'adresser à un banquier particulier. Je ne crois pas me tromper en disant que quarante-sept personnes sur cinquante dans nos campagnes et dans nos villages sont obligées de s'adresser aux banques particulières pour leurs emprunts. Quand même ils ont à payer un taux d'intérêt plus élevé, ils croient que c'est ce qu'ils ont de mieux à faire.

Je dis donc que les banques autorisées du pays ne remplissent pas les conditions pour lesquelles nous leur avons donné le pouvoir étendu qu'elles possèdent. Le mode ordinaire de procéder de ces banques est de recueillir les économies du peuple dans leurs succursales, de les envoyer à leur siège social et de là à Wall-Street, ou quelque part ailleurs, où elles en retirent un intérêt élevé. Quelle était la situation pendant le plus mauvais temps de la dernière crise financière ? Le mal n'était pas le manque d'argent dans les banques, parce qu'elles avaient cinq fois plus que les fonds voulus pour le mouvement du grain dans le Nord-Ouest mais il était dans ce fait que les banques canadiennes avaient plus de $63,000,000 engagés dans Wall-Street sur prêts remboursables à demande ou autres. supposons qu'une crise semblable se fût produite du temps de la présidence de McKinley, lorsque quatre cent cinquante banques américaines sont tombées en quelques mois, quelle aurait été la situation des banques canadiennes et quelles conséquences en seraient résultées pour notre pays ? Et cependant, une crise de ce genre aurait pu arriver, et elle serait certainement arrivée, sans l'intervention du président Roosevelt, de Morgan, de Rockfeller et autres capitalistes qui sont venus à l'aide des banques et les ont aidés à passer la crise. Sans cette aide, il y aurait eu dans les Etats-Unis une crise qui aurait mis en péril les institutions financières de ce pays comme jamais elles ne l'avaient été

encore. Et où seraient allés les 63 millions de dollars appartenant aux banques canadiennes ? Pourquoi se sont-elles adressées au ministre des Finances, ainsi que les journaux l'ont rapporté, lui demandant son aide en leur fournissant l'argent nécessaire pour permettre aux commerçants de grain dans l'Ouest d'acheter le blé et de l'envoyer sur les marchés du monde. Le fait qu'il y avait 63 millions de dollars d'argent canadien en dehors du pays à cette époque, est une preuve qu'il y a un défaut dans notre système de banque. Cela indique que le Parlement et surtout le Gouvernement, par l'entremise du ministre des Finances, devraient trouver un moyen d'avoir sur ces banques un contrôle quelconque afin que le même cas ne se produise pas dans l'avenir.

M. SCHELL (Glengarry) : Sur quoi se fonde l'honorable député pour dire que 63 millions de dollars d'argent canadien étaient placés en dehors du pays ? Je crois que mon honorable ami se trompe absolument.

M. SPROULE : J'ai pris ce renseignement dans la «Gazette officielle» et dans les journaux quotidiens de Montréal et de Toronto, et je crois que le renseignement est absolument correct. Si vous demandez à un banquier pourquoi il envoie l'argent canadien en dehors du pays, il vous répondra: Nous pouvons prêter ainsi notre argent en sommes plus considérables, et l'avoir en tout temps que nous voulons. Ce sont des prêts remboursables sur demande, sur lesquels nous réalisons un intérêt plus élevé que celui que nous pouvons obtenir dans le Canada; ce sont des opérations légitimes, et pourquoi n'aurions-nous pas le droit de les faire ? Mais pendant la récente crise financière, les banques de New-York étaient-elles prêtes à remettre cet argent aux banques canadiennes si celles-ci l'avaient demandé? Pas du tout. Elles donnaient leurs reçus de compensation au lieu d'argent, et le Canada ne pouvait à cette époque, être remboursé d'un seul dollar qu'il avait prêté. Cet état de chose a, naturellement, produit une gêne dans le Canada, et c'est pourquoi je dis que le système actuel est fautif. Demandons-nous maintenant quelles sont les relations qui existent entre les banques et le ministre des Finances et son département. Il est du devoir du ministre des Finances d'exercer une surveillance sur les banques; de se renseigner sur la manière dont elles conduisent leurs opérations; quelquefois de leur venir en aide en leur distribuant l'argent du gouvernement, de façon à leur permettre de le faire circuler et d'en bénéficier. Le ministre des Finances a, en outre, un devoir important à remplir, celui de veiller à ce que les banques offrent assez de sûretés pour les économies du peuple, et lui payer un intérêt raisonnable en retour.

Voyons comment le Gouvernement a fait son devoir à cet égard. Peu de temps après l'arrivée du ministre des Finances au pouvoir en 1897, il a diminué le taux de l'intérêt dans les caisses d'épargne postales et dans les caisses d'Etat de 3½ à 3 pour 100, et il a donné pour raison que cet argent devrait aller dans les coffres-forts des banques du pays ; que vu que les caisses d'épargne gérées par l'Etat payaient un intérêt plus élevé que les banques, les gens y déposaient leur argent, et je crois qu'il a dit qu'il agissait de cette façon à la demande des banques.

A mon avis, la classe pauvre de ce pays mérite le meilleur traitement dans une question de ce genre. Il est du devoir du Gouvernement, pour l'engager à déposer ses économies et l'encourager à être industrieuse et économe, à lui payer le plus haut taux d'intérêt possible. Les caisses d'épargne de l'Etat sont un endroit sûr pour le placement des économies. Le peuple n'est pas financier et si on l'expose à faire des placements risqués il y a grand danger qu'il perdra ses économies. Il est donc du devoir du Gouvernement de l'encourager à être économe et frugal.

Je tiens à la main un état montrant les dépôts dans les banques du gouvernement depuis 1897, lorsque le ministre a diminué le taux d'intérêt. En 1897, il y avait 32 millions de dollars dans les caisses d'épargne postales, et $16,554,000 dans les caisses d'épagne de l'Etat, ce qui faisait un total de $48,934,000 des économies du peuple dans les coffres du Trésor à la disposition du ministre des Finances ; parce que ce sont ceux qui déposent par petites sommes qui utilisent les caisses postales et les caisses d'épargne gérées par l'Etat. En diminuant le taux de l'intérêt, le ministre des Finances a obligé ces personnes à déposer leur argent dans les banques du pays, parce qu'il a dit que nous devrions enseigner au peuple à placer son argent dans les banques. Je dis que ce n'est pas une bonne chose à conseiller.

Examinons maintenant la question à un autre point de vue. Les intérêts accumulés sur cette somme de $48,954,000 et que les déposants n'ont pas touchés, n'ont été que de $13,606,000 en dix ans. Pourquoi? Parce que le taux de l'intérêt a été réduit de 3½ p. 100 à 3 p. 100. Si l'on avait continué à payer le même taux d'intérêt qu'auparavant, les dépôts auraient augmenté plus rapidement à cause des bonnes années que nous avons eues depuis 1897, et au lieu de n'avoir qu'une addition de treize millions aux dépôts, nous en aurions une de plus de 60 millions. Si le Trésor comptait aujourd'hui dans ses caisses ces 60 millions, le ministre des Finances aurait-il été dans l'obligation d'aller engager notre crédit en Europe pour obtenir de l'argent sur lequel il est obligé de payer un taux d'intérêt exorbitant. Sur un million cinq cent mille dollars que la Banque d'Angleterre lui a avancés, il paie 7 p. 100 d'intérêt, tandis qu'il ne veut pas payer aux pauvres ouvriers du Canada plus de 3 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je ne désire pas interrompre mon honorable ami, mais il serait plus exact de dire qu'il existe depuis plusieurs années un engagement de la part du gouvernement du Canada de payer aux banques de Londres, pour les sommes qu'elles nous avancent, le même intérêt courant de la Banque d'Angleterre. Mais je suis heureux de pouvoir dire que nous n'avons pas payé 7 p. 100, bien que la banque aurait pu, vu notre traité avec elle, réclamer ce taux ; mais nous avons négocié et au lieu de payer sept nous n'avons payé que six . . .

M. SPROULE : J'avais vu dans les journaux que le ministre des Finances avait déclaré dans cette Chambre qu'il payait 7 p. 100 le taux d'intérêt de la banque d'Angleterre.

L'hon. M. FIELDING : C'était le taux que nous étions obligés de payer d'après l'engagement.

M. SPROULE : Le ministre des Finances paie donc aujourd'hui le taux d'intérêt de la banque.

L'hon. M. FIELDING . Oui, mais l'intérêt n'est pas de 6 p. 100. Je ne critique pas mon honorable ami. Il avait raison de parler comme il l'a fait, vu la déclaration que j'avais faite, que le taux d'intérêt de la Banque d'Angleterre était celui que les autres banques de Londres avait droit de faire payer au Gouvernement, mais je dis que comme nous trouvions que c'était un intérêt excessif, nous sommes entrés en négociations et nous n'avons jamais payé plus que 6 p. 100.

M. SPROULE : Et vous payez aujourd'hui 6 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Non. Le taux de l'intérêt de la Banque d'Angletrre est aujourd'hui de 4 p. 100, et c'est ce que nous payons sur les avances que les banques nous font.

M. R. L. BORDEN : Pendant quelque temps, le taux de l'intérêt a été 7 p. 100 ; il a été ensuite réduit à 6, puis à 5 et maintenant 4.

L'hon. M. FIELDING : Oui, je crois que pendant six semaines le taux d'intérêt a été de 7 p. 100.

M. R L. BORDEN : A quelle époque a été conclu cet arrangement dont parle le ministre des Finances.

L'hon. M. FIELDING : Je ne suis pas sûr qu'il y ait eu un arrangement par écrit. C'était une entente qui existait dans le département des finances avant mon arrivée ici.

M. SPROULE : Alors j'avais raison de m'appuyer sur la déclaration du ministre des Finances qui était correcte. Il admet que tel est l'engagement et que la banque peut la faire observer si elle le désire.

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : Je demande au Gouvernement de m'expliquer pourquoi il a emprunté de l'argent à 4½ pour 100, depuis quelques jours à peine, pour renouveler un emprunt de $2,500,000 quand il pouvait obtenir le même montant à 3½ pour 100 en utilisant les épargnes de nos ouvriers. A mon avis, cette ligne de conduite est injustifiable. Je crois que les ministres auraient dû permettre à la classe pauvre du pays de bénéficier de la situation et de prêter son argent au taux d'intérêt qu'ils paient aujourd'hui en Angleterre. A mon point de vue, ce serait là suivre une politique qui favoriserait grandement les classes ouvrières, tout en protégeant considérablement le commerce de notre pays. Ce serait là une transaction avantageuse opérée par un financier sérieux et habile.

Je veux ajouter un mot sur l'attitude prise par le ministre des Finances en réduisant le taux d'intérêt de 3½ à 3 pour 100. J'ai déjà dit que le but de mon honorable ami (M. Fielding) était d'induire les classes ouvrières à déposer leurs épargnes dans les banques du pays. Si un de ces ouvriers s'adresse à une banque pour en obtenir quelque faveur, combien doit-il payer pour cela ? Si j'en crois les états fournis par les banques et que j'ai étudiés avec soin, ces institutions ont payé des dividendes variant de 10 à 11, à 12, à 13, à 15 et même à 16 p. c. pour leur dernier exercice financier, sur le montant total des actions. Autrement dit, nous donnons une existence légale à des banques auxquelles nous accordons de grands pouvoirs pour retirer des dépôts, pour émettre des billets qui représentent en argent le chiffre qu'ils portent et pour lequel elles reçoivent un équivalent en deniers ; nous accordons à ces banques, qui ne devraient exister que pour l'avantage et l'utilité du public, le pouvoir de diminuer à 3 p. 100 le taux de l'intérêt accordé à un simple citoyen sur les dépôts qu'il fait, alors qu'elles paient à leurs actionnaires des dividendes variant de 15 à 16 p. 100. Est-ce là une attitude raisonnable à l'endroit de l'ouvrier ? N'est-ce pas plutôt une préférence en faveur du riche contre le pauvre ? Cet état de choses est peut-être dû à une coutume qui a prévalu depuis un temps immémorial ; je crois, cependant, que l'ingénuité humaine devrait pouvoir trouver les moyens auxquels on pourrait recourir pour faire disparaître cette préférence, pour créer une plus grande égalité entre le pauvre et le riche.

La banque n'alloue au pauvre que 3 p. 100 d'intérêt sur ses dépôts et exige 7 ou 8 p. 100 sur l'argent qu'elle lui avance. Notre système de banques tant vanté est excellent sous bien des rapports, mais il comporte aussi bien des inconvénients.

Le ministre des Finances a eu à renouveler pour trois ans un emprunt de $9,276,000, sur lequel il payait 4½ p. 100. Pour cela, il a donné droit au créancier de pren-

dre des obligations de l'Etat, au taux fixe de 3 p. 100, et au prix de $105 pour chaque $100 de la somme empruntée. Pour renouveler cet emprunt le Gouvernement a donc dû payer $868,000 de prime, et cela, afin d'obtenir un renouvellement pour trois ans seulement. Nous allons donc payer outre 3 p. 100 d'intérêt, plus une prime de $5 par $100.

Une autre observation. On nous a bien souvent dit que le Gouvernement actuel a fait régner la prospérité au Canada ; que, dans ce pays, la richesse et l'industrie se sont développées de façon extraordinaire ; que le Canada est immensément plus riche qu'il ne l'était il y a onze ans et que le travail y est mieux rémunéré que jamais.

L'hon. M. PATERSON : Très bien !

M. SPROULE : Très bien, s'écrie l'honorable ministre des Douanes. Alors, je lui demanderai de m'expliquer ceci : En 1897, l'année où les libéraux sont arrivés au pouvoir, le Gouvernement actuel a eu à renouveler un emprunt, et le ministre des Finances (M. Fielding) a pu emprunter de l'argent à 2½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député est vraiment trop bon. Nos obligations sont à 2½ p. 100 d'intérêt, mais elles n'ont pas été négociées au paîr. L'intérêt revient à 2·83 p. 100.

M. SPROULE : En tous cas à moins de 3 p. 100. Mais comment se fait-il que depuis trois ou quatre ans le Gouvernement n'ait pu emprunter au même taux ? Ces messieurs nous disent que notre richesse n'a pas cessé d'augmenter, et cependant il nous faut payer un intérêt plus élevé sur nos emprunts. C'est tout le contraire qui arrive dans le cours ordinaire des affaires. quand un particulier s'enrichit son crédit s'améliore et lui permet d'emprunter à des conditions plus avantageuses. On dira peut-être que l'argent est rare à l'heure qu'il est ? Il n'y a pas trois ou quatre ans qu'il est rare, et cependant il nous a fallu payer un intérêt plus élevé qu'en 1897, sur nos emprunts. Comment le ministre des Finances explique-t-il cela. Pour moi c'est à cause de son imprévoyance que notre crédit n'est pas ce qu'il devrait être, s'il est vrai que le pays est plus riche qu'il y a dix ans. C'est à mes yeux, la seule raison. Pourquoi le Gouvernement ne peut-il emprunter aujourd'hui à des conditions si avantageuses que lorsqu'il a pris la direction des affaires ? Peut-on en donner une autre raison que ses dépenses, extravagantes jusqu'au point de faire dresser l'oreille aux capitalistes ? Tous les ans, l'honorable ministre est venu nous demander des sommes énormes et nous les lui avons généreusement votées.

Puis il a trouvé moyen d'augmenter le revenu pour faire face aux dépenses.

Depuis onze ans le revenu a été de $93,000,000 de plus que le ministre des Finances disait être nécessaire. Voilà quel a été le total des excédents du revenu qu'il attendait de la taxe imposée par lui. Etant dans l'opposition, le ministre du Commerce (sir Richard Carthwright) émit la doctrine—entièrement approuvée par les libéraux—que chaque piastre retirée du peuple par un ministre des Finances en sus de ce qu'il lui fallait absolument, constituait une preuve d'imprévoyance contre lui. Comment va-t-il défendre notre ministre actuel qui, depuis onze ans s'est fait verser par le peuple $93,000,000 de plus que n'en exigeait l'administration du pays ? Qu'est devenu tout cet argent ? Que fait un particulier dont le revenu augmente tous les ans ? Il songe d'abord à payer ses dettes. S'il a des améliorations à faire il y consacre l'argent qu'il faut et il place à intérêt ce qui lui reste. Pourquoi un gouvernement ne ferait-il pas de même ? Pourquoi le gouvernement actuel n'aurait-il pas consacré au paiement de notre dette la recette de $93,000,000 dont je viens de parler ? Voilà ce qu'aurait fait un administrateur sage et prudent. Mais voilà précisément ce que n'a pas fait le ministre actuel des Finances. Cet argent, il l'a dépensé. L'extravagance et la prodigalité ruinent le crédit dont on peut jouir auprès des institutions financières.

Est-il donc étonnant que le crédit du Canada ait fléchi depuis 1896, malgré l'augmentation de nos recettes, malgré le développement de notre richesse et de notre industrie ?

Il y a quelques années, le ministre des Finances se vantait d'avoir réussi à faire inscrire les valeurs de l'Etat canadien sur la liste des valeurs cotées en Angleterre, il y a réussi parce que nos valeurs étaient jugées les meilleures de toutes les colonies, et il espérait pour cette raison pouvoir emprunter à meilleur marché que jamais.

L'a-t-il fait ? Notre crédit est quand même plus faible aujourd'hui qu'il ne l'était alors, puisque nous payons sur nos emprunts des intérêts plus élevés. N'est-il pas tout juste de conclure que cela est dû à l'extravagance et à l'imprévoyance du Gouvernement actuel ?

A part les $93,000,000 d'excédents, le ministre des Finances a reçu du Pacifique $15,000,000 représentant un emprunt contracté par cette compagnie, il y a plusieurs années, au nom du Canada. A-t-il déposé cet argent comme fonds d'amortissement ? Non, il l'a dépensé, et la dette du Canada est $5,000,000 plus élevée qu'elle ne l'était quand les libéraux sont arrivés au pouvoir. Le ministre des Finances me dira-t-il que c'est là une bonne administration ? Je laisse aux hommes d'affaires du Canada le soin d'en juger. Je ne crains pas de dire qu'un bon critique en fait de finance concluera qu'il y a eu quelque part extravagance et imprévoyance ; que le Gouvernement n'a pas fait preuve de la meilleure administration et que s'il l'avait fait il ne serait pas dans l'impasse où il est aujour-

d'hui. Il serait très utile que le ministre des Finances eût en mains l'argent que le pauvre peuple a été obligé de déposer dans les banques à 3 p. 100 d'intérêt.

Il pourrait le déposer en banque ou l'employer au transport du blé du Nord-Ouest. Il est évident que les banques ont failli à leur devoir envers le public, et je les blâme tout comme je blâme le ministre des Finances. Dans cette région de l'Ouest, il y a quelques années, les banques prêtaient de l'argent à tout le monde pour favoriser la spéculation sur tels immeubles et sur les mines ; mais soudain voyant venir le danger, non seulement elles cessèrent de prêter pour des fins de spéculation, mais même pour favoriser des opérations légitimes. Elles ont enseigné au peuple l'extravagance et la spéculation et ont ensuite refusé de l'aider à faire des affaires légitimes.

On m'a dit que, il n'y a pas plus d'un an, 3,000 personnes étaient engagées dans la spéculation sur les terrains à Winnipeg. Cela nous donne une idée de l'importance des transactions provenant de la spéculation. Mais, soudain, tout cela s'est arrêté et les gens qui ont besoin d'argent pour des affaires légitimes se plaignent à bon droit de ce que les banques leur en refusent. Ces banques ont été autorisées par l'Etat précisément dans le but de fournir de l'argent sur bonnes garanties, et il faudrait pouvoir se procurer cet argent quand on en a légitimement besoin. Il est d'autres points à traiter à ce sujet ; j'en parlerai dans une autre circonstance. En attendant, je me bornerai à dire que, lorsqu'il s'agit de modifier la loi des banques, nous devrions nous occuper de faire des modifications plus radicales que dans le passé, afin que les banques répondent mieux au véritable besoin du pays et soient tenues de mieux remplir les devoirs qui leur incombent, et pour l'exécution desquels l'Etat les a revêtues de pouvoirs considérables.

En étudiant la situation le peuple devra se sentir obligé d'attribuer, dans une large mesure, au ministre des Finances, la responsabilité de la crise financière actuelle, dont tant de gens subissent les malheureux effets. J'ai lu, hier, dans les journaux, que le Gouvernement se proposait de distribuer des graines de semences au Nord-Ouest par l'entremise des banques. Le ministre des Finances a déclaré, je crois, que le Gouvernement entendait laisser aux banques le soin de décider quelle devrait être la garantie nécessaire.

L'hon. M. FIELDING : J'ai dit cela, non pas au sujet des graines de semence, mais seulement au sujet de l'aide accordée aux banques pour le transport du grain.

M. SPROULE : Evidemment, j'aurai mal compris l'honorable ministre. Mais de crainte qu'on ne songe à un projet de ce genre je prendrai la liberté de présenter quelques observations. Les gens de l'Ouest au fait de la situation m'ont appris qu'il ne faudrait pas perdre de vue certaines choses, entre autres l'absolue nécessité d'une distribution de graines de semence. Un autre point, c'est qu'il faut pouvoir se procurer ces grains en donnant la garantie que les cultivateurs peuvent offrir, et à un taux d'intérêt pas trop élevé.

Il faut aussi que les graines de semence soient distribuées de bonne heure, afin qu'on puisse les mettre en terre dès les premiers jours du printemps.

Je crains que si ces opérations ne sont pas laissées à la charge des banques, celles-ci ne continuent d'exiger une garantie de première classe. Plusieurs peuvent être incapables de satisfaire aux exigences des banques sous ce rapport. En outre, plusieurs pauvres gens, connaissant comment les banques ont agi dans le passé, n'iront jamais leur demander l'argent nécessaire à l'achat de graines de semence.

Les plus pauvres comme les plus riches devraient recevoir cette aide si indispensable dans l'intérêt du pays tout entier. Le grain de semence devrait être de bonne qualité et être fourni à temps pour que l'ensemencement puisse se faire de telle manière que la récolte ne souffre pas de la gelée à l'automne. On m'a fait observer aussi que les paiements devraient être répartis en plusieurs versements annuels, parce que plusieurs de ceux qui ont besoin de cette aide seront incapables de les effectuer dans une seule année.

Il serait désirable également que ce grain fut déposé dans les élévateurs des différentes localités où il doit être distribué. Là où il n'y a pas d'élévateurs il faudrait se servir de hangars.

Surtout, le grain ne devrait être confié à une personne seulement, dans aucune localité, si l'on veut éviter le monopole ou la fraude, moyens par lesquels certaines gens seraient peut-être tentés d'empêcher les pauvres d'obtenir de ce grain. Enfin, il incombe au Gouvernement de voir à ce que tout le grain de semence à distribuer soit parfaitement examiné et accompagné d'un certificat établissant exactement quelle proposition il en germera.

Si les cultivateurs achètent du grain de semence dont les (¾) trois-quarts doivent germer, ils n'ont qu'à en semer ¼ de plus pour obtenir une récolte entière, dans des conditions favorables. C'est ce qui se fait souvent et avec de bons résultats. Le cultivateur qui prend la peine de semer de ce grain devrait être absolument mis à même de s'assurer un rendement satisfaisant. Je présente ces observations parce que, comme je viens de le dire, elles m'ont été suggérées par des habitants de l'Ouest en parfait état de comprendre la situation et ses exigences. Je crois ces conseils sages et opportuns et j'espère que le Gouvernement va les mettre en pratique.

M. J. T. SCHELL (Glengarry) : Je dirai quelques mots sur le sujet traité par l'ho-

norable député (M. Sproule) qui vient d'adresser la parole. Je lui ai posé une question, afin d'obtenir une réponse directe, parce qu'il a fait reposer son discours sur une base hypothétique et a augmenté pour ainsi dire, jusqu'à la fin en s'appuyant sur une espèce de base négative. Bien que je n'aie rien à redire à ses déclarations concernant les prêts faits en dehors du Canada, je ne l'approuve pas d'avoir affirmé que les banques canadiennes prêtent en dehors du Canada des sommes considérables fournies à même les dépôts du peuple canadien. C'est pour cette raison que je désirais avoir une déclaration définitive de la part de mon honorable ami quand je l'ai questionné.

Reportons-nous au mois d'octobre dernier c'est-à-dire à l'époque où la presse de ce pays s'évertuait à répandre l'idée que nos banques canadiennes prêtaient notre argent en dehors du Canada.

Je vais dire dans quelle situation se trouvaient les banques canadiennes à cette époque. A propos, il faut bien se rappeler que nos banques autorisées ont dans la mère patrie et aux Etats-Unis des agences où elles reçoivent des dépôts considérables, qu'elles font l'échange de l'argent étranger ; qu'elles expédient les affaires résultant de l'immense trafic du Canada ; qu'elles ont besoin de beaucoup d'argent et qu'elles ont passé cet argent à leurs succursales pour ces raisons. Je lirai maintenant à l'honorable député une déclaration tirée d'un exposé fait par l'association des banquiers. Ce n'est qu'un résumé, mais il faut voir exactement quel était l'état des affaires à cette époque. Je prends le rapport des banques pour le mois d'octobre ; les chiffres qu'il contient vont surprendre, j'en suis sûr, non seulement mon honorable ami mais nombre de journaux de ce pays qui ont fait circuler des on-dit comme mots d'évangile. D'après le rapport monotone les banques canadiennes autorisées avaient $630,261,000 de prêtés au public canadien ; celui-ci avait, à cette époque, environ $587,287,000 de déposés dans les dites banques. Cette somme se trouve aujourd'hui diminuée d'environ $27,000,000. Quant au dernier rapport des banques, je ne saurais dire exactement ce qui en est. Par conséquent, les prêts faits au public canadien excèdent de $42,274,000 les dépôts faits dans les banques canadiennes et qui se composent tous d'argent canadien. Voilà des chiffres qu'il est fort à propos de se rappeler.

M. SPROULE : L'honorable député ne traite pas du tout le point que j'ai soulevé.

M. J. T. SCHELL : J'y arrive à l'instant. Tel que démontré par le rapport des banques autorisées, relativement aux opérations du mois d'octobre, les prêts faits en dehors du Canada représentent un total de $73,301,000. Je relance donc mon honorable ami de $10,000,000. D'après le rapport, les dépôts faits par des étrangers dans les banques autorisées du Canada, l'argent déposé dans leurs succursales en dehors du Canada et les autres item du passif de ces banques à l'étranger forment un total de $69,727,000.

M. LALOR : L'honorable député pourrait-il me dire si toute cette somme de $73,000,000, prêtée à l'étranger, a été placée aux Etats-Unis, aussi une partie a été placée en Angleterre ?

M. J. T. SCHELL : Dans l'un et l'autre pays. A l'époque dont je parle environ $45,000,000 avaient été placés aux Etats-Unis. Les dépôts faits par l'étranger dans les banques autorisées du Canada et que celles-ci possèdent dans leurs succursales en dehors du Canada, s'élèvent à la somme de $69,720,000.

Tandis que les prêts faits en dehors du Canada, où les sommes dues par les banques en dehors du Canada en sus des dépôts reçus en dehors du Canada forment seulement un total de $3,600,000 au lieu de $63,000,000, comme l'a dit mon honorable ami.

M. SPROULE : Cela ne fait rien à ma déclaration. J'ai pris dans la " Gazette du Canada " le montant d'argent appartenant aux banques canadiennes qui était dans les banques de New-York à titre de prêts remboursables à demande.

M. J. T. SCHELL : La " Gazette du Canada " ne dit pas si les prêts ont tous été faits à New-York ou ailleurs, elles parlent seulement des prêts faits en dehors du Canada.

M. SPROULE : Sur ce point je ne contredirai pas l'honorable député, car je puis avoir confondu ce que j'ai lu dans les journaux avec ce que j'ai lu dans la " Gazette." La " Gazette " ou les autres journaux sinon tous les journaux, y compris la " Gazette," ont dit qu'il y avait alors plus de $64,000,000 de l'argent canadienne placés à New-York, à titre de prêts remboursables à demande.

M. J. T. SCHELL : Voilà, précisément pourquoi je fais la présente déclaration.

Les journaux de ce pays grands et petits et toutes sortes de gens, ont tellement accrédité cette idée que je désirerais faire cette déclaration catégorique. J'ai questionné l'honorable député parce qu'il s'y est arrêté à maintes reprises et s'est complu à parler des épargnes des pauvres cultivateurs et du pauvre peuple de ce pays que les banques avaient prêtées en dehors du Canada. Le fait est que les banques ne prêtent pas d'argent canadien en dehors du Canada, mais qu'elles prêtent en dehors du Canada les dépôts reçus dans leurs succursales situées en dehors du Canada.

M. LANCASTER : L'honorable député voudrait-il nous dire quelle proportion de cette somme a été prêtée en Angleterre, et quelle proportion à New-York ?

M. J. T. SCHELL : Je ne le saurais dire, et cela ne fait aucune différence. Mais j'ai dit quel total représentent les prêts faits dans ces endroits.

M. LANCASTER : L'honorable député a-t-il puisé ce renseignement dans les rapports des banquiers intéressés dans ces prêts ?

M. J. T. SCHELL : J'ai pris la précaution de me faire donner ce renseignement directement par des gens qui savent à quoi s'en tenir.

M. BARR : L'honorable député voudrait-il me dire qui sont ces gens-là ?

M. J. T. SCHELL : Je tiens ce renseignement d'un des représentants de l'association des banquiers du Canada, et je désirais détromper ceux qui pensent que c'est de l'argent canadien qui a été prêté en dehors du Canada. Je suis sûr que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) pourrait nous dire quel est l'équivalent de la somme. Mais sans obtenir de renseignement exact, je puis toujours bien dire que ce pays doit se compter très heureux de ne pas avoir pour ministre des Finances l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. LANCASTER : Quel est d'après l'honorable député le renseignement exact au sujet du lieu où est cet argent ?

M. J. T. SCHELL : Il y a deux ou trois fois que je vous le donne.

M. LANCASTER : Je puis être obtus, mais j'ai demandé à l'honorable député de nous dire quelle partie de cette somme a été prêtée en Angleterre et quelle partie à New-York, s'il ignore qu'il n'en a pas été prêtée à New-York, qu'il nous dise combien il en a été prêtée en Angleterre ?

M. J. T. SCHELL : J'ai dit " prêtée en dehors du Canada " en tout et partout.

M. LANCASTER : Où cet argent a-t-il été prêté et dans quelle proportion ?

M. J. T. SCHELL : L'argent canadien n'est pas prêté en dehors du Canada.

M. LANCASTER : Jusqu'à quel point l'honorable député de Grey-est a-t-il raison, si tant est qu'il a raison ?

M. J. T. SCHELL : Il a tout à fait tort.

M. SPROULE : Je tiens mon renseignement directement d'un banquier qui a une expérience de près d'un quart de siècle, et il doit savoir tout aussi bien que l'honorable député ce qu'il dit.

M. J. T. SCHELL : Non.

M. DUNCAN ROSS : Est-il vrai que les banques canadiennes aient avancé au public canadien des sommes d'un chiffre supérieur aux dépôts confiés par le public à ces banques ?

M. J. T. SCHELL : Oui.

M. DUNCAN ROSS : Jusqu'à quel chiffre?

M. J. T. SCHELL : Les banques autorisées ont prêté au public canadien $630,261,-000 ; le public canadien a déposé dans les banques canadiennes $570,000,000. Les sommes prêtées par les banques canadiennes au peuple canadien dépassent de $42,974,-000 les sommes déposées par le public canadien dans ces mêmes banques.

M. SPROULE : Et que dites-vous des émissions de monnaie fiduciaire que ces banques ont faites, avec notre autorisation?

M. J. T. SCHELL : C'est là leur propre affaire.

M. LANCASTER : Il s'agit de billets promissoires.

M. GEO. TAYLOR (Leeds) : C'est certainement un spectacle édifiant de voir que le Gouvernement, après avoir, dix années durant, proclamé sur les toits, que le remarquable progrès réalisé par le pays et sa prospérité sont l'œuvre du Gouvernement même, cherche à se soustraire à la responsabilité de la crise financière qui sévit aujourd'hui. Il n'a pas voulu tenir compte à la Providence de cette prospérité ; la Providence, disait-il, n'y était pour rien ; or, maintenant que les jours mauvais sont arrivés, qui en est donc responsable ? Le Gouvernement n'avait nullement le droit de s'attribuer le mérite de cette prospérité ; mais, à coup sûr, il est responsable des temps durs qui règnent aujourd'hui.

L'hon. M. EMMERSON : Les temps ne sont pas durs, maintenant.

M. TAYLOR : Qui dit cela ?

L'hon. M. EMMERSON : C'est moi qui l'affirme.

M. TAYLOR : Ceux qui émargent au budget de l'Etat prétendent peut-être cela ; mais le public, lui, n'est pas de cet avis.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne vis point au crochet de l'Etat.

M. TAYLOR : Vous le faisiez, il n'y a pas longtemps, et si je ne me trompe, vous allez bientôt toucher quelque rente. Ces spéculations sur les terrains au Nouveau-Brunswick, doivent rapporter des bénéfices.

L'hon. M. EMMERSON : Je prie mon collègue de retirer ces paroles.

M. TAYLOR : Mais volontiers, mon cher collègue ; c'est un simple badinage de ma part.

L'hon. M. EMMERSON : Ces badinages, faits de gaîté de cœur, sont souvent plus cruels que tout le reste. Vous promettez de ne plus récidiver ?

M. TAYLOR : Je sais que nos hommes d'affaires sentent la gêne des temps durs. La prospérité règne chez les cultivateurs,

mais ils s'abstiennent de faire des achats, effrayés qu'ils sont par toutes rumeurs et clameurs au sujet des temps durs. Les classes ouvrières et les hommes d'affaires savent qu'il existe une crise, provoquée par l'attitude du Gouvernement.

Le 21 décembre, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) nous a déclaré que la question de la balance du commerce est un simple épouvantail et qu'on a démontré la fausseté de cette théorie. Au cours de l'avant-dernier exercice, nos importations ont dépassé nos exportations de $53,000,000, y compris grain, beurre, fromage, viandes de porc, bacon, bois, bref tous les produits du pays. Cette année, nos importations ont dépassé de $120,000,000 tous les produits que nous avons exportés. Et cependant, le ministre de l'Agriculture prétend que cet épouvantail n'existe plus. Qu'il s'adresse donc au premier cultivateur venu et lui demande le chiffre des produits de sa terre pour une année.

Le cultivateur pourra lui dire: Après avoir payé les gages, les taxes et les dépenses, j'aurai un excédent de $1,000, mais je dois demander à ma femme le chiffre des dépenses du ménage. La femme consulte les chiffres et dit: "Tous les comptes sont ici; ils sont tous acquittés et montent à $1,500. Le cultivateur a un excédent de $1,000. N'est-il pas endetté de $500? Ainsi en est-il du pays. Nos achats de marchandises ont dépassé de $120,000,000 nos ventes et le pays est en perte de $120,000,000 aujourd'hui.

Notre système de banques est le meilleur qui existe au monde, et nos populations ont pleine confiance dans ce système. Les banques, sous ce régime, ont fait l'impossible pour faciliter la marche des affaires du pays et à mon avis, on ne saurait trop reconnaître le mérite de ce système. Le ministre des Finances a annoncé qu'il viendrait au secours des banques, en leur avançant de l'argent pour le transport des récoltes. Les banques ont suffisamment de capitaux, et n'ont pas besoin de ces secours. Il était venu de l'Ouest une rumeur que les banques ne feraient pas de prêts et alors le ministre déclara qu'il se porterait à leur aide. Les banques, paraît-il, n'ont pas demandé d'aide, mais le ministre, en vue de se concilier la faveur populaire, déclara qu'il viendrait à leur aide. Que pouvait donc faire le Gouvernement? A-t-il des fonds à sa disposition? Qu'a-t-il fait des $60,000,000 que le public lui a confiés en dépôt? Est-ce là ce qu'il veut jeter en pâture aux banques? Non, tout cela a été dépensé dans la gestion des affaires du pays, en dépit des énormes taxes que le Gouvernement a perçues. Que, demain même, le public demande le remboursement de ce dépôt de $63,000,000, le Gouvernement lui dira: "Nous sommes insolvables; nous n'avons pas les deniers voulus pour vous payer. Le gouvernement des Etats-Unis tient en réserve dans sa caisse, des deniers qu'il peut puiser, pour venir au secours des



banques; mais notre Gouvernement n'a pas d'argent. Il a emprunté $63,000,000 des dépôts confiés par le public aux caisses d'épargne postale; il a dépensé ces deniers et pour quels achats? En bagatelles qu'il a payées le double et le triple de leur valeur, comme cette soupière, achetée pour ce bateau du Saint-Laurent. Après avoir demandé aux douanes et au revenu intérieur deux et trois fois plus de recettes que n'en a perçu le gouvernement précédent, il a tout dépensé cela, outre ces $63,000,000 empruntés du public à 3 p. 100. S'il avait aujourd'hui ces deniers en caisse, ne pourrait-il pas les prêter aux banques, pour leur aider à traverser ces temps difficiles?

Consultons la statistique, pour voir ce que les banques ont fait. Les banques, il est vrai, ont quelques fonds, en dehors du Canada, sous forme de prêts remboursables à demande. J'ai sous les yeux l'état des banques, pour le 1er décembre, où il est dit que les banques ont placé en dehors du Canada, en prêts tant à demande qu'à courte échéance, $43,500,000, et sans doute il y a une forte partie de ces prêts aux Etats-Unis.

En outre, en dehors du Canada elles ont des prêts courants jusqu'à concurrence de $22,928,000, soit une totalité de $66, 437,000 du capital des banques prêté en dehors du Canada, en revanche, elles ont en dépôts effectués par des personnes en dehors du Canada, $53,407,203, et en soldes dûs aux agences des banques ou à d'autres agences ou banques du Royaume-Uni, elles ont $16,330,000. Elles ont en caisse ces sommes dues à d'autres banques et une de nos plus importantes banques a un emprunt de $9,757,000 en Angleterre. Ainsi nos banques ont reçu de diverses sources étrangères au pays des sommes montant à $73,523,000, contre $66,000,000 qu'elles ont placés en dehors du Canada, en prêts à courte échéance. Elles ont donc, dans leurs caisses, une balance de plus de $1,000,000 de fonds étrangers, à faire valoir contre les emprunts effectués à New-York.

Envisageons maintenant la question sous son autre aspect. Il y a dans les banques, au Canada, $157,185,000 de dépôts faits par le public et payables à demande ; il y a, en outre, $402,626,000, de dépôts faits par le public, payables après avis, ou à date fixe, soit une totalité de $560,000,000 de dépôts que les banques doivent au public canadien. Et qu'ont-elles fait de cet argent ? Elles ont au Canada, $556,000,000 en prêts courants, consentis aux manufacturiers et aux marchands, pour l'exploitation de leurs affaires ; elles ont, en outre, en prêts à demande et à courte échéance, sur les actions et les obligations au Canada, $44,000,000, soit une totalité de $601,-000,000 ou un excédent d'environ $41,000,-000 en prêts effectués hors du Canada, sur les dépôts du public. La situation de nos banques à cet égard est excellente. Si le Gouvernement avait en caisse ces $60,000,000

qu'il a empruntés du peuple canadien et qu'il fût en mesure de les prêter aux banques, tout irait bien ; mais il a gaspillé cet argent, comme il gaspille les taxes que le ministre des Douanes extorque du peuple, et dont le chiffre est de trois fois supérieur à celui des taxes perçues sous le régime précédent. Je fais beaucoup d'affaires avec les banques canadiennes et je sais que sans l'aide qu'elles prêtent au commerce canadien, les affaires iraient bien mal. Le Gouvernement n'a pas d'argent à avancer aux banques. Il peut bien engager le crédit du pays, comme il le fait tous les jours, mais il n'a pas de fonds à mettre à la disposition des banques advenant qu'une crise monétaire éclate.

M. J. J. HUGHES : Vous sapez par la base la thèse de votre collègue (M. Sproule).

M. TAYLOR : Pas du tout. Comme le gouvernement, l'année dernière, a fait sortir du pays $150,000,000, ce qui représente l'excédent des importations sur les exportations, nos banques ont été impuissantes à avancer des fonds aux cultivateurs canadiens ; aussi force leur a été de diminuer le chiffre de leurs prêts et elles ont averti les industriels canadiens de ne pas étendre leurs opérations, mais plutôt de diminuer leur chiffre d'affaires, cette année, parce qu'elles sont dans l'impossibilité de leur accorder autant de crédit que l'année dernière. Cela tient à ce que le gouvernement a fait sortir du pays $150.000,00, chiffre de nos achats de marchandises à l'étranger.

M. MILLER : Lorsque les banques ont notifié l'avis en question aux manufacturiers, est-ce là l'explication qu'elles ont donnée de leur impuissance à faire des prêts ?

M. TAYLOR : Les banques n'ont pas pour habitude d'initier le public à leurs affaires. Elles virent que le gouvernement courait à une allure insensée dans la voie des dépenses ; les banques sont clairvoyantes ; elles savaient que les temps difficiles approchaient, elles virent le point noir à l'horizon, et commencèrent à régler les voiles. Les banques virent que les achats du Canada au dehors l'emportaient de $150,000,000 sur ses ventes à l'étranger ; elles avertirent donc les manufacturiers de diminuer le chiffre de leurs affaires ; elles demandèrent aux cultivateurs de payer leurs dettes ; car les cultivateurs ayant eu de bonnes récoltes et vivant économiquement, les banques crurent qu'ils seraient en mesure de s'exécuter. Les cultivateurs virent qu'une crise monétaire allait éclater ; ils diminuèrent le chiffre de leurs achats, et les fabricants ainsi que les marchands en éprouvèrent le contrecoup. Quand le ministre des Finances fera son prochain exposé des motifs, il ne le présentera pas sous d'aussi brillantes couleurs que celui de l'année dernière.

M. DYMENT : Est-ce sous ces sombres couleurs que vous désirez voir présenter ce budget ?

M. TAYLOR : Non, je ne le désire nullement. Je regrette beaucoup de voir ces temps difficiles arriver. Mais les temps durs sont l'œuvre du Gouvernement auquel mon honorable collègue (M. Dyment) prête son appui. Si nous avions en caisse ces $153,000,000, chiffre de l'excédent de nos importations sur nos exportations, tout irait bien.

M. DYMENT : Comment expliquez-vous la gêne du marché monétaire aux Etats-Unis où les conditions à l'égard de ces importations sont l'inverse d'ici ?

M. TAYLOR : Il y a trop d'agiotage et on marche trop vite dans la voie des dépenses aux Etats-Unis. Il y a abondance d'argent dans la république voisine ; mais les millionnaires agiotent sur les fonds publics et provoquent une commotion à la bourse, à leur gré. Les banques des Etats-Unis ne sauraient soutenir la comparaison avec celles du Canada. Nous avons le meilleur système de banques du monde entier.

M. GORDON : Comment expliquez-vous la gêne du marché en Allemagne où l'industrie est si active ?

L'hon. M. FOSTER : C'est bien trop loin.

M. TAYLOR : Dans le discours de Son Excellence, au commencement de la session, le Gouvernement lui fait dire que la crise monétaire se fait sentir dans le monde entier et par conséquent en Allemagne aussi. Il y a certaines parties du monde où règne la prospérité mais le Gouverneur général déclare que les temps difficiles se font sentir dans le monde entier.

L'hon. M. EMMERSON : Alors, il a dû se tromper.

M. TAYLOR : Ce sont les conseillers de Son Excellence qui ont commis l'erreur en lui mettant ces paroles dans la bouche.

Je crois vous avoir convaincu, monsieur l'Orateur, que les banques, au Canada, ont fait l'impossible pour faciliter la marche des affaires du pays et qu'elles le font encore, nos banques ne méritent aucun reproche. S'il y a quelqu'un qui mérite censure, c'est le ministre des Finances qui a essayé de leur venir en aide et leur a dit qu'il leur avancerait des fonds, alors qu'il n'a pas un sou en poche à donner à qui que ce soit. Il est obligé de payer 7 p. 100 en Angleterre, pour renouveler ses emprunts temporaires ; il conduit ses affaires comme un marchand qui serait obligé de renouveler ses effets de commerce, tous les trente ou soixante jours et de payer le taux régulier de la banque. Voilà comment on gère aujourd'hui les affaires du pays. La statistique que j'ai citée montre que, jusqu'au 1er décembre, les banques canadiennes ont prêté jusqu'au dernier sou tout ce qu'elles ont reçu du public canadien et $41,000,000 pour l'expédition des affaires du pays. Il n'y a rien à reprocher aux banques. Le

blâme retombe sur le ministre des Finances qui a dit que les banques n'avaient pas d'argent pour le transport des céréales. Voilà le député de Kingston (M. Harty) qui me regarde et il sait qu'à Kingston il y a un acheteur de grain qui jouit d'un crédit d'un million de dollars.

M. HARTY: Trois millions même.

M. TAYLOR : Oui, trois millions de dollars, s'il le veut, il transporte tout le grain dont il a besoin et les banques ne courent aucun risque. Il achète un chargement de wagon de blé, au Nord-Ouest, le place dans un élévateur, donne un reçu d'entreposage, expédie son grain, et lorsqu'il est vendu en Angleterre, la banque touche l'argent.

Le Gouvernement n'a que faire de venir au secours de cet acheteur ou de tout autre acheteur de grain, parce que la banque détient le grain à titre de garantie et l'acheteur paye l'intérêt sur les 90 p. 100 ou quelle que soit la somme qu'elle avance. Voilà comment s'effectue le commerce du grain au pays, et les banques n'ont nullement besoin de garantie de la part du ministre des Finances ou du Gouvernement pour prêter à un client quelconque l'argent voulu pour le transport des grains de l'Ouest, parce que ce transport s'effectue par l'entremise des acheteurs de grain. Du moment qu'ils ont chargé ce grain dans les wagons, ils obtiennent pour ce grain d'entreposage, qui leur permet de toucher des fonds de la banque, lors de la livraison au point de vente; de sorte que l'acheteur de grain n'a pas besoin d'un fort montant de son propre capital; car, les banques fournissent tous les fonds et le font très volontiers. A mon avis, c'est une réclame d'un mérite fort douteux pour notre système de banques, de dire que le Gouvernement est venu à leur secours et leur a fourni des fonds, pour les aider à faire le transport de la récolte de cette année. Si on a fait pareille proposition, je ne crois pas qu'une seule banque l'ait acceptée. Le ministre des Finances ne nous a pas encore éclairés sur la nature de cette proposition. Le Gouvernement a déclaré qu'il allait prêter son concours financier aux banques, pour les aider à transporter la récolte de grain, bien qu'il n'eut pas un seul dollar dans sa caisse. Il avait dépensé toutes ses recettes, comme il le fait encore aujourd'hui, pour administrer les affaires du pays, tandis que le gouvernement conservateur, avant l'avènement des libéraux en 1896, réussissait à bien même administrer le pays, avec un budget de dépenses de $40,000,000. Quand les cultivateurs canadiens sauront cela, ils ne seront guère d'humeur à maintenir plus longtemps ces messieurs au pouvoir; ils leur signifieront leur congé et leur donneront pour successeurs des hommes qui s'acquitteront mieux de la gestion des affaires publiques.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Je ne désire nullement aborder la discussion de la question dans son ensemble; je tiens seulement à rendre à mon excellent ami un peu de ce bonheur qui semble lui manquer, aujourd'hui. Je veux montrer par un exemple topique qu'il n'est pas toujours judicieux de conclure que le pays s'est enrichi de tant et tant de millions, si le chiffre de nos exportations dépasse celui de nos importations, ou qu'il s'est appauvri d'autant, si nos importations sont supérieures à nos exportations, tel qu'indiqué dans les relevés du commerce et de la navigation.

L'honorable député a déclaré qu'en l'année 1906, il a été importé au Canada pour $53,000,000 de plus qu'il n'en a été exporté ; mais avant de tirer une conclusion, il faudrait voir ce que veulent dire ces chiffres. Par exemple, si un cultivateur dont les recettes sont de $1,000 par année, dépense $1,500 en choses fongibles, il est clair que sa position sera moins bonne à la fin de l'année qu'elle n'était au commencement. Mais supposons qu'au lieu de cela il ait dépensé seulement $900 pour vivre et se soit acheté, moyennant $1,500, une seconde ferme qui va être pour lui une source de revenu ; certes, en pareil cas, on ne pourrait pas dire que sa position est moins bonne. Dans ces $53,000,000 d'excédent des importations sur les exportations, il se trouve compris pour $9,000,000 d'effets de colons qui ont été admis en franchise. Il n'est pas douteux qu'il est entré d'autres millions à la suite de ces 200,000 immigrants. Mais cette somme de $9,000,000, représentant des effets de colons, grossit cette balance du commerce qui est contre nous et que l'honorable député déplore. Le pays s'est-il appauvri parce que les statistiques du commerce indiquent que nous avons reçu ces $9,000,000 ? Allons donc, cette somme de $9,000,000 représente des biens amassés à l'étranger et transportés dans notre pays, qui se trouve enrichi d'autant au détriment de l'étranger. Supposons que nous aurions dit à ces colons à leur arrivée : Remportez ces effets chez vous ; et qu'en même temps nous aurions dit à 200,000 Canadiens partez pour les Etats-Unis emportant avec vous vos effets de ménage ; car de ce fait le chiffre de nos exportations va se trouver augmenté de $9,000,000. Par cette double opération la balance du commerce contre nous se trouverait réduite de $19,000,000. Mais le pays s'en trouverait-il plus riche ? Loin de là, il se trouverait appauvri d'autant. Je dis donc qu'il faut faire l'analyse des statistiques du commerce, se rendre compte de quoi se composent l'importation et l'exportation.

L'hon. M. FOSTER : Supposons qu'il soit importé pour $9,000,000, et que cette somme soit placée de la manière que le dit l'honorable ministre, la balance du commerce pour cette année-là s'en trouve-t-elle diminuée ?

L'hon. M. PATERSON : Les statistiques ne l'indiqueront pas.

L'hon. M. FOSTER : Mais la balance du commerce doit être établie tous les ans.

On ne doit pas attendre pour l'établir que les placements aient commencé à rendre.

L'hon. M. PATERSON : Mais l'honorable député ne prétend pas qu'il faut un montant d'exportations égal à celui des exportations, quand certaines gens nous arrivent avec des biens acquis à l'étranger et n'expédient pas de marchandises en retour. C'est alors un gain pur et simple.

L'hon. M. FOSTER : Mais si ces sommes deviennent l'objet d'un placement ?

L'hon. M. PATERSON : Dans ce cas, on ne tarderait pas à en tirer un revenu, bien que, dans l'intervalle, les statistiques indiquent une balance du commerce contre nous. Mais s'il s'agit d'effets de colons, nous nous trouvons avoir fait un gain de $9,000,000.

M. TAYLOR : La soupière de vingt dollars achetée pour le " Montcalm " se trouve comprise, j'imagine, dans cette somme ?

L'hon. M. PATERSON : Je discute la grande question de principe qui se trouve ainsi en jeu. Si l'on gaspille de l'argent en achats inutiles, c'est une autre question. Je cite cet exemple, simplement pour mettre en garde ceux qui, voulant utiliser les statistiques pour les fins de la discussion, mais sans prendre le soin de les analyser, sont exposés à commettre des erreurs.

M. TAYLOR : Du temps où l'honorable ministre faisait partie de l'opposition, ne jetait-il pas les hauts cris s'il arrivait au gouvernement conservateur d'avoir contre lui la balance du commerce, même dans une faible mesure ; et n'en augurait-il pas que le pays marchait vers la ruine ?

L'hon. M. PATERSON : Je ne me rappelle pas tout ce que j'ai fait. Je me rappelle avoir, dans un grand nombre de circonstances, parlé très opportunément, parfois sur un ton modéré, parfois un peu plus haut, suivant la gravité plus ou moins grande de l'offense. Je ne me rappelle pas d'avoir prétendu que le pays s'en allait vers la ruine, parce qu'il se trouvait contre nous une balance de commerce.

M. TAYLOR : Je vais m'efforcer un de ces jours de lui rafraîchir la mémoire en lui lisant un discours de sir Richard Cartwright et un de ses propres discours sur le sujet.

M. J. BARR (Dufferin) : L'explication fournie par le ministre des Douanes (M. Paterson) a dû singulièrement éclairer la Chambre. Les colons ont emporté dans le pays, nous dit-il, pour $9,000,000 d'effets ; nous sommes plus riches d'autant. Mais si le tarif était mieux agencé, il n'est pas d'article de première nécessité que nous ne pourrions confectionner au pays. Sans doute, il est des objets de luxe que nous ne saurions fabriquer et qui devront être importés de l'étranger ; mais je prétends que nous devrions être à même, et que nous serions à même, si les conservateurs avaient été maintenus au pouvoir, de nous fournir de toutes les choses de consommation usuelle.

L'honorable ministre (M. Paterson) se fait le champion de l'idée suivant laquelle une balance adverse du commerce est un signe de prospérité. J'aimerais à savoir comment cette idée s'harmonise avec cet apport d'effets d'immigrants qui nous arrivent. Le parti conservateur a toujours été d'avis que plus nous fabriquerons, moins nous importerons et mieux le pays s'en trouvera; et il me semble que c'est là un point sur lequel nous sommes tous d'accord, libéraux et conservateurs. Quant à nous, nous croyons que la seule circonstance qui oblige le Canada à importer aujourd'hui pour $57,000,000 de plus qu'il n'exporte, c'est le peu d'encouragement donné à nos manufacturiers, qui ne se trouvent pas dans la position où ils devraient être et où ils seraient si le parti conservateur était resté au pouvoir. Dans ces conditions la balance du commerce aurait été en notre faveur et nos manufacturiers fourniraient la plus grande partie des marchandises que nous importons actuellement.

Le Dominion passe aujourd'hui par des péripéties nouvelles dans son existence ; jamais il ne s'est vu dans pareille situation ; espérons qu'il ne s'y reverra plus jamais. Notre loi des banques, qui a donné de bons résultats dans son ensemble, n'est pourtant pas parfaite, si l'on en juge par ce qui est survenu depuis quelques mois. Les révélations qui ont suivi la liquidation de la banque Sovereign démontrent très clairement l'insuffisance des sauvegardes législatives. Dans le cas de la banque d'Ontario, comme dans celui de toutes les banques qui ont failli, il a été établi que les directeurs n'étaient que des hommes de paille. D'après la loi, il n'est pas très certain que les directeurs d'une banque aient le droit en tout temps de faire l'examen de ses livres et de ses garanties. Sans doute la loi interdit tout prêt important sans le consentement des directeurs ; mais il arrive souvent que la loi n'est pas observée, et un administrateur de la banque la plus importante a reconnu qu'il leur arrivait assez souvent de faire des placements de sommes dans de grandes entreprises, sans convoquer le bureau de direction. Ce n'est qu'une fois le placement opéré et toute l'affaire réglée, qu'on invite les directeurs à agréer ce qui peut bien être une opération très risquée. Voyez un peu quelle est la situation aujourd'hui en ce qui regarde la banque Sovereign. Cette banque avait prêté plus d'un million à la compagnie du chemin de fer de Chicago à Milwaukee qui est aujourd'hui en déconfiture.

Voyez à quelles spéculations elle s'était livrée dans l'Alaska et ailleurs. Si notre législation concernant les banques était parfaite, si nous tenions d'elle toutes les sauve-

gardes nécessaires, il serait absolument impossible pour le président ou le gérant de faire des prêts importants sans consulter le bureau de direction. Dans ces circonstances, je dis que le temps est venu pour le Gouvernement de s'occuper de cette question et de déposer un bill supprimant tous ces abus et rassurant le public. Si nous détruisons la confiance du public dans nos banques, celles-ci ne pourront plus vendre leurs actions, et nous souffrirons d'une crise financière encore pire, s'il est possible, que celle-ci.

Pour en revenir à la motion qui nous est présentée, quelles sont les circonstances de l'affaire ? Le ministère nous invite à avancer aux banques de fortes sommes en vue de faciliter l'écoulement des grains de cette vaste région de l'Ouest. Mais si les banques n'étaient pas elles-mêmes très gênées dans leurs affaires, elles n'auraient aucun besoin de cette aide. Les banques sont plus à court de fonds qu'elles ne l'ont jamais été, sans quoi il n'y aurait pas lieu pour le Gouvernement de se porter à leur secours comme il le fait.

Je lis dans les journaux que le Gouvernement doit avancer $4,000,000 sous forme de grains de semence aux cultivateurs de la Saskatchewan et de l'Alberta. J'ai passé quelque temps dans ce pays, et je considère que le Gouvernement agit sagement dans la circonstance. Ce serait une des plus désastreuses calamités pour notre pays, si, le printemps prochain, les cultivateurs se trouvaient à manquer de grains de semence, ou se voyaient forcés de mettre en terre des semences médiocres, qui ne rapporteraient guère. Mais si cette décision du Gouvernement est sage, espérons qu'il verra à ce que toutes les mesures soient prises pour sa parfaite mise à exécution. Il serait indigne que seuls les riches, que seuls ceux qui sont en mesure de fournir des garanties, eusssent part à cette distribution de semence ; une telle mesure ne saurait être avantageuse pour le pays, si tous ceux qui ont besoin de semence ne peuvent avoir part à la distribution.

Mais il y a lieu de se demander : Qu'est-ce qui a déterminé cet état de choses ? Nous savons que dans l'Ouest la récolte n'a pas été entièrement manquée. Dans le Manitoba, le rendement a sinon atteint, du moins presque atteint, la moyenne, et par suite de la hausse dans le prix des grains, les cultivateurs de cette province vont se trouver probablement en meilleure posture que jamais auparavant. Et ici, on me permettra de faire observer qu'une bonne partie de ce grain, tant le blé que l'avoine, est d'excellente qualité pour la semence.

Pourquoi ce grain serait-il expédié dans l'Est, puis réexpédié vers la Saskatchewan et l'Alberta pour distribution aux cultivateurs manquant de semence, grevé de frais de transport et autres que les colons ou le pays devront ensuite solder. Je dis qu'il est du devoir du Gouvernement d'envoyer au Manitoba des experts chargés de recueillir le grain utilisable comme semence et de l'expédier vers l'Ouest pour les fins de cette distribution projetée. Mais quelle que soit la provenance de ces semences, le prix devra en être soldé tout d'abord par le pays, et j'espère que le Gouvernement verra à ce que les craintes exprimées par certains journaux ne se réalisent pas ; j'espère qu'il verra à ce que ce grain de semence ne devienne pas un objet de spéculation de la part d'intrigants ou de gens avides qui feront en sorte que cette distribution tourne à leur avantage ou à celui d'un parti politique, au lieu de profiter aux cultivateurs qu'elle est destinée à secourir. Je me permettrai même d'avertir le Gouvernement, que tout disposés que nous soyons à ce qu'il se charge de cette distribution, nous le tiendrons responsable de la manière dont elle sera faite. J'allais justement signaler la véritable cause de l'état actuel des affaires. Il est vrai, que sur bien des points, le rendement n'a pas été aussi grand que les années précédentes. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'en somme, par suite de la hausse du marché, la perte de ce chef sera dans une grande mesure compensée. Je prétends qu'une grande cause de la difficulté actuelle, c'est le caractère de l'immigration qu'on a attirée sur nos bords. C'est un fait bien connu que des centaines de mille immigrants se sont portés, l'année dernière, vers cette région ne disposant d'aucun moyen, sans la moindre connaissance de nos habitudes et absolument inaptes au travail agricole. Il n'est pas étonnant que le mode de recrutement des immigrants à destination du Nord-Ouest ait abouti à nous attirer nombre de sujets peu désirables. Les agents d'immigration reçoivent cinq dollars par tête pour chacun des immigrants au moment du départ et cinq autres dollars à l'arrivée ici. Naturellement dans ces circonstances, les agents attachent plus d'importance au nombre qu'à la qualité, et nous envoient des immigrants dont un grand nombre sont peu désirables. Il suffit de consulter les annales du crime chez nous, pour s'apercevoir qu'il nous est arrivé une classe dont nous pourrions fort bien nous passer. Nombre des crimes les plus révoltants ont été commis par ces nouveaux venus. Le moment est arrivé, il est plus qu'arrivé, pour le Gouvernement de soumettre les immigrants à une sévère sélection. Il vaut mieux en recevoir un nombre beaucoup moins grand, que de nous exposer à laisser passer même une faible proportion de gens de cette classe non désirable.

Parmi les habitants du Nord-Ouest aujourd'hui quels sont ceux qui recourent à la charité pour obtenir logement et nourriture ? Ce sont surtout de ces immigrants dont j'ai parlé. On fait même venir des Asiatiques en vue de les établir dans l'Ouest. Je prétends que nous devons nous appliquer, non seulement à assurer la prépondé-

rance des blancs au Canada, mais à n'y attirer que des immigrants aptes à développer les resources du Canada, au lieu d'être une entrave à son progrès. Si l'on attire ici des incapables et des criminels quel sera le résultat ? Les mœurs de la population en souffriront, et le pays en souffrira également.

C'est ce qui me fait dire que notre gouvernement ne fait pas son devoir, négligeant comme il fait de s'occuper des immigrants. Telle est la situation dans l'Ouest et telle est également la situation, si je ne me trompe, dans toutes les provinces. D'une extrémité à l'autre de l'Ontario, on est obligé de recourir à l'établissement de fourneaux économiques. Les établissements de charité ne peuvent suffire à leur tâche. Et nous ne sommes encore qu'en janvier, avec quatre mois de froidure devant nous. Les établissements de charité sont loin de pouvoir se charger de tous les nécessiteux. Quelle est la situation de la classe ouvrière dans notre pays à l'heure qu'il est ? Les unes après les autre les fabriques ferment leurs portes ; ou ne fonctionnent que par intermitence, plusieurs mêmes seulement quelques heures par jour. Les salaires subissent une baisse, et la situation de l'ouvrier est de nature à lui mériter notre sincère sympathie. Jamais dans l'histoire de notre pays, le dollar a-t-il représenté moins sous forme d'articles de consommation usuelle. Voyez ce qu'il faut payer le pain aujourd'hui, ce qu'il faut payer les œufs, ce qu'il faut payer la viande. L'ouvrier ne gagne que la moitié, ou les deux tiers, de ce qu'il gagnait il y a un an ; et d'autre part avec l'argent qu'il gagne il ne peut acheter autant qu'il y a un an. Nous éprouvons donc la plus vive sympathie pour lui et nous avons la plus vive admiration pour ces personnes charitables qui lui viennent en aide durant ce rigoureux hiver. La Chambre trouvera la preuve de ce que que j'avance dans le "Globe" de Toronto, numéro du 26 janvier. Bien entendu, ces honorables députés de la droite acceptent sans hésiter tout ce qui se publie dans le "Globe", et si le "Globe" constate qu'il y a de la misère, ils le croiront. Mais le ministre des Finances et d'autres nous ont dit que nous prospérons aujourd'hui comme jamais auparavant. Ce peut être le cas, en effet, de leurs amis et meneurs politiques ; ils sont bien pourvus et ne connaissent pas la misère. Mais je tiens à lui dire que dans toute l'étendue de notre vaste pays les pauvres gens souffrent de la misère comme ils n'en ont jamais souffert auparavant. Voici ce que dit le " Globe " d'hier ; je cite le titre :

Les gens de Shacktown rudement atteints; la société Saint-Georges va probablement leur faire des distributions d'aliments et de combustible. Le chômage forcé est maintenant à l'ordre du jour. Grand besoin d'aide dans toutes les parties de la ville. Les habitants de Shacktown sont encore plus mal partagés que les ouvriers sans emploi de la ville, puisqu'ils n'ont point part aux distributions de secours faites par la municipalité.

Il se trouve sans doute d'honorables députés qui ne savent pas ce que c'est que Shacktown. J'allais dire que Toronto et un faubourg de Shacktown. C'est un centre des plus prospères et sa population augmente tous les jours. Il est bien connu qu'il se trouve dans la ville nombre d'ouvriers sans emploi. Ils se chiffrent par centaines et par milliers ; et si la charité privée s'impose les plus grands sacrifices pour empêcher les ouvriers sans emploi de la ville même de souffrir de la faim, des ouvriers sans emploi de Shacktown sont encore beaucoup plus à plaindre.

Les habitants de Shacktown sont encore plus mal partagés que les ouvriers de la ville, puisqu'ils n'ont point part aux distributions de secours faites par la municipalité.

C'est-à-dire qu'ils forment un groupe à part.

Deux nouvelles enseignes dans le petit Piccadilly,—un des assemblages de masures où règne la misère,—indiquent bien quelle est la classe de personnes qui sont dépourvues d'emploi dans cette ville.

L'une est suspendue à la dernière branche d'un chêne au-dessous duquel on voit une cabane à peu près de la grandeur d'une arrière-cuisine. On lit sur cette enseigne " Mesdames et messieurs, ici on presse, on dégraisse, on reprise, on coud à bon marché." L'autre orne la façade d'une maison de 12 pieds par 14 et dit "Ici on pose la brique à la tâche ou à l'entreprise, à prix réduits." Ces enseignes respirent une sombre ironie. Personne dans "Little Piccadilly" ne voudrait payer pour faire repriser ses habits; ce serait ridicule. Personne ne songerait à engager un poseur de briques; ce serait de la folie. Néanmoins ces enseignes se balancent au vent, indiquant un reste d'espoir, une sollicitation que son inutilité rend pathétique.

Il n'y a guère d'argent dans ces quartiers. Deux hommes se tenaient à un coin de rue, l'un portait un paletot et l'autre grelottait. Le premier, poussé par une inspiration soudaine, dit : Je vous vends mon paletot pour 50 cents.

Le second sourit : " Cinquante cents ! Ce n'est vraiment pas cher, mais je n'ai pas vu 25 centins depuis six semaines."

Le fardeau de la femme.—Dans une petite masure à deux pièces, à l'abri d'un mince bouquet de sapins, le reporter a trouvé une femme dont le mari était malade et qui, par un hasard providentiel trouvait à faire quelques journées de lavage, de temps à autre. Elle avait deux enfants, et par son travail elle apportait quelque nourriture à la maison. Pour se procurer du combustible, les enfants sciaient un vieux sapin avec une scie empruntée. La femme portait les chaussures de son mari, et avait remplacé les semelles absentes par des pièces de cartons.

Voilà ce que l'on voit dans les faubourgs de la ville qui est peut-être la plus riche du Canada. Quand les honorables mem-

bres de la droite nous parlent de la prospérité dont nous jouissons, je vous demande de songer aux milliers et aux milliers de malheureux qui souffrent de la faim dans toutes les parties du pays.

Pour revenir à la situation financière, je dirai un mot des dépôts des caisses d'épargne. Si nous avons aujourd'hui $60,000,000 de moins dans les caisses d'épargne de l'Etat, cela ne fait guère l'éloge de nos gouvernants, et ne contribuera pas à les élever dans l'estime du peuple quand il se rappellera qu'il y a à peine quatre ans, le Gouvernement réduisait l'intérêt sur ces dépôts de 3½ à 3 p. 100, pendant que lui-même payait un intérêt plus élevé que celui qu'il accordait aux déposants.

Le Gouvernement touchait des bénéfices sur les épargnes du peuple. Quels motifs le ministre des Finances avait-il d'agir ainsi ? Il dit que cette décision fut prise à la demande des banquiers. Les banquiers désiraient, naturellement, mettre la main sur ces capitaux, et ils les ont eus à des taux très bas. Or pendant qu'ils les placent avec profit à 6 et 8 p. 100, ils font consentir le ministre des Finances à diminuer les bénéfices du pauvre peuple et à réduire l'intérêt sur ses épargnes de 3½ à 3 p. 100. Je vois dans cette décision un autre exemple de l'oppression du faible au profit du fort, une tentative pour augmenter les charges des miséreux et augmenter l'avoir des riches.

Le Gouvernement devrait accorder sur les dépôts des caisses d'épargne un intérêt égal à celui qu'il aurait à payer s'il empruntait cet argent en Angleterre ou ailleurs et de cette manière il encouragerait l'épargne parmi le peuple. Je suis certain qu'un taux d'intérêt de 3½ ou 4 p. 100 aurait ce résultat.

Il y a une autre raison qui devrait engager le Gouvernement à encourager le peuple à placer ses économies dans les caisses d'épargne de l'Etat.

Les $60,000,000 déposés dans ces caisses d'épargne proviennent de faibles sommes déposées par des hommes, des femmes et même des enfants peu habitués aux affaires. Quand ces déposants constatent que leurs économies ne leur rapportent que 3 pour 100 au lieu de 4, ils sont tentés de placer leurs économies dans des entreprises hasardeuses et bien souvent, ils perdent tout.

Le Gouvernement a le devoir d'encourager par tous les moyens les petits déposants à placer leur argent dans les caisses d'épargne de l'Etat et pour cela, il devrait accorder un intérêt aussi élevé qu'il lui est possible de le faire, sans perte pour l'Etat. De cette manière il rendrait de grands services au pays et tout en ne perdant rien il empêcherait les petits déposants de mettre leur argent dans des entreprises où ils risquent de perdre intérêt et capital.

Nous traversons en ce moment une crise comme nous n'en n'avons pas encore eu et il faut absolument que le Gouvernement trouve les moyens de préserver le pays de la ruine.

Nous devons surveiller attentiement l'immigration et voir à ce qu'il ne nous vienne que des immigrants de la catégorie que nous désirons avoir dans ce pays et nous devons aussi modifier notre loi sur les banques, pour que celles-ci aient la confiance du public. Notre loi sur les banques est bonne, mais elle n'est pas parfaite. Avec la loi actuelle, les banques profitent des temps durs et élèvent les taux de l'intérêt de 6 à 10 p. 100, un taux que nos industriels ne peuvent pas payer, en continuant à exploiter leur industrie avec profit, de sorte qu'ils peuvent être obligés de fermer leurs usines. Nous avons une loi contre l'usure qui ne permet pas aux particuliers d'exiger plus qu'un certain taux d'intérêt, mais les banques sont exemptées, des dispositions de cette loi, et exigent le taux qu'elles veulent. Nous devrions avoir une loi sur les banques de beaucoup plus parfaite que celle que nous avons à présent.

M. ROBERT PRINGLE (Stormont): Cette motion, monsieur l'Orateur, est très importante. Lorsque les journaux eurent fait savoir que les banques du pays devaient demander l'aide du Gouvernement pour procéder à l'enlèvement de la récolte dans l'Ouest des milliers de Canadiens furent excessivement étonnés d'apprendre que nos banques étaient dans une pareille situation. Si on parlait à un banquier, il répondrait que les banques n'avaient jamais sollicité l'aide du Gouvernement et qu'elles auraient tous les capitaux nécessaires au mouvement des récoltes de l'Ouest. De même que certains autres députés, et dès le commencement de la session, j'ai demandé des renseignements sur la nature des arrangements qui auraient été faits et pour toute réponse, on nous dit que des explications nous seraient fournies plus tard. Jusqu'à présent nous n'avons encore aucun renseignement sur la nature de l'arrangement intervenu entre le Gouvernement et les banques.

La situation dans laquelle se trouvent les producteurs de l'Ouest, pour écouler leur dernière récolte, donne lieu à de nombreuses récriminations. J'ai été informé par le gérant général d'une banque, qui assistait à la réunion de l'association des banquiers, où on s'est occupé de cette affaire, que lorsqu'il a demandé quels étaient les arrangements pour aider au mouvement de la récolte dans l'Ouest, on lui répondit : Vous n'avez rien à voir dans cette affaire ; cet arrangement ne concerne que les grandes banques qui font des affaires dans l'Ouest. La Chambre a droit aux renseignements les plus complets sur la nature de cet arrangement.

Je ne voudrais rien dire qui puisse être interprété au détriment de nos banques; nous savons tous que le Canada possède plusieurs banques très solides et dans lesquelles le

peuple a une confiance absolue. Nos banques n'ont jamais réalisé de plus beaux bénéfices qu'en 1907. Les rapports officiels font voir que les bénéfices des banques, sur le capital versé, varient entre 7 et 20 p. 100. La banque de la Nouvelle-Ecosse qui est peut-être la plus puissante institution financière du pays, avec un fonds de réserve égal à 180 p. 100 du capital, a réalisé l'an dernier 20 p. 100 sur son capital versé; la banque de Montréal, a réalisé sur son capital, au delà de 13 p. 100, près de 14. Les profits d'autres banques ont été de 17, 16 et 14 p. 100. Toutes nos meilleures banques ont réalisé de beaux bénéfices et je suis convaincu qu'elles n'ont jamais été plus solidement établies qu'aujourd'hui et que le peuple peut leur accorder sa confiance sans réserve.

Mais qu'avons-nous vu dernièrement à une réunion de l'association des banquiers à Montréal? On se demandait si le Gouvernement allait élever l'intérêt à 3½ p 100, et le président de l'association dit : J'ai arrangé l'affaire avec le Gouvernement; vous n'avez rien à craindre; le Gouvernement n'augmentera pas l'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'épargne de l'Etat. Il n'y a qu'un moyen de réglementer les taux de l'intérêt, et ce moyen est entre les mains du Gouvernement; c'est à lui d'agir et non à l'association des banquiers. Si le Gouvernement avait pris une attitude tranchée et s'il avait dit : Nous traversons une période difficile, les taux de l'intérêt sont élevés et nous allons augmenter le taux de l'intérêt sur les sommes déposées dans nos caisses d'épargne, les banques du pays auraient été obligées de suivre cet exemple.

C'est la meilleure chose qui aurait pu arriver aux banques. Elles ont perdu leurs dépôts par millions de dollars. Dans ces quelques derniers mois la Bank of Commerce a vu ses dépôts diminuer de $10,000,000. Si le Gouvernement avait élevé ses taux, les banques auraient fait la même chose et les déposants n'auraient pas retiré leur argent.

Ce n'est pas le moment de discuter certains amendements que j'ai l'intention de demander à la loi sur les banques, mais je puis dire cependant qu'il n'y a rien dans la loi actuelle qui empêche les banques d'exiger conventionnellement les taux d'intérêt qu'elles veulent. Dans l'exercice de ma profession, j'ai eu à m'occuper cette année d'une cause dans laquelle une des principales banques du pays a fait payer à un de ses clients des intérêts exorbitants, depuis des années. Je croyais que la loi sur les banques limitait l'intérêt à 7 p. 100, et qu'un article de la loi de 1906, qui diffère très peu de celle de 1900, ne permettait pas aux banques de dépasser ce taux. L'article est ainsi conçu :

La banque peut stipuler, prendre, réserver ou exiger tout taux d'intérêt ou d'escompte n'excédant pas 7 p. 100 par année et elle peut recevoir et prendre tout tel taux d'avance, mais elle ne peut pas recouvrer de taux d'intérêt plus élevé.

Après avoir consulté les autorités, j'ai constaté que si un homme paie volontairement à une banque 10, 12 ou 18 p. 100, il ne peut pas recouvrer l'excédent de l'intérêt qu'il a payé. L'argent est versé dans la caisse de la banque et il n'a pas de recours. Il y a quelque temps, je me suis laissé interviewer par un journaliste sur cette question des banques et je tiens à bien définir mon attitude dans cette affaire. On m'a fait dire que je reprochais aux banques d'avoir fait des prêts remboursables à demande, à l'étranger. Je n'ai rien dit de semblable. Voici ce que j'ai dit : Nous avons accordé aux banques canadiennes un précieux monopole ; nous leur avons concédé des pouvoirs considérables, nous leur avons permis d'exiger conventionnellement les taux d'intérêts qu'elles veulent, et elles pourraient si elles le voulaient, causer dans le pays une pénurie qui leur permettrait d'exiger du public des taux exorbitants.

Je faisais aussi observer qu'à cette même date, les banques canadiennes avaient au-delà de $120,000,000 placés à l'étranger, que cette somme était sortie du pays et qu'il en résulterait une certaine pénurie de numéraire qui permettrait aux banques d'exiger des taux d'intérêt très élevés.

Le représentant d'une circonscription de Montréal répondit à cet interview dans un autre journal et déclara que si je pouvais lui démontrer qu'une banque quelconque a exigé un intérêt de 18 p. 100, il serait lui-même en faveur d'un amendement à la loi des banques. Or pour avoir la preuve que la Canadian Bank of Commerce a fait payer 18 et 20 p. 100 aux emprunteurs dans l'Ouest nous n'avons qu'à examiner certains dossiers dans les cours de justice. Il suffit de prendre la cause de la Bank of Commerce contre Macdonald ou celle de la banque de l'Amérique britannique du Nord, contre Bosworth, où l'intérêt exigé était de 24 p. 100.

Je n'ai pas besoin d'ajouter, monsieur l'Orateur, que les banques canadiennes étant autorisées par la loi à prélever conventionnellement le taux d'intérêt qu'elles jugent à propos, n'ont pas manqué de profiter de la situation dans l'Ouest pour exiger jusqu'à 24 p. 100.

Je dis donc que si les banques peuvent demander un intérêt de 18 et 24 p.c., si elles sont en état de réaliser des bénéfices de 17 et 20 p.c., sur le capital versé, il est temps que le gouvernement dise au public : Nous vous paierons un taux d'intérêt plus élevé sur l'argent que vous déposerez dans les caisses d'épargne de l'Etat.

Si le gouvernement fait cela, l'Association des banquiers ne sera pas lente à élever le taux de l'intérêt sur les dépôts. Je ne veux rien dire qui puisse nuire aux banques canadiennes. A mon sens, elles sont les institutions publiques les plus utiles que nous

ayons. Mais le peuple leur a accordé de grands privilèges et nos lois sont plus libérales envers les banques que celles d'aucun autre pays. Dans quel autre pays la loi dit-elle aux banques : Versez un capital d'un million et vous aurez immédiatement un autre million avec lequel vous pourrez faire des affaires, sans aucune charge, sans autre garantie, qu'un dépôt de 5 p. 100 entre les mains du gouvernement pour la securité des porteurs de billets,

Je dis que c'est un grand avantage ; c'est un privilège précieux dont les banques ont tiré le plus grand profit et qui leur a permis de réaliser de forts bénéfices. C'est pourquoi, lorsque quelqu'un propose des amendements à la loi des banques, ou demande certaines restrictions dans l'intérêt du public, il rend service au pays.

Les événements survenus depuis trois ou quatre ans donnent raison à l'ex-ministre des Finances (M. Foster) qui voulait introduire dans la loi sur les banques de 1890, une disposition instituant une vérification indépendante des livres des banques. Il avait sur ce point l'appui des esprits les plus éclairés du pays, mais sa proposition fut combattue par les banquiers jusqu'à ce qu'ils l'eussent fait éliminer du projet de loi. Si cette disposition avait été mise dans la loi en 1890 ; si, comme, le faisait remarquer l'autre jour M. McLeod, le gérant général de la Nova-Scotia Bank, à l'assemblée annuelle, nous avions eu une vérification indépendante des livres des banques, nous n'aurions pas eu les facilités que nous avons eues depuis quelques années.

Si nous avions, comme aux Etats-Unis un contrôleur autorisé à pénétrer dans le bureau principal d'une banque quelconque pour examiner la nature des garanties qu'elle détient, croit-on que pendant soixante mois consécutifs le gérant général de la banque d'Ontario aurait pu tromper le Gouvernement et le public. Le temps est venu où, dans l'intérêt des déposants qui ont pour $570,000,000 de leurs épargnes dans les banques, il faut entourer ces institutions de plus de garanties. L'autre jour encore, nous avons vu ce qui est arrivé à la Sovereign Bank. Il y a quelques mois de grands efforts furent faits pour mettre cette institution sur des bases solides.

Personnellement, je suis convaincu que si les banques canadiennes avaient voulu s'entendre pour secourir la Sovereign Bank elles auraient pu la mettre en état de franchir ce mauvais pas et de rembourser à ses actionnaires une bonne partie de leur argent. Mais la politique de l'association des banquiers n'était pas de travailler à remettre la Sovereign Bank sur pied et d'en faire une institution solide ; son intérêt était plutôt de l'obliger à liquider et de s'emparer des dépôts qu'elle avait accumulés dans ses coffres depuis quelques années. Voyons ce qui se passe actuellement dans les bureaux de la Canadian Bank of Commerce à Ottawa, qui s'est fait transporter les affaires de la Sovereign Bank. Elle s'est emparé des dépôts, mais les clients de l'ancienne banque s'en tireront comme ils pourront. Je mentionne ce fait en passant, car plus tard je m'efforcerai de convaincre la Chambre—car le Canada devient un grand pays—qu'il est temps de refuser l'autorisation aux petites banques n'ayant qu'un faible capital.

Je ne sais pas si le fait est authentique mais on m'a rapporté qu'une banque a obtenu une charte, après avoir fait un dépôt de $250,000, mais que cette somme lui avait été prêtée pour quelques jours, afin de lui permettre d'obtenir sa charte. Après avoir obtenu son certificat, elle constitua son capital en envoyant des billets à ses succursales qui avaient déjà commencé à recevoir des dépôts et en donnant instruction aux gérants de ces succursales de porter les billets au compte du capital et d'envoyer l'argent au bureau principal. Par cette manœuvre elle constitua son capital versé ce qui lui permettait d'émettre pour une somme égale de billets de banque.

Il faut mettre fin à de pareilles manœuvres. Depuis quelques années, combien de banques sont allées en déconfiture et ont été absorbées par d'autres banques? Il est temps d'amender notre loi sur les banques et de nous montrer plus sévères sur l'octroi des chartes.

On objectera peut-être qu'en agissant ainsi on crée un monopole. Supposons que cela soit. Supposons que toutes les affaires de banques de ce pays soient faites par dix ou quinze grandes institutions ; le parlement canadien n'est-il pas capable de les réglementer dans l'intérêt du public ? De cette manière nous ferons renaître la confiance qui est indispensable dans les opérations de banques, car, après tout, les banques ne peuvent pas conduire leurs opérations avec leurs seuls capitaux Elles ne sont que des intermédiaires pour le placement des épargnes des petits et des forts déposants, et si le public n'a pas une confiance absolue dans ces institutions elles ne pourront pas se procurer les capitaux nécessaires pour aider au développement du pays.

Pour le moment, je ne parlerai pas de certains amendements que j'ai l'intention de proposer à la loi actuelle, au cours de la présente session, mais je considère de la plus haute importance le dépôt de ces documents, afin que le pays sache au juste pourquoi les banques ont demandé de l'argent au Gouvernement pour le mouvement de la récolte de l'Ouest.

Nos banques ont encore plus de $100,000,000 placés à l'étranger. Il est vrai que ces placements ont été diminués depuis quelque temps, mais les banques canadiennes ont encore des millions et des millions de dollars placés sur des obligations, des actions et autres valeurs américaines. Si, quelqu'un trouve à redire à cela, on lui répond : " Vous ne comprenez rien aux opéra-

tions de banque ; il nous faut un actif immédiatement réalisable." Quel actif plus réalisable une banque peut-elle avoir qu'en faisant des avances aux cultivateurs sur les produits de ce pays ?

Les banques parlent constamment de la nécessité d'avoir un actif immédiatement réalisable et cependant la " Canadian Bank of Commerce " construit actuellement un édifice qui coûtera un million et demi de dollars. A Toronto, à tous les coins de rues importants, on voit d'imposants édifices construits par les banques, toujours sous prétexte d'avoir un actif disponible. La Sovereign Bank, par exemple, possède un des plus beaux monuments de la ville de Montréal. Dans les rapports faits au Gouvernement, les banques déclarent avoir engagé dans des édifices et autres propriétés immobilières une somme de $17,304,000 qui est loin de représenter l'argent qu'elles ont placé sur des édifices dans tout le Canada.

Prenons, par exemple, la banque de Montréal. Dans son rapport annuel, son immeuble est estimé à $600,000. Cependant, il y a à peine quelques années, elle a dépensé $1,500,000 en améliorations, sur son immeuble de Montréal et on dit que le terrain sur lequel cet immeuble est construit à Montréal, vaut à lui seul plus de $600,000.

Je ne reproche pas aux banques d'avoir de beaux immeubles dans les différentes villes, mais quand elles viennent demander au Gouvernement de les aider à trouver les capitaux nécessaires au mouvement de la récolte, qu'elles cessent de parler d'actif réalisable.

Je prétends aussi que ces banques ne font pas servir leurs capitaux au développement des industries canadiennes ; du moment qu'elles ont obtenu leur charte, elles convertissent leurs fonds en obligations de chemin de fer, en actions de chemin de fer ou autres valeurs.

Voici de grandes institutions publiques auxquelles nous conférons des privilèges pour qu'elles emploient les capitaux de leurs actionnaires et de leurs déposants au développement du pays, et qui les font servir à autre chose.

Que l'on comprenne bien que je n'attaque aucunement le crédit ni la solidité des banques canadiennes. Je considère que le Canada a traversé la dernière crise financière dans des conditions très satisfaisantes, et nous l'avons pu, parce que nous avons à la tête de nos institutions financières des hommes capables, des hommes prudents et prévoyants—des hommes qui nous ont prédit l'an dernier que la tempête approchaient et qui avaient commencé à diminuer la voilure. J'ai confiance que la situation financière va s'améliorer bientôt, mais cela ne diminue en rien la nécessité de modifier et de perfectionner notre loi sur les banques. Le Parlement est déjà saisi de six demandes de chartes de banque, pour cette session. Je dis qu'avant que nous en accordions une seule la Chambre devrait étudier sérieusement, dans l'intérêt du public et non seulement dans celui des banquiers, quelles sont les modifications à apporter à la loi sur les banques.

M. G. H. McINTYRE : Je n'ai pas voulu interrompre mon honorable ami, mais il a parlé de l'intérêt exigé par certaines banques dans l'Ouest, et je voudrais savoir si les opérations dont il parle ont été faites dans des circonstances spéciales ou si nous devons en conclure que ce sont les taux ordinaires que les banques font payer à leurs clients.

M. PRINGLE : Je ne puis pas rapporter les circonstances spéciales dans lesquelles ces opérations ont été faites. J'admets que dans un pays neuf, le taux conventionnel de l'intérêt puisse être passablement élevé et que les banques aient certains privilèges, mais ce que je tiens à établir c'est que les banques ne sont soumises à aucune restriction quant au taux de l'intérêt qu'elles peuvent exiger. Il n'y a pas un autre pays sous le soleil où les banques aient une pareille latitude. Dans l'état de New-York le taux de l'intérêt est limité à 6 p. 100, et dans les autres états, à 6 et 7 p. 100. Dans les nouveaux territoires des Etats-Unis le taux conventionnel est limité à 12 p. 100 et nous devrions avoir une restriction semblable au Canada. Je ne demande pas d'astreindre nos banques à une règle inflexible et de limiter strictement le taux de l'intérêt à 7 ou 8 p. 100.

M. McINTYRE : Je ne conteste pas la proposition de l'honorable député, je demande simplement un renseignement.

M. PRINGLE : Si mon honorable ami veut se procurer à la bibliothèque les rapports de la cour suprême, il y verra les causes rapportées tout au long. Dans la cause de Bassuth, la banque s'est fait payer 24 p. 100 pendant quelques années et a ensuite réduit le taux à 18. Plus tard M. Bassuth remboursa l'emprunt et crut que la banque avait excédé ses pouvoirs et avait enfreint l'article de la loi qui limite le taux de l'intérêt à 7 p. 100. Il intenta une poursuite pour recouvrer l'excédent, mais tous les tribunaux décidèrent que le demandeur ayant consenti à payer ces taux élevés, il n'en pouvait rien recouvrer.

La même décision fut rendue dans l'affaire de la banque du Commerce contre Macdonald et dans plusieurs autres et c'est pourquoi je dis que la loi devrait imposer une restriction. En justice pour certaines banques de l'Est, je dois dire qu'elles ne font pas payer ces taux excessifs. Je ne crois pas que la banque d'Ottawa, par exemple, ait jamais exigé plus de 8 p. 100. Je suis informé que la banque de la Nouvelle-Ecosse n'a jamais demandé plus de 8 p. 100,

de même que la banque Royale. Je ne puis pas en dire autant de la banque de Montréal, car je sais personnellement le contraire.

M. R. L. BORDEN : Nous voyons bien souvent qu'à New-York, pour ce qu'on appelle les prêts à demande, les taux sont de 15 à 30 p. 100. Comment expliquez-vous cela ?

M. PRINGLE : Sur les prêts à demande excédant $5,000, les banques peuvent exiger le taux qu'elles jugent à propos. C'est absolument une question d'offre et de demande. Si l'argent est rare, les taux sont plus élevés. Mais personne n'est forcé de faire un emprunt à demande. Ces emprunts se font surtout pour des fins de spéculation.

Prenons, comme exemple, la banque d'Angleterre, qui s'efforce toujours de maintenir une réserve de 50 p. 100. Si la réserve descend au-dessous de 50 p. 100, on augmente le taux de l'intérêt ; si la réserve dépasse 50 p. 100, le taux baisse. Durant ces derniers mois, la réserve diminua graduellement et la banque éleva ses taux ; aujourd'hui que la réserve se relève, les taux sont abaissés.

Dans tous les états de l'Union américaine, il y a des lois contre l'usure. Nous avions aussi des dispositions contre l'usure dans notre loi sur les banques, mais l'association des banquiers ne cessa ses attaques contre cette loi qu'après avoir réussi à en éliminer cette disposition. M. Falconbridge, dans son savant ouvrage, parle de la loi canadienne sur les banques et dit que c'est l'association des banquiers qui a imposé et dirigé les lois sur les banques votées par le parlement canadien, mais il est temps que ces lois soient faites dans l'intérêt du peuple.

M. J. J. HUGHES : L'honorable député a fait une déclaration très grave. Il a cité le cas d'une banque canadienne qui, afin de se procurer le capital nécessaire pour émettre des billets de banque, fit escompter des billets promissoires par ses succursales et plaça le produit au compte du capital, au bureau principal. Puis la banque émit pour un égal montant de billets de banque et commença ses opérations. Ai-je bien compris l'honorable député ?

M. PRINGLE : Si mon honorable ami veut bien me permettre, je vais expliquer l'affaire plus clairement, sans livrer, naturellement le nom de celui qui m'a renseigné ni celui de la banque en question. Sachant que je propose des amendements à la loi des banques, mon correspondant me dit que le gérant-général lui expédia—il était gérant d'une succursale—pour $111,000 de billets de cultivateurs et autres qui avaient pris des actions de cette banque. Il lui donna instruction d'escompter ces billets et au bureau principal cet argent fut porté au compte du capital. Or, remarquez bien ceci : une banque est autorisée à émettre des billets pour une somme égale à son capital versé. La seule formalité à observer c'est de déposer 5 p. 100 pour garantir les porteurs de billets. Voilà ce qui se passe en notre pays et que nous pouvons empêcher au moyen d'une loi autorisant un fonctionnaire de l'Etat à pénétrer dans le bureau principal de n'importe quelle banque pour y constater la nature des valeurs mentionnées dans les rapports annuels ou trimestriels, et apprendre où ces valeurs sont déposées.

M. J. J. HUGHES : Alors, ce que prétend l'honorable député, c'est qu'au lieu de payer en espèces, les actionnaires ont donné leur billets que les banques ont escompté et dont le produit a été considéré comme étant le capital de la banque. Est-ce bien cela ?

M. PRINGLE : Je ne crois pas pouvoir exprimer plus clairement ma pensée. Je me fonde sur les renseignements que je tiens d'une personne bien informée, et je pourrais en dire davantage si je voulais. Naturellement, il s'agit ici d'un sujet fort délicat qu'il conviendrait de discuter avec le plus grand soin. Je n'entends pas détourner la confiance d'aucune de nos banques. Je ne puis que le répéter, les faits que j'ai signalés se sont réellement passés ; les rapports indiquent que les fonds ainsi prélevés sont portés au compte du capital versé, et c'est ainsi que certaine banque a acquis son capital.

Il va sans dire que la situation financière de nos banques en général est excellente. J'ai simplement tenté de faire voir qu'il est temps d'exercer plus de circonspection quand il s'agit d'autoriser de nouvelles banques. La Chambre est actuellement saisie de six demandes d'autorisation, dont l'une est faite par des personnes qui sont en mesure d'établir une banque et auxquelles il est indifférent que le gouvernement exige un dépôt de $500,000 ou de $1,000,000. Il en est autrement des autres, me dit-on. Il est temps, je le répète, de bien étudier notre loi relative aux banques, et nous devrions le faire avant de conférer de nouvelles autorisations.

M. J. J. HUGHES : Tout ce que je puis dire, c'est que cet avancé me paraît avoir été fait sans réflexion, car je ne crois pas que l'on puisse fonder une banque par ce moyen-là.

M. PRINGLE : Je dis que c'est grâce à ce moyen-là que la banque fut établie. Si l'honorable député tient à savoir comment on s'y est pris, je vais le lui dire. Après avoir prélevé $250,000, les fondateurs vinrent à Ottawa, déposèrent cette somme comme le veut la loi, obtinrent leur certificat et commencèrent ensuite leurs opérations. Je ne dis pas que cet argent fut prélevé pour établir une banque. Une fois les opérations commencées, ils ont retiré leurs $250,000. D'après les règlements de l'association des banquiers, les banques sont tenues, pour obtenir de la circulation, de faire connaître le chiffre de leur capital versé Lorsqu'elles peuvent montrer qu'elles

ont $500,000 de capital payé, il leur est loisible de mettre des billets en circulation jusqu'à concurrence de cette somme ; et tout ce qu'elles veulent c'est la mise en circulation de leurs billets.

Que ne devons-nous pas déjà à l'insuffisance de nos lois ? La banque Ville-Marie avait pour $300,000 d'excédent de circulation. On me dit que le Gouvernement est impuissant à réglementer la circulation ; pourtant, on la réglemente bien dans tous les autres pays du monde. Mais nous, dans notre générosité, nous nous en remettons au banquier du soin de dire s'il convient ou s'il ne convient pas qu'il ait pour $300,000 d'excédent de circulation. On m'objectera que M. Weir a fait du pénitencier pour avoir agi de la sorte ; eh bien ! quel avantage cela a-t-il procuré aux centaines de déposants de mon comté, qui ont dû attendre deux ans pour toucher 17½ p. 100 des sommes qu'ils avaient déposées ?

Si tôt que l'on veut discuter la question des banques, on vous traite de socialiste et...

Une VOIX : On vous menace de ne plus vous faire crédit.

M. PRINGLE : Oui ; il est bon de n'avoir pas de crédit : comme cela on ne peut pas y couper court.

(La motion est adoptée.)

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Du traité avec la France, puis du projet de résolution de mon collègue des Travaux publics, relative à une vente au Grand-Tronc. La Chambre passera ensuite à l'étude, en comité des subsides, du budget des Travaux publics.

La séance est levée à six heures.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 30 janvier 1908.

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

### 1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 88), déposé par M. J. C. Walsh, à l'effet de constituer en corporation l'institut des architectes du Canada.

### QUESTIONS.

### PLAINTES AU SUJET DU SERVICE DE LA POSTE.

M. ARMSTRONG demande :

1. Le Gouvernement a-t-il eu connaissance de la rumeur d'après laquelle un grand nombre d'enveloppes lacérées, contenant des objets postaux importants ont été reçues en divers endroits du Canada? Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises afin de remédier à ce grief?

2. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes de la part de maisons d'affaires attirant son attention sur le peu de soin apporté par les directeurs de la poste à l'acheminement des objets de correspondance? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces plaintes et le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour remédier à ces griefs?

3. Le Gouvernement a-t-il des agents ou fonctionnaires chargés de surveiller le service sur toutes les lignes de poste, la réception et la transmission des objets de correspondance, à chaque bureau de poste, et les méthodes suivies par les directeurs de la poste quant à la réception et la distribution des courriers? Dans l'affirmative, combien de fonctionnaires sont chargés de cette partie du service, quelles sont leurs fonctions et à qui font-ils rapport?

4. Quel est le nombre total de bureaux de poste au Canada?

5. Le Gouvernement étudie-t-il les moyens de transporter le courrier sur les lignes de poste partout dans les districts ruraux?

6. Le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure aux fins de remanier le service postal en vue de relier plus intimement le service de la correspondance des autres districts avec les exigences du service de la correspondance départementale, parlementaire et autre, à Ottawa?

7. Le Gouvernement exige-t-il que les receveurs de poste fassent rapport des lettres endommagées par eux reçues? Dans l'affirmative, combien de rapports de cette nature ont été reçus durant le dernier exercice?

8. Existe-t-il des raisons pourquoi les correspondances déposés à Kingston et à Brockville ou à des endroits qui en sont rapprochés ne devraient pas arriver à Ottawa plus tôt que les lettres déposées à Toronto?

9. Dans le cours des quelques derniers mois, le Gouvernement a-t-il amélioré le service du transport des objets de correspondance dans l'une ou l'autre direction, touchant les villes les plus rapprochées? Dans l'affirmative, quelle est la nature de telle amélioration?

10. Le Gouvernement s'est-il assuré si quelque personne s'est rendue coupable de violer le courier de Sa Majesté durant le cours de l'année dernière? Dans l'affirmative, quel est le nombre de ces personnes et sont-elles encore employées par le Gouvernement?

11. Combien de réclamations, le Gouvernement a-t-il reçues durant le cours des six derniers mois, quant au besoin d'un service postal amélioré, quant aux objets de correspondance mutilés, et à la négligence générale apportée à la manutention et à la distribution des courriers?

12. Quelles sommes ont été payées par le Trésor, au cours de l'année dernière, en payement de réclamations faites par suite de pertes arrivées dans la manipulation des objets de correspondance?

13. Quel est le chiffre totale des réclamations par suite des pertes ainsi causées?

14. Est-il à la connaissance du Gouvernement que le courrier antérieurement distribué dans la ville de Hull à 8 heures 30 du matin, est maintenant distribué d'ordinaire après 9 heures du matin et souvent à 9 heu-

res 30 du matin? Dans l'affirmative, quelle est la cause de ce délai, et le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure afin de remédier à ces retards?

15. Est-il à la connaissance du Gouvernement que le courrier arrivant à la gare Union, et destiné à Hull, P.Q., est retenu sans raison, tandis qu'il devrait être acheminé sur Hull?

16. Est-il à la connaissance du Gouvernement que le sac des dépêches préparé à Ottawa et destiné à Hull, est expédié par le tramway-poste à la gare Union, Ottawa, et y est retenu jusqu'à l'arrivée du courrier de l'Ouest arrivant le matin?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Non.

2. Le ministère reçoit de temps à autre des plaintes au sujet d'irrégularités dans le service de transmission des lettres ou autres objets confiés à la poste. Il fait une enquête minutieuse sur chaque sujet de plainte, et lorsqu'il est suffisamment établi que le ministère est dans le tort, il prend les moyens d'empêcher la répétition des retards.

3. Oui ; 46. Leurs devoirs consistent à faire rapport sur l'établissement de nouveaux bureaux, de nouvelles routes, sur l'accroissement du service ; sur l'administration de tous les bureaux, à enseigner aux maîtres de poste leurs devoirs en général, et de surveiller soigneusement le service de transmission des objets livrés à la poste afin d'en assurer la livraison le plus tôt possible.

4. Il y avait 11,377 bureaux de poste au Canada à la date du 31 mars dernier.

5. Oui.

6. Comme le ministère emploie actuellement tous les convoyeurs possibles pour assurer le service de transmission le plus expéditif, il ignore les moyens qu'il pourrait adopter pour le perfectionner. Tous les trains et les premiers du matin servent à faire les raccordements entre Ottawa et l'extérieur.

7. Les maîtres et les autres employés de la poste sont tenus de noter l'état des lettres dans le transit, et, au cas où le destinataire se plaint, il y a enquête pour fixer les responsabilités. Le département est à préparer pour la Chambre un état indiquant le nombre de ces cas.

8. Oui, parce que le train du chemin de fer du Grand-Tronc entrant en gare à Ottawa venant de Kingston et Brockville arrive plus tard le matin, d'après l'horaire, que le train de Toronto.

9. Le département est incapable de répondre à cette question si le nom des localités visées n'est pas donné.

10. Non.

11. Il est impossible de fournir ces renseignements à présent, mais un état, actuellement en préparation au ministère, sera déposé sous peu sur l'ordre de la Chambre, et donnera tous ces détails.

M. ARMSTRONG.

12 et 13. $830.14.

14. Le ministère n'a pas changé le service de livraison des dépêches à Hull, mais depuis le 25 novembre dernier, le train de Toronto du chemin de fer canadien du Pacifique qui avait coutume d'arriver à la gare Union, à Ottawa, à 6 heures 25 du matin, n'arrive maintenant qu'à 7 heures, et en conséquence la livraison à Hull se fait plus tard. Tout autre retard dans le service avec Hull doit être causé par le retard des trains.

15. Non.

16. Un sac part de l'hôtel des postes, à Ottawa ; il est remis au courrier d'entreprise, à la gare Union, qui l'apporte à Hull avec les dépêches de Toronto. Quand ce dernier train arrive à temps, le service devrait être effectué au bureau de poste de Hull longtemps avant huit heures. Mais quand il arrive en retard à la gare Union, le courrier d'entreprise ou adjudicataire de Hull, au lieu de l'attendre, va livrer aussitôt le sac qui lui a été transmis de l'hôtel des postes d'Ottawa, et revient ensuite chercher le courrier de Toronto.

## LES REDEVANCES DU DOMINION A LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. DANIEL demande :

Pourquoi ne trouve-t-on pas d'obligations à la page 32 des comptes publics pour 1907, comme étant dues par le Canada à la province du Nouveau-Brunswick pour les années 1869 à 1872, inclusivement, et 1880 à 1884, inclusivement?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le Canada ne devait rien au Nouveau-Brunswick en 1869, 1870, 1871, 1872, 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883 à titre de " Dettes ", les montants qui lui étaient dus jusque là ayant été retirés pour des fins de chemins de fer ou d'entreprises publiques. En 1884 (je crois que l'honorable député s'est trompé en incluant cette année dans sa demande), le Canada devait à compte de " Dettes " $563,449.29 au Nouveau-Brunswick, tel qu'il appert aux comptes publics, rapport de 1907, 1er volume, page. 32.

## ALIENATION DE LEURS TERRES PAR LES INDIENS DE LA RESERVE SAINT-PIERRE.

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur le fait que les Indiens cèdent leurs droits aux terres de la réserve de Saint-Pierre en vertu du règlement effectué l'été dernier concernant cette réserve?

2. Le Gouvernement a-t-il donné des instructions à l'agent des Indiens à Selkirk concernant les droits des acquéreurs sur lesdites terres?

3. Dans l'affirmative, quelles sont ces instructions?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. Oui. L'agent du département des Affaires indiennes à Selkirk a reçu des instructions , le 21 courant, au sujet des Indiens qui vendent ou engagent leurs biens. Le département ne tiendra compte d'aucun transfert effectué ou promesse de vente faite par un Indien, et dès que la répartition des terres sera faite, le département émettra à chaque Indien ses titres, sans égard aux droits des blancs ou autres. L'agent devra bien établir la position du département, et lui donner autant de publicité que possible, car s'il fallait reconnaître aucun de ces droits, il y aurait des difficultés à n'en plus finir, et afin de les éviter, il incombait au département de donner des titres aux Indiens seulement qui y avaient droit.

## EMPIETEMENT SUR L'ILE BADGLEY.

M. BENNETT demande :

1. Le département de la Justice a-t-il un droit de perception contre J. H. Jackman pour $613.48 au sujet d'une réclamation faite par le département des Affaires indiennes pour empiètement sur l'île Badgley par ledit Jackman au cours de l'hiver de 1905?
2. Une poursuite en recouvrement a-t-elle été intentée, et où en sont les choses?
3. Si une poursuite a été intentée, ledit Jackman a-t-il présenté un plaidoyer de défense, et dans ce cas, sur quoi appuie-t-il sa défense?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Oui.

2 et 3. Le ministre a chargé un avocat de la localité de recouvrer ce montant, mais il n'est pas à sa connaissance qu'une action à été intentée.

## FRAIS DE VOYAGE DE SIR MACKENZIE BOWELL EN AUSTRALIE.

M. URIAH WILSON demande :

1. Qui a accompagné sir Mackenzie Bowell lors de son voyage en Australie, en l'année 1893-94, en rapport avec le câble du Pacifique et l'étude des relations commerciales entre l'Australie et le Canada?
2. Quelle somme a été payée en rapport avec les frais de voyage, frais d'hôtel et autres dépenses découlant de sa mission?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. J. L. Payne, secrétaire ; John Carleton, messager ;
2. $2,137.64.

## SEJOUR OBLIGE DU JUGE CIMON.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Quel est le juge de la cour supérieure pour le district de Kamouraska?
2. Est-il par la loi obligé à avoir sa résidence dans son district?
3. Dans l'affirmative, réside-t-il dans son district?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. L'hon. juge H. E. Cimon.
2. Oui.
3. Le gouvernement ne saurait le dire.

## QUESTION RELATIVE AUX MOUVEMENT DES DOUKHOBORS.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant de passer à l'ordre du jour, j'aimerais appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur les nouvelles qui ont cours dans les journaux, et qui ont été publiées dans la "Gazette", de Montréal, du 29 janvier courant relativement à la condition des doukhobors. C'est un article d'assez longue haleine, et je n'entends pas le consigner au hansard, mais il tend à montrer, s'il est véridique, qu'il existe un état de chose aussi regrettable qu'anormal parmi les doukhobors. Je suppose que le ministre de l'Intérieur l'a lu; s'il ne l'a pas lu, je...

M. l'ORATEUR : A moins que l'honorable député...

L'hon. M. FOSTER : Eh bien, je vais lire l'article et poser une question à son sujet. Voici :

Winnipeg, 28 janvier.—(Dépêche spéciale).—Les chefs des doukhobors publient de ce temps-ci des décrets tyranniques, qui menacent d'entraîner toute la secte établie au Nord-Ouest dans un grand pèlerinage, dès que la température le permettra au printemps. L'état de chose existant dans les établissements doukhobors ici n'a pas d'égale dans l'univers entier. Leurs chefs leur ont commandé de vendre leurs bestiaux. Ils ont obéi et, maintenant, leurs enfants meurent d'inanition. Ils reçurent l'ordre l'automne dernier, de vendre leurs 15,000 moutons, par dérision pour les quakers qui les leur avaient donnés. Les doukhobors versèrent le produit de leurs ventes entre les mains de leurs chefs, et ils sont aujourd'hui dans un état de complète privation. Un commandement spécial fut donné au commencement de l'hiver entraînant la vente des volailles, et la vente eut lieu à grand rabais. Tout récemment, des agents furent délégués pour abolir le temps, et au delà de $6,600 valant de montres et d'horloges fut enlevé aux adeptes. L'usage des miroirs est défendu, et un agent de Pierre Veregin a fait une rafle en règle de tous ces articles. Il est défendu d'user de thé, de café, de sucre, aussi de crêpes et la nourriture est réduite aux patates crues, oignons, carottes, navets, etc. Les femmes s'étaient fait une réputation en broderie, les chefs leur ont interdit la broderie. La répartition du grain est laissée à la discrétion d'un comité. Parfois un millier d'hommes s'engageront sur un chemin de fer et leurs gages seront versés collectivement entre les mains du comité, qui ne donne pas de reconnaissance. Il en est de même des jeunes gens qui travaillent dans la briqueterie commune. Tout le monde est obligé de donner un acquit en foi de la maigre pitance allouée pour le vivre, mais il n'est pas donné d'attestation pour ce qui est versé au fonds

commun. Cinq cents personnes vivent dans deux maisons. Chaque homme avec une femme a son espace de quatre pieds et il faut entrer dans le lit par le pied. On mange à de vastes tables au milieu des pièces. Les garçonnets couchent au grenier, pressés comme des sardines. Un nouvel ordre défend de posséder plus qu'une chemise. Beaucoup d'entre eux sont atteints de maladies cutanées et souffrent de l'estomac à cause des vivres indigestes qu'ils mangent. Ils se moquent de l'état civil et ni les naissances ni les mariages ni les mortalités sont inscrits. Il se rencontre des cas fréquents de bigamie.

Le printemps prochain, les fatigues d'un pèlerinage seront un véritable luxe pour ces doukhobors endurcis par la misère de la "vie d'intérieur". On s'attend donc que 7,000 d'entre eux vont entreprendre au printemps une longue migration, sur la piste des 70 autres doukhobors exaspérés qui se sont enfuis l'année dernière à Fort-William, et qui, parfois, se promènent nus dans les rues de la ville pour montrer qu'ils sont habitués à la misère et peuvent en endurer davantage. Les chefs reçoivent l'assurance du courage des adeptes, et s'attendent à un nombreux pèlerinage à la fonte des neiges.

Je donne cet article pour ce qu'il vaut; c'est un journal bien réputé qui le publie. Le ministre de l'Intérieur voudrait-il me dire s'il a pris ou s'il se propose de prendre des mesures pour s'assurer de l'authenticité de cette nouvelle?

L'hon. F. OLIVER (ministre de l'Intérieur): Je n'ai pas lu cet article, et je ne connais rien de positif sur ce qu'il nous annonce. Je ne sais s'il est dans mes attributs de me renseigner à ce sujet. Les doukhobors sont arrivés au Canada il y a sept ou huit ans, et se sont établis sur des terres qui relevaient nécessairement de l'administration du département. Tant que ces gens purent être considérés avec quelque semblant de raison comme des immigrants, je crois qu'il n'était que juste de les supporter jusqu'à un certain point sous la surveillance, ou sous l'observation du département de l'Immigration. Mais après avoir séjourné au Canada pendant sept ou huit ans, il me semble que ces gens ne peuvent pas raisonnablement être classés au nombre des immigrants. Ils occupent ici la même position que toute autre personne ayant habité le pays pendant cette période de temps.

## RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 57) relatif à une certaine convention passée entre Sa Majesté et le président de la république française.

L'hon. M. FOSTER : Je ne savais pas que nous devions discuter ce bill avant d'avoir reçu les renseignements que j'ai demandés et qui nous ont été promis. Je n'ai pas encore eu ces renseignements.

M. FOSTER.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député fait erreur ; presque toutes les informations sont sur le bureau de la Chambre depuis plusieurs jours. Je regrette qu'il ne les ait pas vues.

L'hon. M. FOSTER : Je ne les ai pas vues, bien que j'en aie fait la demande.

L'hon. M. FIELDING : Les imprimés ont été envoyés à la distribution, et j'ai pensé que l'honorable député les recevrait. Je me fais un plaisir d'en envoyer immédiatement une exemplaire à l'honorable député, mais je vois que cela ne le satisfera pas.

L'hon. M. FOSTER : Je parle en toute sincérité.

L'hon. M. FIELDING : Je le crois.

L'hon. M. FOSTER : J'ai cherché tous les jours ces imprimés et je suis sûr qu'ils n'ont pas été distribués.

L'hon. M. FIELDING : Ces imprimés sont envoyés habituellement au bureau de la distribution, et je ne vois pas ce que je pouvais faire de plus. Ceux qui ont été déposés un de ces jours derniers, couvrent, je crois, presque tout le terrain, excepté toutefois, certains renseignements demandés dans la motion de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) qu'il nous a été impossible de nous procurer. Autrement, toutes les informations se trouvent dans les imprimés que l'honorable député (M. Foster) a maintenant entre les mains. Je regrette qu'il ne les ait pas reçues plus tôt, mais ce n'est pas ma faute.

M. MONK : Va-t-on discuter ce bill à présent ?

L'hon. M. FIELDING : J'en serais fort aise, à moins d'empêchement.

M. MONK: J'aurais quelques observations à faire avant de procéder à la deuxième lecture.

L'hon. M. FOSTER : Serait-ce trop exiger que de demander au ministre de bien vouloir remettre à demain sa motion? Je ne voudrais pas me lancer dans la discussion sans au préalable me renseigner.

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai d'autre désir que de permettre à la Chambre de se renseigner pleinement sur tous les aspects du bill. J'accepte donc la proposition de l'honorable député et je retire ma motion. Je la renouvellerai au prochain jour réservé aux mesures du gouvernement.

M. MONK : Demain alors?

L'hon. M. FIELDING : Oui, demain.

(La motion est retirée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION SUR LA VENTE D'UNE PARTIE DU PARC DU MAJOR AU GRAND-TRONC.

L'hon WM PUGSLEY propose à la Chambre de siéger en comité général pour étudier le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu de ratifier la vente et le transfert à la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada d'une partie du parc de la Côte-du-Major, dans la cité d'Ottawa, pour la somme de $100,000, et d'autoriser un arrangement avec ladite compagnie aux termes du décret en conseil en date du 26 septembre 1907; en outre, d'autoriser le versement du produit de la vente, savoir: ladite somme de $100,000, à la commission d'embellissement d'Ottawa, laquelle somme devra être appliquée par elle pour les fins de la commission conformément aux instructions et directions du Gouverneur en conseil.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a-t-il pas quelques déclarations à faire à la Chambre avant qu'elle se forme en comité?

L'hon. M. PUGSLEY : J'allais les faire en comité, mais je n'ai pas d'objection à les faire à présent. Avant mon entrée dans le Gouvernement comme ministre des Travaux publics, l'honorable premier ministre (Sir Wilfrid Laurier) et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada avaient entamé et conclu des négociations, autant que possible sans l'intervention du Gouvernement, pour la vente et la dévolution d'une partie du parc de la Côte-du-Major, dans le but d'y construire un spacieux hôtel, avec toutes les améliorations modernes. L'honorable chef du Gouvernement va sans doute mettre la Chambre dans ses confidences au sujet de ces négociations, de sorte qu'il ne me reste à parler que du marché. On trouvera le texte de la convention dans un décret promulgué le 25 septembre dernier. Aux termes de cette convention, cette partie du parc de la Côte-du-Major, qui est indiquée sur le plan annexé à la copie du décret, et déjà déposée à la Chambre, est cédée à la compagnie du Grand-Tronc. Ce lopin de terre couvre en superficie 25,328 pieds carrés, faisant face, d'un côté à la voie du chemin de fer, près du canal Rideau.

L'hon. M. FOSTER : Quelles sont les dimensions exactes ?

L'hon. M. PUGSLEY : Onze cent quarante pieds de côté sur le canal et 135 pieds de front sur la rue Rideau.

L'hon. M. FOSTER : Jusqu'à l'alignement de la rue.

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

L'hon. M. FOSTER : Ce serait à partir du bord du canal et de l'autre côté du pont ? C'est passablement éloigné de l'alignement de la rue Rideau.

M. TAYLOR : Est-ce l'emplacement que l'on voit maintenant entouré d'une palissade peinturée en vert ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, à angle droit sur une distance de 80 pieds.

L'hon. M. FOSTER : Sur l'avenue Mackenzie ?

L'hon. M. PUGSLEY : Parallèlement à l'avenue Mackenzie. Le terrain s'allonge encore à angle droit sur une longueur de 88 pieds et 6 pouces jusqu'à l'intersection de la dernière ligne donnée, et sur une longueur de 205 pieds 3 pouces parallèlement au chemin de fer, puis finalement sur une longueur de 60 pieds jusqu'au point de départ, le tout représentant 25,328 pieds carrés en superficie.

Le Grand-Tronc en paiera $100,000, et le Gouvernement a décidé de porter ce montant au crédit de la commission d'embellissement d'Ottawa, pour être dépensée par elle sur des travaux d'enjolivement, mais sous la direction et avec le concours du Gouverneur en conseil.

M. LANCASTER : Comment a-t-on déterminé le prix ?

L'hon. M. PUGSLEY : Par voie de négociation.

M. DANIEL : Combien de pieds en superficie ?

L'hon. M. PUGSLEY : 25,328.

L'hon. M. FOSTER : Que va-t-on construire à cet endroit ?

L'hon. M. PUGSLEY : Un grand hôtel à la moderne et de haut ton.

L'hon. M. FOSTER : Quel en sera la hauteur ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas étudié le détail, mais il aura plusieurs étages et devra coûter $1,500,000.

L'hon. M. FOSTER : J'aimerais avoir le nombre d'étages et l'élévation au-dessus du sol.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable premier ministre pourra peut-être donner ce renseignement, sinon, je me le procurerai. La convention contient certaines stipulations que je ferais peut-être bien de lire. Il est stipulé d'abord que le département devra jalonner le terrain, que la compagnie l'entourera d'une palissade, que nuls matériaux ne seront déposés sur le parc, en dehors de cette enceinte, que la taille de la pierre et l'ébauchage des matériaux devront se faire ailleurs que sur le parc, que la compagnie devra prendre bien soin de ne pas détériorer les murs de soutènement et la verdure en dehors de la palissade ; qu'elle ne devra employer à aucune fin quelconque les arbres qui croissent sur le terrain public ; tout arbre qui nuira aux

travaux de construction ne devra pas être abattu, mais déraciné et transplanté soigneusement dans un autre endroit du parc. Le parc ne devra pas être endommagé d'aucune façon et la compagnie devra remettre en leur état les pelouses, les arbres ou les allées qu'elle aura détériorés ; toute partie du parc endommagée par le fait de la construction de cet hôtel devra être remise en son état primitif. La compagnie devra signer un engagement renfermant toutes ces conditions avant d'avoir son titre. Il est encore stipulé que la compagnie de chemin de fer devra compléter l'hôtel sous deux ans, d'après un plan approuvé par le Gouvernement, ou à défaut, le privilège accordé à la compagnie sera caduc.

L'hon. M. HAGGART : Deux ans à partir de la date de la convention.

L'hon. M. PUGSLEY : Il était convenu que c'était deux ans après la date de la convention, 20 décembre 1907, mais comme il s'est produit des délais dans la préparation des pièces, vu qu'il faut s'adresser au Parlement pour obtenir la ratification du transfert, il ne serait que juste d'accorder un délai de deux ans à compter de la date de la signature du contrat.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas ce qui les a retardés ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est possible. Je soumets seulement mon opinion, car cette demande serait régulière de la part de la compagnie et il ne serait pas déraisonnable d'accorder un délai de deux ans de la date mentionnée.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la distance de l'alignement de l'hôtel à l'avenue Mackenzie, et quel sera la hauteur de l'édifice sur cette rue ?

L'hon. M. PUGSLEY : La distance n'est pas indiquée, mais à en juger par le plan, je croirais que c'est 80 pieds.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suis plus intéressé dans cette question que l'honorable ministre, et je dois dire ce que j'en connais. La Chambre sait qu'Ottawa a besoin depuis longtemps d'un hôtel moderne, et que toutes les classes de la société s'occupent de cette question. Elle sait aussi que le conseil municipal est en négociations avec la compagnie du Grand-Tronc depuis que celle-ci a acheté le chemin de fer Canada-Atlantique, pour la construction d'une gare commune sur le site de la gare actuelle du Canada-Atlantique. La compagnie songea d'abord à construire un hôtel et une gare sur le même site. Mais, réflexion faite, elle crut que le terrain était à peine assez grand pour y construire la gare seule, et elle chercha ailleurs un site pour l'hôtel. Elle s'adressa pour cela au Gouvernement.



L'hon. M. FOSTER : Qui est-ce qui s'adressa au Gouvernement ?

Sir WILFRID LAURIER : Les directeurs du Grand-Tronc. Le Gouvernement leur offrit un site gratuit sur la pointe Nepean, à seule condition d'y construire un hôtel. Mais elles trouvèrent ce site trop éloigné du centre des affaires, dans une ville ayant la population d'Ottawa, et elles demandèrent le privilège de construire sur le parc de la Côte-du-Major. Après avoir bien étudié cette demande nous en vînmes à la conclusion qu'elle n'était pas inacceptable. Mais, au lieu de leur offrir un site gratuit à cet endroit, nous crûmes que $100,000 étaient une compensation raisonnable à demander. L'intention est de construire un hôtel sur un angle où un côté du mur de ramblai qui fait face au canal et l'autre, à la rue Wellington. La Chambre sait qu'il existe un chemin de descente parallèle à cette rue entre le niveau de celle-ci et le bord du canal. L'hôtel aura environ 100 pieds de façade sur la rue Wellington et environ 1,000 pieds de front sur le canal. Il y a un espace de 80 pieds entre l'hôtel et le côté ouest de l'avenue Mackenzie qui, elle-même, mesure 40 pieds de largeur. Il y a donc une distance de 120 pieds entre l'hôtel projeté et les édifices publics que le Gouvernement se propose de construire sur le côté est de l'avenue Mackenzie. La Chambre sait qu'une statue s'élève sur le parc à la mémoire de ceux qui sont tombés dans l'engagement de Cut Knife, pendant la rébellion de 1885. L'emplacement de ce monument n'est pas compris dans le transfert, et reste partie du parc. De sorte que même après la construction de l'hôtel, il restera encore 120 pieds de terrain pour une entrée au parc, ce qui est amplement suffisant. C'est l'intention de compenser l'aliénation de cette partie du parc par l'adjonction du terrain de la pointe Nepean, de sorte que le parc s'étendra jusqu'au bord de la rivière Ottawa. En d'autres termes, c'est notre intention de remettre à la commission d'embellissement d'Ottawa les $100,000 que le Grand-Tronc va payer au Gouvernement pour le site, à charge par elle de reculer les bornes du parc tel que je viens de le dire, créant ainsi un vaste parc au lieu du petit que nous avons à présent. La commission d'embellissement à l'intention d'ouvrir une promenade à partir de la rue Wellington, à travers le parc et longeant ensuite la rivière Ottawa. Naturellement, je regrette que nous perdions même un pouce de ce terrain, mais, d'un autre côté, nous aurons ample compensation, je crois, par l'agrandissement du parc de la façon projetée. Je crois, en somme, que la proposition est favorable. On a demandé la hauteur de l'édifice. Je le regrette, mais l'architecte n'a pas encore terminé la maquette de l'hôtel, qu'il est en train de faire, et qui sera exposé ensuite à la critique du public dans le vestibule de la Chambre. L'édifice sera du même style d'archi-

tecture que les édifices du Parlement sur la terrasse. Il y aura quelque différence dans la hauteur.

Le plan primitif comportait un édifice de sept étages à part le toit, mais nous avons demandé à l'architecte d'enlever au moins deux étages pour que l'édifice n'en eut pas plus de cinq et le toit. On pourra penser peut-être qu'un édifice même de cinq étages sera peu en harmonie avec le style des bureaux publics que nous avons ici, mais je ferai remarquer à la Chambre qu'il y a une différence dans l'élévation du terrain entre la côte du Parlement et le parc de la Côte-du-Major. La côte du Parlement est beaucoup plus élevée. Pour cette raison, je crois que l'hôtel sera en harmonie avec les édifices du Parlement.

M. R. L. BORDEN : Quelle sera la longueur de l'hôtel ?

Sir WILFRID LAURIER : La façade de l'hôtel sur la rue Wellington sera d'un peu plus de deux cents pieds. Ce sont les chiffres dont je me rappelle.

M. R. L. BORDEN : Quelle longueur des édifices que l'on veut construire sur l'avenue Mackenzie un hôtel de mille pieds cacherait-il la vue?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas qu'il en cache aucune partie. Les édifices que le Gouvernement se propose de construire sur l'avenue McKenzie commenceront en arrière du magasin Lindsay pour se terminer à la rue Saint-Patrice. L'hôtel n'aura pas du tout cette longueur.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que les nouveaux édifices publics n'arriveront pas jusqu'à l'extrémité nord de l'hôtel?

Sir WILFRID LAURIER : Je me trompais. On m'informe que la longueur de l'hôtel sur le bord du canal ne sera que de deux cent cinquante pieds. On a fait l'objection qu'un hôtel sur le parc l'encombrerait nécessairement avec les matériaux et autres objets divers dont un hôtel a besoin. Mais je puis expliquer à la Chambre que l'hôtel d'après le plan qui en a été préparé, aura un passage souterrain jusqu'à la gare, et l'on construira au niveau de la rue Wellington et de l'hôtel une grande terrasse qui donnera au public l'accès à l'hôtel, tandis que ses employés et tout ce qui sera nécessaire à son administration seront au sous-sol.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que le Gouvernement aurait beaucoup mieux fait de suivre la règle constitutionnelle ordinaire, c'est-à-dire de venir demander au Parlement l'autorisation nécessaire, au lieu d'agir d'abord et de venir la demander ensuite. Tous ceux qui ont habité Ottawa comprennent qu'il est très désirable, et dans les intérêts de la ville de même que du pays d'avoir ici un bon hôtel moderne, et je ne me propose pas de critiquer en aucune manière le projet. Mais il y a beaucoup d'autres emplacements dans la ville d'Ottawa que l'on aurait pu obtenir pour y construire cet hôtel, et qui auraient été beaucoup plus convenables que celui-ci, je crois ; et je regrette réellement que le Gouvernement en soit arrivé à la conclusion qu'il était nécessaire de prendre une partie du parc pour cet hôtel. Pour ma part, et je ne voudrais pas offenser personne, mais je considère que c'est un acte de vandalisme que de prendre une partie du parc pour cet objet. Quel sera le résultat ? Nous avons présentement à Ottawa des édifices parlementaires et des bureaux publics qui font honneur au pays et qui sont admirés par tous ceux qui viennent visiter la capitale. Ils ont été construits avant la confédération, et sur un plan qui les rendait dignes de la confédération qui a été formée ensuite, et je suis sûr que nous sommes tous fiers de ces édifices. Nous avons en outre le bloc Langevin construit sur la rue Wellington. Il est regrettable que dans les premières années de la confédération on n'ait pas acheté d'autres terrains sur la rue Wellington, ainsi que le désirait, dit-on, sir John Macdonald, d'après la rumeur commune. Il n'y a plus maintenant peut-être de remède possible, et l'on propose d'ériger les bureaux publics devenus nécessaires sur l'avenue Mackenzie. On propose ensuite de placer entre ces bureaux et les édifices du Parlement, ce grand hôtel moderne qui aura peut-être sept à huit étages. Ce sera une chose absolument incongrue, tout à fait hors de place, et il vaudrait tout autant construire un grand hôtel tout près de la bibliothèque, ou sur la pelouse en face de la Chambre des communes.

Je regrette que le Gouvernement ait jugé nécessaire d'agir ainsi, et je regrette surtout qu'il se soit vu dans l'obligation de prendre cette décision, avant de consulter le Parlement. Est-ce que la chose pressait tellement que le Gouvernement ne pouvait pas attendre à la session qui approchait pour faire discuter la question par la Chambre dont les membres ont certainement le droit d'être consultés dans une question de ce genre ; et lorsqu'il aurait entendu la discussion et les délibérations des représentants du peuple, il aurait pu décider si la chose était désirable ou non dans l'intérêt public ? Un hôtel moderne et tout ce qui nécessairement l'environnera contribuera beaucoup à détruire la beauté et la symétrie que l'on doit donner aux édifices parlementaires. Je regrette sincèrement que le Gouvernement ait agi de la sorte. Je ne crois pas que sa conduite ait été sage. S'il y avait eu nécessité pressante, je ne l'aurais pas blâmé. Mais Ottawa s'est bien passé pendant plusieurs années d'un grand hôtel moderne, depuis la confédération, et décider une question de ce genre sans obtenir d'abord du Parlement le consentement qui était nécessaire, sans lui fournir l'occasion

de donner son avis, me semble traiter cette Chambre avec ce mépris qui caractérise tant d'actes administratifs du gouvernement actuel. Je regrette que pour de nombreuses raisons, le Gouvernement ait agi de cette façon dans le cas actuel. Je n'ai aucun doute que la compagnie du Grand-Tronc construira un hôtel qui sera un bel édifice moderne et donnera à la ville ce dont elle a besoin. Je ne dis pas que l'hôtel n'est pas nécessaire ; il est nécessaire. Je ne critique pas parce que c'est la compagnie du Grand-Tronc qui va le construire, parce que je n'ai aucun doute qu'elle construira et administrera l'hôtel d'une façon qui lui fera honneur. Mais je critique parce que cet hôtel va être placé dans le parc, et ainsi que je l'ai dit, il vaudrait autant l'avoir placé sur la pelouse en face de ce Parlement. Il y a beaucoup d'autres emplacements voisins de celui où la gare est érigée et qu'on aurait pu choisir. Je crois que dans ce cas-ci le Gouvernement a manqué complètement de sagesse et a agi avec une précipitation inutile, et je crois que nous regretterons comme nos descendants le regretteront aussi, que le Gouvernement ait jugé à propos de laisser construire l'hôtel à cet endroit.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Je ne veux pas laisser passer ce débat sans enregistrer mon protêt. Il y a plusieurs choses que la Chambre a droit, je crois, de considérer. Il y en a deux d'abord qui ont été mentionnées par mon honorable ami qui vient de parler (M. R. L. Borden). Les représentants qui sont jusqu'à un certain point les gardiens des biens du peuple, ont quitté Ottawa, l'année dernière, après la session, avec le sentiment que les terrains publics à Ottawa, leurs terrains publics dont ils sont fiers, resteraient intacts et seraient conservés pour l'héritage du peuple. Mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Lemieux) sourit. Peut-être n'accepte-t-il pas la doctrine que ces terrains sont la propriété du gouvernement, qu'ils étaient, l'année dernière, en la possession de la population du Canada. Bien qu'ils fussent en sa possession, et situés juste ici au siège du gouvernement, nous constatons à notre arrivée à Ottawa, à la fin de novembre dernier, que le gouvernement a aliéné, contre la loi, une partie de ce grand parc que nous possédons, une partie de cette propriété de grande valeur que nous avons été assez heureux d'acquérir dans les commencements du pays, et que nous gardions pour lui, et cela juste au moment où nous sommes dans l'obligation d'acheter de nouveaux terrains : conséquemment, je dis qu'il n'était pas sage de vendre ceux que le Canada possédait.

Je veux revenir sur ce que mon honorable ami a dit. Il me semble qu'il eût été préférable pour les représentants du peuple vu qu'ils étaient sur le point de s'assembler ici, de leur donner l'occasion de dire si oui ou non ils étaient d'avis que le gouvernement devait aliéner pour la construction d'un hôtel ce terrain appartenant au pays. Mais il y a plus, le gouvernement s'est engagé à accorder à la commission d'embellissements de la ville d'Ottawa, lorsque le Parlement ne siégeait pas, une somme de $100,000 de l'argent appartenant au pays. Que sert alors de convoquer le Parlement, si le Gouvernement peut prendre des engagements de ce genre juste au moment où nous devons nous assembler ici. L'honorable premier ministre aurait mieux agi, lorsqu'il a vendu une partie de cette propriété, s'il avait laissé aux représentants du peuple le soin de dire de quelle façon l'argent devait être employé ; s'il devait être déposé dans le trésor ou utilisé pour cet objet ou pour un autre. Je connais la réponse que va faire mon honorable ami. Il va dire que le Gouvernement prend la responsabilité de son action et qu'il se soumet d'avance à la volonté du Parlement. Nous savons tous ce que cela veut dire.

L'hon. WM PUGSLEY : Le Gouvernement n'a fait aucun arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc concernant la manière dont seront employés ces $100,000. C'est là une question entièrement sujette à l'approbation du Parlement.

L'hon. M. FOSTER : Entièrement sujette? Et celle-ci l'est aussi. J'étais pour dire ce que mon honorable ami a dit. Je savais quelle serait sa réponse ; je savais que le Gouvernement dirait : Nous avons pris la responsabilité de notre action, et nous allons la soumettre à l'approbation du Parlement. Mais, mon honorable ami sait parfaitement, comme tous les membres de cette Chambre le savent que cela veut dire que le Parlement devra accepter la proposition du Gouvernement.

L'hon. WM PUGSLEY : Pas à l'égard des $100,000.

L'hon. M. FOSTER : Cela signifie que le Parlement devra l'accepter ou que le Gouvernement devra tomber.

L'hon. WM PUGSLEY : Mon honorable ami m'a mal compris. Le contrat de vente à la compagnie du Grand-Tronc est une chose, et l'emploi des $100,000 en est une autre, et si mon honorable ami veut examiner les documents de plus près, il constatera que le Gouvernement n'a pris aucun engagement, soit envers la commission d'embellissement soit envers la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, concernant l'emploi de ces $100,000.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami sait que tant que ce Parlement n'aura pas donné sa décision, il n'y aura absolument rien de conclu, mais son chef a dit à la commission d'embellissement, il a dit aux citoyens d'Ottawa, il a dit au public et il nous dit aujourd'hui et tout le pays le sait, que ces $100,000 sont destinés à la commission d'embellissement d'Ottawa. N'est-ce pas dit dans la résolution?

M. LENNOX : Oui.

L'hon. M. FOSTER : C'est dans la résolution. Je proteste contre ces deux opérations. Je proteste contre l'aliénation que le Gouvernement a faite d'une propriété appartenant au pays dans un but qui n'est pas du tout une fin publique. Si le Gouvernement avait consacré ce terrain à un objet public, il y aurait eu quelques raisons à donner à l'appui de son action, mais ce n'est pas ce qu'il a fait. Il donne le terrain à une compagnie de chemin de fer et pour la construction d'un hôtel. Le premier ministre nous a donné les raisons de cela ; il veut qu'Ottawa ait un hôtel. Nous le voulons tous aussi, mais est-ce le devoir du Gouvernement de fournir des hôtels à la ville d'Ottawa ? Le Gouvernement est-il plus obligé de fournir des hôtels à la ville d'Ottawa, qu'il l'est d'en fournir à Montréal, à Toronto, ou à toute autre ville ? Le Gouvernement a aliéné une partie considérable de la propriété du public, d'un parc qui appartenait au peuple de ce pays. Lorsque nous nous assemblerons pour une autre session, nous découvrirons peut-être que le Gouvernement a, pendant les vacances, vendu d'autres parcs publics, dans d'autres villes, afin d'aider à des compagnies particulières à construire des hôtels.

M. R. L. BORDEN : Le Gouvernement aura peut-être même vendu les édifices du Parlement.

L'hon. M. FOSTER : Il pourrait bien le faire, et il aurait toujours sa majorité pour l'appuyer. Le principe constitutionnel véritable doit être que les subsides doivent être votés librement par un parlement libre. Dans l'état actuel, le Parlement n'est pas libre ; il a mains et pieds liés. Le Gouvernement a agi. Il a agi avec la certitude que ses partisans approuveront son action, et ils vont l'approuver. La seule alternative pour un membre de la droite est de s'opposer à l'acte du Gouvernement. Quelle réponse lui ferait-on ? Qu'allez-vous faire ? Le Gouvernement est au pouvoir. Faites comme il vous plaira. Mais que peut-il faire ? S'il peut amener un nombre suffisant de ses collègues à s'unir à lui, il pourra renverser le Gouvernement. Mais celui-ci n'a pas cette crainte. L'expérience du passé démontre qu'il n'y a aucune crainte de ce côté. Quelle raison au monde pouvait-il y avoir de vendre cette propriété publique, pour une somme nominale, car ce n'est ni plus ni moins que cela que l'on a fait, et de disposer de cette somme même avant qu'elle fût entre les mains du Gouvernement ? Quelle raison au monde y avait-il que le Gouvernement accordât une subvention de ce genre à une compagnie particulière ? Si le pays possédait un terrain propre à la construction d'un hôtel, pourquoi ne pas avoir offert ce terrain en vente à la concurrence publique, aux compagnies qui désiraient construire un hôtel ? Pourquoi a-t-on traité secrètement avec une compagnie particulière, et en agissant ainsi, l'honorable premier ministre s'est placé dans la situation que si une autre grande compagnie venait lui dire qu'elle désire construire un hôtel dans la ville de Montréal ou dans toute autre ville, où le Gouvernement possède des parcs, et lui demander de la traiter avec la même faveur qu'il a traité l'autre compagnie, il lui faudrait donner un autre terrain pour la construction de cet hôtel. Est-ce que le Gouvernement a réellement décidé d'aliéner la propriété publique pour aider une compagnie à construire des hôtels et les exploiter?

Voilà une phase de la question. Mais il y en a une autre que je veux développer. Quels commentaires ne peut-on pas faire sur les principes libéraux de l'honorable chef du Gouvernement qui veut conduire le pays suivant ces principes, comme il va le prétendre ? Comment peut-il, après avoir ainsi aliéné une propriété publique, venir s'en vanter devant le pays et devant les membres du Parlement auxquels il n'a pas offert l'occasion de donner leur avis ? Est-ce là du libéralisme ? C'en est aussi loin qu'il est possible. Ça n'est pas du tout le gouvernement constitutionnel comme il doit être compris. La seule chose que l'honorable premier ministre puisse dire, c'est que le Gouvernement a agi. Il a pris la responsabilité de son action, et le Parlement l'approuvera ou non. Si les choses doivent se passer ainsi, le Gouvernement peut faire alors ce qu'il lui plaira. Il peut dépenser dix millions de dollars s'il le veut ; il peut lier le pays autant qu'il le voudra s'il lui est possible d'obtenir une majorité qui approuvera ses actes, afin de le maintenir au pouvoir, et il est bien certain que le Parlement actuel est disposé à faire cela.

Mais il y a un côté ridicule dans cette affaire. L'honorable premier ministre nous a parlé de Washington du Nord. Il a demandé au Parlement, il a obligé le Parlement—dans tous les cas, il a demandé au Parlement—de voter des centaines de milliers de dollars et d'engager le crédit du pays dans le but d'embellir la capitale où les édifices du Parlement et les parcs du Gouvernement sont très beaux, et pendant qu'il donne des centaines de milliers de dollars de l'argent du pays pour embellir la ville d'Ottawa —Washington du Nord—il choisit un de ses plus beaux parcs pour y mettre une difformité qui y demeurera tant qu'on ne l'aura pas démolie. Voilà de quelle façon on veut embellir la ville d'Ottawa, détruire d'un trait de plume ce que l'on a essayé d'ériger en y dépensant des centaines de milliers de dollars. Je fais cette prophétie, je ne vivrai peut-être pas assez longtemps pour en voir l'accomplissement—mais je l'espère—que le temps viendra où le peuple de ce pays décidera de démolir cet hôtel et de faire disparaître cette difformité et de rendre ce parc public au pays.

Quelle est cette difformité ? Mon honorable ami peut-il convenir qu'à Berlin le gouvernement prendrait un de ses magnifiques parcs ou une de ses avenues pour l'enlaidir par la construction d'un hôtel ? Croit-il que dans la ville de Washington, qui est administrée par le gouvernement, on permettrait un acte aussi barbare que de laisser construire un hôtel sur l'un de ses grands parcs ? Peut-il concevoir qu'aucun pays qui cherche à embellir sa capitale l'enlaidisse en y laissant élever sur une place publique un hôtel avec tout son brouhaha et son activité au centre même de ce qui fait sa beauté et l'orgueil de la ville ? On ne peut concevoir cette action d'aucun autre pays. Quelle folie s'est emparée de mon très honorable ami lorsqu'il a fait cet arrangement et accepté cette idée ? On m'a dit que cet hôtel sera appelé l'hôtel Laurier. Peut-il être assez avide de gloriole et que l'on se souvienne longtemps de lui pour faire écrire son nom en lettres d'or sur un hôtel qui sera une laideur, pour aliéner ainsi une propriété publique ? Peu importe la beauté que pourra avoir cet hôtel; il est impossible de faire accorder la vue d'un hôtel moderne avec celle des beaux parcs et jardins d'Ottawa.

On ne peut imaginer de panomara plus splendide dans ce pays que celui que présente la vue de cet endroit. Si l'on érige un hôtel de cinq ou sept étages sur le parc on en détruira toute les beautés naturelles, qui à mon avis n'ont pas de semblables au monde ; on en cachera la vue et on les détruira en mettant sur ce parc un hôtel, autour duquel il y aura un mouvement continuel de population affairée la nuit comme le jour.

Nous avons aujourd'hui un parc et des édifices publics de belles et majestueuses proportions. Le Gouvernement a l'intention de construire en face du parc de beaux bureaux publics, pas trop élevés, des bureaux publics considérables, et entre ceux-là et ceux que nous avons déjà, entre ces deux masses d'édifices, on va placer un grand hôtel qui va absolument en déparer la vue. Le premier ministre dit que l'hôtel n'aura que cinq étages de hauteur, mais je ne vois rien dans le contrat qui autorise le Gouvernement à empêcher que l'hôtel s'élève dans les airs autant que la compagnie le voudra.

L'hon. M. PUGSLEY : Les plans seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER : Oui, ils peuvent être soumis à l'approbation du Gouvernement...

L'hon. M. PUGSLEY : Le Gouvernement aura le droit de fixer le nombre des étages.

L'hon. M. FOSTER : Oui, mais si le Gouvernement actuel reste au pouvoir, ce Gouvernement qui a aliéné la propriété publique en faveur d'une compagnie, à laquelle il doit beaucoup et dont il attend beaucoup plus dans un avenir prochain, laissera l'hôtel s'élever dans les airs autant que la compagnie le voudra. Nous sommes absolument à la merci du même Gouvernement qui a aliéné cette propriété publique au moment même ou le Parlement allait s'assembler, et sans lui demander son consentement et prendre son avis.

Le mot "vandalisme" qu'a employé mon honorable ami est encore faible pour caractériser cet acte. En regardant la figure des ministres que je vois devant moi je ne puis comprendre comment ils aient pu être unanimes sur cette question. Je sais qu'il y a des membres du cabinet qui ont des idées à eux sur certaines questions, et qui comprennent l'incongruité que l'on va commettre au centre même d'un de nos parcs. Ottawa ne cherche pas à diminuer le nombre de ses parcs, mais à en avoir d'autres et voici que le Gouvernement se mêle d'en faire disparaître.

Voici une autre raison. A quoi sert d'enlever la porte de devant pour agrandir celle de derrière. Vous dépensez votre argent pour faire la porte de derrière un peu plus belle qu'elle est aujourd'hui, mais il n'en est pas moins vrai que vous avez enlevé celle de devant et détruit la beauté de l'endroit pour y construire un vilain hôtel. Le Gouvernement aurait bien mieux fait de demander au Parlement de voter $100,000 ou $200,000 comme subvention à l'hôtel, que d'avoir aliéné ce qui était le patrimoine du pays et qu'il nous sera, une fois aliéné, très difficile de ravoir. Ce sera une répétition de ce qui a eu lieu à propos des plaines d'Abraham, mais d'une manière différente. A Québec le Gouvernement a d'abord obligé une compagnie a construire une fabrique sur ces plaines historiques ; et maintenant il est obligé, pour le simple plaisir de la chose et par un pur caprice, de faire disparaître cette monstruosité en achetant la fabrique. Dans ce cas-ci nous donnons un emplacement pour cet hôtel, et le temps viendra où les représentants du peuple assemblés dans ce Parlement feront démolir cette énormité ; ils diront : Nous allons l'acheter, nous allons la raser jusqu'à terre ; nous allons remettre le parc en l'état où il était, et nous empêcherons qu'on en dépare à l'avenir la beauté.

Je regrette du fond de mon cœur que le Gouvernement ait agi comme il l'a fait, et bien que je déteste de voter des subventions à des compagnies de chemins de fer ou d'hôtel, j'aurais préféré de beaucoup accorder un crédit de ce genre, plutôt que d'approuver ce dernier acte du Gouvernement. On aura beau faire cet hôtel aussi beau que l'on voudra, l'orner de toute façon, il sera toujours là comme un objet étrange et en complet désaccord avec l'idée que l'on se fait d'un parc et d'un terrain grandiose, qu'un pays comme le Canada aurait été fier de posséder.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Cette action du Gouvernement n'est pas la plus honteuse qu'il a commise mais

la plus insensée. Le chef du Gouvernement peut donner toutes les explications qu'il le voudra, et nous dire qu'il reste encore amplement d'espace pour entrer dans le parc, mais il ne peut détruire le fait qu'il y aura là un édifice nous en cachant la vue, édifice qui sera la honte continuelle de l'administration qui en aura autorisé la construction.

En quelle situation nous trouvons-nous ? Le Gouvernement a décidé depuis quelques années déjà de construire des bureaux publics sur l'avenue Mackenzie et sur la rue Sussex. Quelle a été la raison qui l'a engagé à construire ces édifices sur le côté est de l'avenue Mackenzie? C'est parce que le parc du Major est là, et que les édifices y feront face. Le Gouvernement, sachant qu'il devait construire les nouveaux bureaux publics sur l'avenue Mackenzie, la première grande folie dont il a été coupable a été de permettre la construction à l'angle de cette avenue d'un grand édifice commercial, le bloc Lindsay.

L'hon. M. FOSTER : Le Gouvernement va l'acheter.

M. LENNOX : Si le premier ministre avait été clairvoyant, il aurait pris les mesures nécessaires pour empêcher l'accès au sud des bureaux publics d'être fermé, par cet édifice commercial de laide apparence que l'on y a construit. Le jour n'est pas éloigné, et étant donné ce que l'on a fait, des hommes de bon sens ne pourront pas s'y opposer, où le Gouvernement achètera cette propriété, ce qui fera encore un gaspillage d'argent. Mais il n'était pas suffisant pour le premier ministre que le bloc Lindsay fut à cet endroit ; il lui fallait encourager la construction d'un autre grand édifice commercial sur le front restreint de ce joli petit parc. L'entrée de ce parc est malheureusement très petite. L'honorable premier ministre nous dit en donnant des excuses que nous trouvons bien naturelles, qu'il y aura un espace de 80 pieds, entre le derrière de cet hôtel et l'avenue Mackenzie, et que l'on doit ajouter 40 pieds pour la largeur de la rue. Or, on ne pourra pas ajouter la largeur de l'avenue Mackenzie parce que c'est un chemin public, et très sale encore, de sorte que l'entrée du parc sera de 80 pieds, et sur ces 80 pieds il y a un monument érigé en l'honneur des héros canadiens, que le premier ministre dans sa bonté, nous dit que l'on ne fera pas disparaître. J'ai désapprouvé très fortement plusieurs des actes irréfléchis perpétrés par ce Gouvernement, mais je n'ai jamais été aussi indigné, que lorsque j'ai entendu dire qu'un gouvernement libéral pouvait commettre un acte comme celui-ci. Je tiens à dire que c'est une honte pour un Gouvernement qui se dit libéral d'oser, après avoir aliéné cette propriété publique, demander au Parlement de sanctionner son acte. Plus d'une fois le Gouvernement a engagé le pays dans des projets de ce genre, et est venu ensuite demander effrontément à la Chambre et à ses partisans d'approuver ses actes. Il n'y a encore que quelques années, après que la question eut été débattue pendant des mois, le Gouvernement a nommé, juste à la veille de la session, une commission de chemin de fer au lieu d'attendre la réunion des Chambres pour obtenir leur approbation. Il y a quelques années aussi, le même Gouvernement a engagé le pays dans la construction d'un chemin de fer au Yukon juste à la veille de la réunion des Chambres, et le pays a été obligé de payer pour sa bévue. Mais ce sont là des questions d'argent dont le caractère tout malheureux qu'il fut, ne peut pas être comparé à l'aliénation de la propriété du pays.

Je ne suis pas prêt à dire que le Gouvernement a agi sagement en décidant de construire les nouveaux bureaux publics sur l'avenue Mackenzie. J'ai toujours pensé que l'emplacement magnifique compris entre la rue Wellington et la rue Victoria, faisant face à la rivière Ottawa, était le plus désirable pour y construire ces édifices. Mais on nous a donné comme raison en faveur du choix de l'avenue Mackenzie le voisinage en façade de ce joli petit parc, et maintenant on propose de le déparer en y construisant un laid édifice commercial, laid en ce sens, que tout édifice commercial n'est pas à sa place dans un endroit de ce genre. Je n'en veux pas à la compagnie du Grand-Tronc. Je ne m'oppose pas à ce qu'elle obtienne un magnifique emplacement pour y construire son hôtel, mais je blâme le Gouvernement fortement de sacrifier une propriété publique dans les intérêts de cette compagnie de chemin de fer.

Le premier ministre nous a dit qu'il appliquerait ces $100,000 au prolongement du parc, jusqu'à la rivière Ottawa. Mais ici encore nous avons ce vilain édifice de l'imprimerie nationale juste au centre du terrain que l'on veut faire servir à l'agrandissement du parc. Je n'ai aucun doute que la prochaine proposition que l'on fera—et on en a parlé déjà, lorsqu'il s'est agi de construire l'aile nouvelle de l'imprimerie—de demander au Parlement de voter l'argent nécessaire pour démolir cet édifice, et d'étendre ainsi le parc d'un bout à l'autre du terrain. Mais vous aurez beau dépenser $500,000 ou plus pour agrandir le parc dans cette direction, vous aurez toujours à son entrée, cet hôtel détestable qui sera un monument perpétuel de la folie de ce Gouvernement et la honte des représentants du peuple. Je proteste aussi fortement qu'il est possible contre l'action du Gouvernement, et contre son habitude de faire des contrats avant d'avoir obtenu le consentement préalable du Parlement. La motion est ainsi conçue:

La Chambre décide qu'il y a lieu de ratifier la vente et le transfert à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada d'une partie du parc de la côte du Major, dans la cité d'Ottawa, pour la somme de $100,000

et d'autoriser un arrangement avec ladite compagnie aux termes du décret en conseil en date du 26 septembre 1907; en outre, d'autoriser le versement du produit de la vente, savoir: ladite somme de $100,000, à la commission d'embellissement d'Ottawa, laquelle somme devra être appliquée par elle pour les fins de la commission conformément aux instructions et directions du Gouverneur en conseil.

C'est simplement vouloir jouer sur les mots de prétendre que le Gouvernement ne se substituait pas au Parlement, et que ce n'était pas disposer de l'argent du pays avant d'avoir notre sanction. La politique énoncée dans cette résolution n'autorise pas seulement la vente de l'entrée du parc du Major, mais elle comporte aussi la dépense de sommes sans le consentement du Parlement. Le très honorable premier ministre n'a pas manqué de faire savoir à ses partisans fidèles que s'ils votent contre cette résolution, ils voteront la défaite du Gouvernement, ce qu'ils ne sont pas supposés vouloir faire. Le gouvernement actuel proclame d'un bout du pays à l'autre qu'il professe des principes libéraux, et c'est ce gouvernement libéral qui engage le Parlement à l'avance à voter de l'argent avant d'obtenir son consentement. Et on nous dit que ce Parlement est libre ? Rien n'est plus faux. Il possède le genre de liberté dont parlait le ministre des Finances l'autre soir, liberté qui est accordée à la minorité grâce au bon vouloir de la majorité. L'opposition pourra dire ce qu'elle voudra ; elle pourra avoir la justice de son côté sur chaque question ; exprimer des vues aussi larges et patriotiques qu'elle le voudra, et cependant les partisans serviles du premier ministre se lèveront les uns après les autres pour voter en faveur de tout ce qu'il proposera, parce qu'ils savent qu'un vote contraire serait un vote de défiance dans le Gouvernement qui pourrait le renverser du pouvoir.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Avant que cette résolution soit adoptée je désire protester le plus vigoureusement possible, contre l'action du Gouvernement en cette matière. Il y a vingt ans que je viens à Ottawa. Plusieurs fois j'ai fait visiter le parc du Major à des amis et leur ai vanté sa beauté. J'ai toujours prétendu que ce parc était la propriété du pays. Ce n'est que lorsque j'ai vu cette résolution imprimée dans les procès-verbaux de la Chambre que j'ai pu supposer qu'un Gouvernement serait assez insensé pour essayer d'employer ce parc pour un autre objet qu'une place d'amusements pour le peuple.

Le Gouvernement croit-il réellement que ce parc est sa propriété, ou celle de la population du pays? Autrement comment peut-il prétendre avoir le droit d'en disposer pour l'objet mentionné dans cette résolution ? A quel titre le Canada possède-t-il ce parc ? Le Gouvernement est-il certain qu'il a le droit d'en disposer pour un hôtel ? Comment est-il venu en possession de ce terrain? Y avait-il dans le contrat d'acquisition des conditions disant qu'il ne devait pas être utilisé pour d'autres fins qu'un parc public, ou un endroit de récréation pour la ville d'Ottawa ?

L'hon. M. FOSTER : Pour des fins publiques.

M. HENDERSON : Pour des fins publiques. Je crois que c'est peut-être aller un peu trop loin. Je doute fort que le Parlement du Canada lui-même ait le droit d'employer ce terrain pour un hôtel, même si cet hôtel devait porter et perpétuer dans l'avenir le nom du premier ministre. Quand bien même le Parlement appuierait le Gouvernement dans cette matière je ne crois pas que le peuple nous approuvera. Je crois que le pays d'un bout à l'autre condamnera notre action. Avant d'aller plus loin je voudrais qu'un membre du Gouvernement nous renseignât sur le droit que le Parlement a de faire ce qu'il nous demande d'approuver maintenant. De quelle manière ce terrain a-t-il été acquis ? A-t-il toujours appartenu à la couronne ? On me dit qu'il y a eu interruption de propriété. On me dit que la couronne s'est dessaisie de ce terrain, et que plus tard il lui a été remis à certaines conditions. Sommes-nous certains que ces conditions nous permettent de transférer la propriété de ce terrain à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc pour la somme de $100,000 ? Sommes-nous assurés qu'en agissant ainsi le Gouvernement ne s'expose pas à de grands désagréments, si l'on découvrait, après que l'hôtel sera construit, que ce terrain ne peut pas être utilisé pour un hôtel ? J'espère qu'un membre du Gouvernement élucidera ce point avant que nous cédions ce terrain. Je suis surpris au delà de toute mesure que l'on ose empiéter sur le parc du Major pour aucun objet quelconque encore moins pour y construire un hôtel. Voyons quelle lutte terrible on fait aujourd'hui à Toronto contre la construction d'un chemin de fer depuis Hamilton jusque dans cette ville, simplement parce qu'il doit longer un des parcs de la ville. On fait les plus fortes objections possibles à la construction d'un chemin de fer qui longera le côté sud d'un parc près de la ville de Toronto, même quand ce chemin de fer va s'unir à un autre et que sa construction ne détruira pas dans une grande mesure la beauté du parc et n'en prendra pas une grande partie. Les citoyens de Toronto sont jaloux de leur parc et désirent le conserver pour l'usage du public. Mais ici, juste au cœur de la cité d'Ottawa, le Gouvernement se dépossède d'un endroit qui, je n'hésite pas à le dire est le plus beau point de la ville, et qui appartient, non pas seulement aux citoyens d'Ottawa, mais à tout le pays.

Le public a droit d'en user pour s'y récréer et l'embellir ; mais le faire servir à toute autre fin, ce serait agir contrairement au but et à l'intention que nous avons eus en le mettant à la disposition du public. Peut-être nous opposons-nous trop tard, mais, pour moi, je ne voulais pas que ce projet de résolution fût adopté...

L'hon. M. FOSTER : On ne nous a pas demandé notre opinion.

M. HENDERSON : Si le Gouvernement nous l'avait demandée avant de s'engager dans la voie où il est entré, même ses partisans serviles n'auraient pas consenti à ce que cette propriété fût aliénée de la façon indiquée dans ce projet de résolution. Si le Gouvernement ne s'était pas montré favorable à cette résolution et si ses partisans pouvaient parler et voter à leur guise je suis absolument certain qu'ils s'opposeraient à ce que la moindre parcelle du parc de la Côte-du-Major fût mise au service d'un hôtel.

Etudions la question à tout autre point de vue. Cent dollars le pied pour une propriété située en plein centre d'Ottawa? Quel prix insignifiant! Pensez-vous que cette propriété ne se serait pas vendue plus de $100,000 si on avait permis à n'importe qui de l'acheter? Je suis convaincu qu'elle se serait vendue beaucoup plus cher que cela. Mais, abstraction faite de la question d'argent, je m'opposerais à ce que cet édifice fût construit en cet endroit ou à ce que cette propriété fût aliénée dans un but quelconque, même si elle devait être vendue cinq fois plus cher.

L'hon. M. PUGSLEY : Comment l'honorable député arrive-t-il à trouver que la propriété a été vendue à raison de $100 le pied?

M. TAYLOR : Il parle du pied de front.

L'hon. M. PUGSLEY : Elle a 420 pieds de front. Il y a que 135 pieds de front sur la rue Rideau. Les autres 285 pieds font face au canal.

M. BERGERON : Comment prétendez-vous construire un hôtel sur un terrain de 1,000 pieds de front sur 420 pieds ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le premier ministre a corrigé cela.

M. BERGERON : Alors, ce n'est pas 1,000.

M. HENDERSON : Je comprends que c'est 1,000 pieds le long du canal.

L'hon. M. PUGSLEY : Non, c'était une erreur. Les chiffres sont ici de 1,140 pieds carrés, d'un côté le long du canal. Mais le nombre de pieds linéaires, le long du canal, est de 285 pieds.

L'hon. M. HAGGART : Comment se fait-il que ce soient des pieds carrés sur la longueur d'un canal ?

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a, le long du canal, une superficie dont le nombre de pieds carrés a été calculé par l'ingénieur.

L'hon. M. FOSTER : Quel est le chiffre exact ?

M. R. L. BORDEN : Il y a eu quatre versions. Qu'on veuille nous donner la bonne.

L'hon. M. PUGSLEY : Si l'honorable député (M. R. L. Borden) veut bien jeter un regard sur le plan...

M. R. L. BORDEN : Je ne l'ai pas.

L'hon. M. PUGSLEY : Mais l'honorable député y a eu accès ?

M. HENDERSON : Pas encore.

L'hon. M. PUGSLEY : Le plan a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a déjà plusieurs jours.

L'hon. M. HAGGART : Mais il est maintenant en la possession du ministre des Travaux publics.

L'hon. M. PUGSLEY : Mais l'honorable député peut l'avoir quand il lui plaira.

M. BERGERON : Evidemment, les départements ne sont pas tous semblables.

L'hon. M. PUGSLEY : Si l'honorable député veut prendre note des chiffres, je vais les lui citer : 285 pieds sur le canal et 135 sur la rue Rideau.

L'hon. M. FOSTER : Et la superficie totale ?

L'hon. M. PUGSLEY : Est de 25,329 pieds carrés, mais l'honorable député voudra bien se rappeler qu'elle contient un " jog " et...

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la dernière lettre de ce mot ?

L'hon. M. PUGSLEY : Celle qui vient après la lettre " f ".

L'hon. M. FOSTER : Je pensais que ce pouvait être la lettre " b ".

M. SPROULE : La propriété est-elle de forme carrée ? Tous les côtés en sont-ils d'égale longueur ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. HENDERSON : Le ministre m'a certainement paru dire que la propriété que le Gouvernement devait vendre au Grand-Tronc avait 1,000 pieds de longueur. Il me semble que le ministre a certainement dit cela.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami (M. Henderson) a raison. Les chiffres donnés ici par l'arpenteur établissent que c'est 1,140 pieds et que cette partie de la propriété est située sur la ligne du canal. Ces chiffres étant quelque peu ternis, l'honorable député admettra qu'il était tout à fait possible de faire erreur. Mais en y regardant de plus près, je vois qu'il y a, sur le canal, 285 pieds de front. Les 1,140 pieds sont réellement des pieds carrés. Mais si

l'honorable député avait calculé un instant il se serait aperçu que j'avais fait une erreur de chiffre par rapport au nombre de pieds linéaires. J'ai corrigé cette erreur et j'ai établi que la partie de la propriété faisant face au canal avait 285 pieds de long.

M. HENDERSON : Cela démontre tout simplement qu'il nous est nécessaire d'obtenir l'original au lieu d'une copie. J'ai confiance que nous avons réussi à obtenir l'état exact. Je suis heureux de voir enfin que le Gouvernement aliène moins de propriété que je ne l'avais d'abord pensé. Je me suis opposé à ce qu'on aliénât la propriété pour cette fin ou pour toute autre fin que celle à laquelle elle est destinée. Il me semble que plusieurs membres de la droite vont regretter d'avoir été obligés d'appuyer cette proposition. Je crois que lorsqu'ils essaieront d'expliquer à leurs commettants qu'on a aliéné de la propriété publique à Ottawa dans le but d'ériger un hôtel, ils trouveront difficile de satisfaire le public sur ce point. Ce marché peut faire surgir d'importantes questions. J'ignore quelle garantie le Gouvernement donne au Grand-Tronc-Pacifique qu'on va lui permettre de faire servir cette propriété au besoin d'un hôtel. Si la ville d'Ottawa se prononce contre ce marché, le Grand-Tronc aura-il droit d'action contre le Gouvernement ou contre le Parlement parce qu'on aura disposé de cette propriété pour une fin à laquelle elle ne pouvait pas être destinée légalement ?

L'hon. M. PATERSON : On prend pour admis qu'un hôtel doit nécessairement vendre des liqueurs.

M. HENDERSON : Cette question peut être soulevée. Il me semble aussi que le Grand-Tronc ayant acquis cette propriété-là pour une fin, pourra en disposer pour qu'elle serve à quelque autre fin également condamnable. S'il ne désire pas la faire servir aux besoins d'un hôtel ne pourra-t-il pas la diviser en lopins de moindre étendue et la vendre pour d'autres fins? Avant que ce projet de résolution soit voté, le Gouvernement va, je l'espère, démontrer clairement que la tenure de cette propriété lui permet d'en disposer de la façon indiquée dans le projet de résolution dont il s'agit.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): Qu'il me soit permis d'ajouter quelques mots de critique, au sujet de la proposition maintenant devant la Chambre. Il est universellement admis que le site des édifices du Parlement est incomparable. Nous sommes tous heureux et fiers que les pères de la confédération l'aient choisi. Dans le parquet du vestibule de l'édifice où nous sommes, on a gravé le millésime de 1867 qui nous dit que cet emplacement a été choisi il y a déjà plus de quarante ans. On ne saurait nier que les pères de la confédération aient vu loin dans l'avenir, non seulement en faisant ce choix, mais aussi en décidant dans quel style seraient construits les édifices qu'ils léguaient à la postérité. Aujourd'hui en possession de cet héritage pour la durée de nos courtes vies, nous devons nous rappeler que ces édifices ne sont pas pour nous seulement, mais qu'ils existeront aussi longtemps que le pays, et que nous ne devrions pas aliéner à la légère un terrain faisant partie d'une propriété dont tous les Canadiens sont si fiers. La proposition dont il s'agit est fort regrettable, pour les raisons mentionnées par l'honorable député de Toronto-nord et par d'autres députés. Il n'est certainement pas désirable que l'on construise un hôtel dans le parc de la Côte-du-Major. Le ministre m'a paru dire que l'on va déraciner et replanter ailleurs les grands arbres qui ornent ce parc. L'honorable ministre est peut-être une autorité en arboriculture, mais moi, je suis bien convaincu que s'il lui arrive de voir ces arbres quelques années après qu'on les aura transplantés, il ne verra que des tiges desséchées. Il ne peut y avoir aucun avantage à transplanter ces arbres, à l'heure qu'il est. C'est le comble de la folie que de chercher à transplanter des arbres de cette taille et de les transporter sur la pointe Nepean. Quand le ministre a parlé de cela, je me suis demandé si l'histoire allait se répéter. Ceux d'entre nous qui ont lu Shakespeare se rappellent la sorcière disant à Macbeth qu'il ne mourra pas avant que le bois de Burnham soit transporté à Dunsinane. Je me disais que si la sorcière d'Ottawa avait prédit au cabinet actuel, il y a dix ou douze ans, qu'il ne mourrait pas avant que les arbres du parc de la Côte-du-Major eussent été transportés à la pointe Nepean, cette prophétie serait sur le point de s'accomplir et que l'existence du cabinet tirerait à sa fin. Quoi qu'il en soit, il est de fait, que le Gouvernement est en voie de détruire la beauté de ce parc appartenant au peuple canadien, sans même avoir pris la peine de consulter la Chambre ou du moins l'opposition.

La droite nous regarde peut-être comme une quantité plus ou moins négligeable, mais si infime que nous soyons, nous avons notre mot à dire au sujet de la propriété publique. Quand un homme marié songe à aliéner sa propriété il lui faut le consentement de sa femme à cette fin. Or, nous n'avons pas encore renoncé à nos droits et nous entendons protester contre l'idée d'aliéner cette propriété publique sans le consentement du Parlement et sans que les membres de cette Chambre aient eu l'occasion d'exprimer leur opinion. Ce parc est un des plus beaux endroits de la ville d'Ottawa, et c'est précisément pour cette raison qu'on a dit que l'intérêt public exige qu'on n'y touche pas. Il y a bien d'autres emplacements sur lesquels on aurait pu ériger un hôtel et qui auraient tout aussi bien rempli le but qu'on se proposait d'atteindre. Je crois que Son Excellence le Gouverneur général a suggéré, ou du moins qu'on a dit qu'il avait

suggéré que l'hôtel fût construit sur la pointe Nepean plutôt que sur le parc de la Côte-du-Major. Cette idée me paraît excellente. Mais qu'on érige cet hôtel sur la pointe Nepean ou sur un emplacement plus éloigné, je ne veux pas que le pays accorde de subventions à cette fin. Voilà un principe qui mérite considération. Est-il juste à l'égard des hôteliers d'Ottawa que ce gouvernement choisisse un des plus beaux endroits de la ville et l'offre à un hôtel qui va faire concurrence à tous ceux qui sont déjà établis ici et ne se sont maintenus que grâce à beaucoup d'efforts? Est-ce là agir conformément aux principes des affaires ? Je ne le crois pas. Le Gouvernement a donc fait, à ce sujet, des démarches qu'on ne saurait approuver. Il n'a tenu aucun compte de la volonté du Parlement, il a tout simplement vendu une grande partie de ce parc à un hôtel, pour la somme de $100,000. Dans tout cela il a complètement ignoré les pouvoirs du Parlement et il a manifesté, comme il l'avait fait déjà dans plusieurs occasions, une tendance à usurper, en faveur du conseil privé, des pouvoirs qui sont censés appartenir au Parlement seul . Je désire donc protester, pour ces raisons, contre les actes du Gouvernement, et je crois que lorsque le peuple connaîtra entièrement les faits, il sera également d'opinion qu'on a mal agi et qu'on a mal servi l'intérêt du peuple canadien, qui est propriétaire de ce parc et devrait en avoir le contrôle.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Lorsque j'arrivai à Ottawa, il y a 28 ou 29 ans, ce qui est aujourd'hui le beau parc de la Côte-du-Major était encore à l'état primitif. Une partie servait de dépotoir où l'on charroyait les vidanges d'Ottawa, et il était, par conséquent, peu intéressant à voir. Le temps, et les améliorations déjà faites aux édifices du Parlement, firent songer à plusieurs que le Gouvernement ferait bien de s'emparer de ce terrain et de l'améliorer. Le Gouvernement décida enfin d'en soulager la ville, qui en avait le contrôle, et demanda au Parlement de voter chaque année une somme d'argent pour l'embellir. Nous en avons clôturé une partie au moyen d'un mur de pierre, nous l'avons nivelé, nous y avons planté des arbres et des fleurs et en avons fait le magnifique parc d'aujourd'hui. Cela a coûté fort cher. Nous avons continué de l'entretenir, dans l'intention d'en faire un des plus beaux endroits qui soient dans le voisinage du Parlement, d'en faire un objet d'admiration pour tous les étrangers qui visiteraient la ville d'Ottawa. On nous a représenté que nous avions parfaitement raison, parce que ce terrain était situé en face même des édifices du Parlement, parce qu'il appartenait au peuple et que le Parlement était tenu d'en prendre soin. Il nous en a coûté fort cher pour l'entretenir comme nous l'avons fait depuis ce temps-là. Plus tard, comme nous avions besoin d'une plus grande étendue de terrain pour y construire les édifices destinés aux services des différents ministères, nous nous sommes demandés où nous pourrions nous procurer ce terrain. Certains députés furent d'avis que nous devions prendre une partie du parc de la Côte-du-Major parce que ce terrain appartenait au Gouvernement et ne coûterait rien. Mais la ville d'Ottawa s'y opposa fortement, ainsi que plusieurs députés, sous prétexte que cela détruirait la beauté de cet endroit, qu'il fallait respecter à jamais. Le gouvernement décida alors de ne pas ériger de constructions sur ce terrain, et comme il lui en fallait une plus grande étendue, il acheta à grands frais la lisière de terrain qui borde la rue Sussex, plutôt que de prendre une partie du parc de la Côte-du-Major pour y construire ces édifices.

Nous avons encore voté de l'argent pour acheter de grands édifices construits pour des fins commerciales et autres, et dans bien des cas nous avons payé des prix exorbitants plutôt que de prendre un pied du terrain de ce parc que nous entendions conserver à jamais. Non seulement nous avons payé cette propriété fort cher, mais nous avons payé des commissions considérables à ceux qui l'ont achetée pour le Gouvernement. Cependant, après avoir fait tout cela, nous avons vu le Gouvernement décider par décret du conseil de vendre partie de ce terrain à la compagnie du Grand-Tronc. Et pourquoi ? Pour y ériger un hôtel. Pensez-vous que le peuple va approuver cela ? Pour moi, je ne le pense pas.

Pensez-vous que le peuple va croire que le Gouvernement remplissait en cela son devoir et tout son devoir ? Pour moi, je ne le pense pas. Le peuple va juger que le Gouvernement a outrepassé son devoir et s'est arrogé un droit que le Parlement seul a toujours été censé exercer. Le Gouvernement peut faire une dépense de deniers sur mandat du gouverneur général s'il se présente une circonstance importante qui nécessite absolument cette dépense non autorisée par le Gouvernement. Mais dans le présent cas, cette nécessité n'existe pas. Il n'était pas besoin de presser l'exécution de cette entreprise. Par conséquent j'affirme que le décret du conseil décidant la vente de cette propriété n'avait pas sa raison d'être. Un autre point qui appelle mon attention, c'est celui-ci : Pourquoi accorder à une compagnie de chemin de fer une subvention pour la construction d'un hôtel ? Car enfin c'est virtuellement ce que nous faisons. J'apprends—si ce qu'on me dit est exact ou à peu près exact—que si cette propriété avait été vendue publiquement elle aurait rapporté quatre fois plus d'argent que nous n'en avons reçu. S'il en est ainsi, dans quelle situation nous trouvons-nous?—Nous accordons tout simplement au Grand-Tronc une subvention de $300,000 pour lui aider à construire un hôtel. Eh bien la morale n'aura pas beaucoup d'empire sur les adep-

tes de la tempérance dans ce pays, j'imagine.

A part celà, qu'a fait le Gouvernement ? Redoutant une protestation du conseil de ville ou des citoyens d'Ottawa, il a dit : Nous allons prendre le produit de la vente de cette propriété et comme la dite propriété est située dans les limites de votre ville et que vous pourriez protester contre cette transaction, nous allons régler la difficulté en vous promettant de dépenser cet argent, pour l'embellissement d'Ottawa.

Voilà, il me semble, ce qui a dû se passer. En tout cas, je ne saurais expliquer autrement le résultat dont il est maintenant question. Par quelles raisons pouvez-vous convaincre le peuple canadien que vous avez le droit de vous emparer de sa propriété et de la vendre pour prélever des fonds que vous passerez ensuite à la population d'Ottawa pour qu'elle les consacre à l'embellissement de la ville ou à la construction de nouveaux chemins ? Je ne crois pas que cet acte soit justifiable, je ne crois pas que le peuple l'approuve, ni que le Gouvernement ait eu raison d'agir ainsi.

Il est encore un autre point que je désire signaler à l'attention de cette Chambre. Il y a quelques années, on nous a dit que la ville d'Ottawa avait demandé au Parlement de lui accorder une subvention plus considérable parce qu'elle fournissait au gouvernement fédéral un approvisionnement d'eau, une protection contre le feu, une protection au moyen de sa force constabulaire, etc. Nous avons consenti en différents temps, à accorder une somme qui devait être spécialement consacrée à l'embellissement d'Ottawa. Nous avons consenti à paver toute la rue Wellington et à faire encore plus que cela ; nous avons dit à la ville que si elle voulait nommer une commission ou nous permettre de nous joindre à elle pour nommer une commission, nous lui accorderions une somme fixe qu'elle consacrerait tous les ans à l'embellissement d'Ottawa et qu'elle emploierait à l'exécution de travaux ayant pour objet de faire de cette ville la Washington du Nord.

Le Gouvernement s'attribue beaucoup de mérite pour ce qu'il a fait à cet égard. Le Parlement y a donné son assentiment. Je ne me rappelle pas exactement quelle somme nous leur avons accordée, mais je crois que c'est $60,000 par année. Le premier ministre fait signe que oui ; par conséquent je ne me trompe pas.

On a jugé convenable de donner à la ville d'Ottawa en échange de ce que nous recevions d'elle, la somme de $60,000 par année, qu'elle consacrerait, par l'entremise de la commission d'embellissement, à l'exécution de certains travaux dans les limites ou dans le voisinage immédiat de la ville, sur le chemin de promenade. Il a été jugé que c'était là une compensation juste et suffisante de ce que nous recevions de la ville. S'il en est ainsi comment le Gouvernement peut-il justifier l'acte qu'il a fait en prenant encore $100,000 de l'argent du peuple et en passant cette somme à la ville d'Ottawa afin qu'elle soit dépensée par cette commission ? Pourquoi cette nouvelle subvention quand on nous avait déjà dit que nous leur accordions une juste compensation de ce que nous recevions ? Quelle compensation recevons-nous en retour de cette nouvelle subvention de $100,000 qui va être dépensée dans les limites d'Ottawa ? Aucune, que je sache. Mais, comme je l'ai dit, le point intéressant, c'est qu'on enlève de l'argent au peuple pour corrompre la population d'Ottawa au point de la faire acquiescer à cette manœuvre, d'obtenir son silence et de l'empêcher de soulever aucune objection sérieuse. Voilà qui est tout à fait mal. Après nous être rendus si loin, après avoir aidé par des subventions, certaines compagnies de chemins de fer à construire des hôtels, sommes-nous certains que d'autres compagnies de chemins de fer ne viendront pas demander au Gouvernement de leur aider de la même manière ? Aujourd'hui, c'est le Grand-Tronc. Demain, le Pacifique-Canadien ne pourrait-il pas, avec autant de raison venir demander au Gouvernement la même faveur et dire : Vous avez donné au Grand-Tronc au moins $300,000 pour l'aider à construire un grand hôtel dans la ville d'Ottawa ? Pourquoi ne m'en accorderiez-vous pas autant pour que je fasse construire un autre hôtel ? Le chemin de fer canadien du Nord ne pourrait-il pas faire la même demande lui aussi ? Toutes les compagnies pourraient avec autant de raison solliciter la même faveur. Pour toutes ces considérations, je crois que le Gouvernement a mal fait. Il s'est engagé dans une voie dont il ignore l'issue et il pourrait bien trouver difficile, plus tard, de faire la sourde oreille à des requêtes de cette nature qui lui seront présentées par d'autres compagnies de chemins de fer. En outre, il ne paraît y avoir aucune garantie que le Grand-Tronc fera toujours servir cette propriété aux mêmes fins. De cela je ne m'inquiète pas beaucoup parce qu'il pourra la faire servir à d'autres fins demain, l'année prochaine, où dans vingt ans. Et dans l'affirmative je ne crois pas que le peuple manifestât d'opposition. Mais il y a lieu de s'opposer pour les raisons que j'ai données. Une autre objection que je trouve, c'est celle-ci : considérant les usages du Parlement je ne comprends pas que le Gouvernement ait eu raison de vendre cette propriété publique par décret du conseil pour prélever de l'argent et le dépenser avant que le Parlement y ait consenti, ou de promettre de le dépenser, car enfin, promettre de le dépenser équivaut à le dépenser, et de compter sur la fidélité de ses partisans dans cette Chambre pour se tirer de ce mauvais pas par leur vote.

Il s'empare de la propriété publique, il la vend pour prélever de l'argent et il con-

sacre cet argent à une fin à laquelle le Parlement refuserait peut-être de le consacrer s'il lui était demandé de décider ce qu'il faut en faire. Voilà, dis-je, qui est tout à fait mal. Cela ressemble à un autre plan imaginé par le Gouvernement et en vertu duquel, sous les apparences d'un bail de pâturage accordé à une corporation qui demande à faire paître du bétail sur les terres du Nord-Ouest, le Gouvernement vend 35,000 acres de terre à raison de $1 l'acre.

Il ne voudrait pas vendre de ces terrains $1, $3, ou $5 l'acre à des colons, à des gens venus dans le pays pour s'y établir sur des homesteads, mais il les vend à une corporation qui vient prendre des terres à pâturage pour faire paître du bétail. La transaction dont il s'agit ici ressemble à celle-là. On prend le domaine éminent du peuple, on le détourne de ses véritables fins, on le vend à des amis pour une simple fraction de sa valeur et on emploie le produit de la vente à n'importe quoi. On s'empare de la propriété publique, dans le présent cas, non pour la donner à quelque amis, mais pour subventionner un chemin de fer dans un but que le peuple va désapprouver, dans le but de faire construire un grand hôtel ici dans la ville d'Ottawa. Puis, comme je l'ai dit, pour régler la difficulté, pour acheter le silence de la population d'Ottawa, on passe à la commission le produit de la vente, afin qu'elle le dépense dans les limites de la ville et afin que la population renonce à l'idée de s'opposer à une pareille transaction.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Je désire poser au premier ministre une question. Il est dit, dans le projet de résolution, qu'il est expédient de confirmer la vente et le transport de cette propriété. Je voudrais savoir si le Gouvernement a passé titre au Grand-Tronc ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je dois dire que le titre n'a pas été transporté.

M. TAYLOR : Le Grand-Tronc a-t-il été mis en possession de la propriété ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois qu'il a seulement construit une clôture.

M. TAYLOR : Eh bien, il est en possession de la propriété ; le titre peut ne pas lui en avoir été transféré, mais avant de présenter la question au Parlement vous avez virtuellement passé titre.

M. A. E. LANCASTER (Lincoln-Niagara): Je désire protester contre le principe ou le manque de principe que ce projet de résolution accuse. Non seulement la question dont il s'agit est particulièrement intéressante, mais la manière dont le Gouvernement l'a traitée l'est aussi. Le Gouvernement propose :

Que la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant: Résolu qu'il est expédient de confirmer la vente et le transport au Grand-Tronc, etc.

Pendant que l'honorable chef de l'opposition adressait la parole sur la question soumise à la Chambre, le ministre des Travaux publics nous a dit qu'il s'était proposé de le discuter en comité mais qu'il pouvait l'expliquer maintenant au lieu d'attendre que la Chambre se forme en comité. J'ai écouté avec beaucoup d'attention, mais le seul renseignement que j'ai pu obtenir du ministre, c'est que le Gouvernement a fait un contrat. Il n'a absolument rien dit pour faire voir la sagesse ou la folie de la conduite du Gouvernement ni la raison qui a pu le porter à faire ce contrat. Le premier ministre a été obligé de suppléer à ce qu'il avait dit et il a tenté d'expliquer ce qui s'était fait. Le ministre des Travaux publics s'est tout simplement borné à dire que la transaction avait eu lieu, nous laissant entendre, par là, que la Chambre allait voir ce qu'elle est accoutumée à voir, c'est-à-dire les partisans du Gouvernement voter en faveur de tout ce qu'un membre du cabinet déclare avoir l'intention de faire. Cela dénote un manque de respect non seulement envers les membres de l'opposition et envers le peuple, mais aussi envers les cent et quelques députés qui appuient le Gouvernement et paraissent prêts, comme le pense l'honorable ministre, à voter en faveur du projet de résolution. Rien ne saurait mieux faire ressortir le mal signalé par les orateurs de l'opposition au sujet du contrat passé avant consultation du Parlement, que tous les partisans du Gouvernement s'abstenant, comme ils l'ont fait, de se déclarer pour ou contre ce projet. Si le Gouvernement n'avait pas fait de cette question une question de non confiance, s'il avait agi d'une façon constitutionnelle et s'il avait consulté le Parlement, nous aurions entendu des avis, des propositions, probablement des contre-propositions et des propositions d'amendement de la part des députés qui appuient le Gouvernement ; ces messieurs nous auraient fait bénéficier de leurs connaissances et de leur opinion, mais pas un seul n'a songé à discuter la question de savoir is ce projet est bon ou mauvais. Le premier ministre nous a donné une raison et une seule. S'il était maire et procureur de la ville d'Ottawa, je comprendrais qu'il eût donné une pareille raison, mais je ne conçois pas qu'il l'ait donnée comme représentant de tout le peuple. Cette unique raison c'est que la ville d'Ottawa a besoin d'un grand hôtel tout à fait moderne. Supposons qu'elle en ait besoin, supposons qu'il lui faille aussi une fabrique de poêles, un édifice destiné à des bureaux d'avocats, un asile pour les aveugles ou quelque autre chose de ce genre, le Parlement va-t-il aliéner le domaine public pour faire face aux exigences de cette municipalité ? Le Gouvernement a des propriétés dans tout le Canada ; faut-il en conclure que si une ville

envoie une délégation nous représenter que la vente d'une partie du domaine public compris dans ses limites lui serait avantageuse, nous devrons nous prononcer en faveur de cette vente ? Cela ne se fait pas pour d'autres villes ; pourquoi en est-il autrement dans le présent cas ? C'est parce que le Grand-Tronc désire que le Gouvernement agisse de la sorte ou parce que le Grand-Tronc dit qu'il faut qu'il agisse de la sorte. C'est l'un ou l'autre.

Le premier ministre a parlé d'un monument érigé à la mémoire de quelques-uns de nos volontaires. Ce monument a-t-il été construit pour être relégué en arrière d'un hôtel ?

M. BERGERON : On pourra le placer près de la buvette.

M. LANCASTER : Le premier ministre pense-t-il que ceux qui se sont occupés d'ériger ce monument voulaient qu'il fût placé en face d'un hôtel, afin que, de deux côtés, il ne fût pas aperçu, afin qu'il se trouvât virtuellement installé à la porte d'arrière d'un hôtel commercial exploité par une compagnie de chemin de fer ? Le premier ministre a été malheureux dans ses remarques à l'égard de ce monument, car s'il y eut jamais une raison de ne pas vendre cette propriété, quand même le monument devrait être conservé, comme il le dit, c'est que ce monument se trouve érigé à cet endroit-là.

Le ministre des Travaux publics a paru ne pas comprendre le plan quand il a commencé à parler, et il ne l'a pas compris non plus tant qu'il n'a pas eu l'aide des membres de la gauche qui ont adressé la parole. Quand il a commencé à comprendre le plan il a virtuellement prouvé à cette Chambre, ni plus ni moins, que ce qui restera de ce parc constituera le jardin de l'hôtel, un beau jardin pour l'usage des hôtes et qui n'aura absolument rien coûté à l'hôtel.

C'est absolument comme si l'on construisait une jolie résidence dans le parc public d'une ville, avec stipulation qu'il ne serait érigé aucune construction en face. Voici un hôtel commercial que l'on érige dans un des plus beaux endroits de tout le parc, et qui bénéficie entièrement de ce parc. Il n'en est pas propriétaire mais il en a tout le bénéfice, et il a cet avantage spécial que le parc entoure la propriété même de l'hôtel.

Je ne répéterai pas les objections formulées au sujet des détails de la transaction, mais je désire signaler au premier ministre que le principe en jeu est fort dangereux, et qu'il le répudierait s'il s'agissait de toute autre institution que le Grand-Tronc-Pacifique. Il faut prendre pour admis que lorsque le Grand-Tronc-Pacifique a besoin de quelque chose, il peut l'obtenir du gouvernement, et l'obtenir par voie de négociation, sans soumissions ni concurrence. Il lui suffit probablement de demander pour recevoir.

M. BENNETT : Le Grand-Tronc ne peut pas attendre.

M. LANCASTER.

M. LANCASTER : Le Grand-Tronc ne peut pas attendre et le Gouvernement précipite la question et demande ensuite au Parlement de la sanctionner.

M. BENNETT : Et la clôture ?

M. LANCASTER : On me dit que le ministre des Travaux publics est avocat ? Il devrait savoir, alors, si le Grand-Tronc est en possession ou s'il ne l'est pas. Mais il n'a pas donné de réponse directe à mon honorable ami quand celui-ci a demandé si le Grand-Tronc pouvait construire une clôture sans être en possession.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député (M. Lancaster) étant lui-même avocat, devrait le savoir.

M. LANCASTER : C'est l'honorable député de Leeds—il n'est pas avocat—qui a posé la question, une question pertinente à poser, et au lieu de lui répondre ouvertement, le ministre des Travaux publics s'est contenté de dire qu'il croyait qu'on avait construit une clôture à cet endroit. Je dirai au ministre des Travaux publics qu'il ne facilitera pas la besogne de la Chambre s'il persiste à donner des réponses aussi évasives. Le Grand-Tronc est évidemment en possession. Pourquoi a-t-il été mis en possession avant que le Parlement eut donné son assentiment ? C'est parce que le Gouvernement et le Grand-Tronc prennent cet assentiment pour acquis et s'imaginent que c'est une vaine formalité de soumettre la question à la considération du Parlement, parce qu'ils savent que tout acte du Gouvernement sera ratifié par le vote. N'était ma responsabilité comme membre de cette Chambre, je dirais à l'opposition : Quittons la Chambre et laissons le Gouvernement et ses partisans adopter ce projet de résolution. Pourquoi nous insulter en nous soumettant une question déjà résolue par le Gouvernement et qu'on sait devoir être jugée favorablement par les partisans du ministère, dans tous les cas ? Mon temps est précieux pour mes électeurs et pour moi-même, et je pourrais travailler pour mon pays en étant ailleurs qu'à Ottawa. S'il est vrai qu'on va soumettre à la Chambre des projets de résolution décidés à l'avance, sachant que la majorité de la députation va les accueillir par un vote favorable, il serait poli et même charitable de ne pas nous amener ici pour nous faire perdre notre temps. Je m'adresse aux sentiments de charité du premier ministre lui-même et je le prie de nous dire de rester chez nous à vaquer à d'autres affaires. C'est une farce de nous soumettre une question déjà décidée par le Gouvernement et que ce dernier sait devoir être accueillie par un vote favorable, sans égard à toute autre considération, quand il aura fait claquer le fouet du parti.

Je ne prétends pas savoir le quart de ce que sait le premier ministre en fait de droit

constitutionnel, mais ce que je sais, je puis l'appliquer beaucoup mieux que lui. Je soumets respectueusement que cette façon de diriger les affaires publiques n'est pas constitutionnelle ; elle ne l'est pas plus que la déclaration du ministre des Finances établissant que nos seuls droits dans cette Chambre sont ceux que lui et ses partisans daignent nous reconnaître. Est-il raisonnable qu'on nous soumette cette résolution après que nous avons réussi à arracher de force au ministre des Travaux publics une déclaration comportant que les autres associés dans le contrat sont maintenant en possession de la propriété, que le contrat est fait et que le Parlement est appelé à voter sur ce projet de résolution ? D'accord avec les membres de l'opposition qui ont adressé la parole, je prétends que nous n'avons pas le droit de prendre $100,000 de l'argent du peuple et de les donner à la ville d'Ottawa pour l'aider à améliorer ses rues.

Même si nous avions le droit de le faire dans un cas exceptionnel, on devrait nous consulter tout l'abord afin de savoir ce qu'en pense le Parlement. Je n'hésite pas à dire que la conduite du ministère a été inconstitutionnelle du commencement à la fin et que, si la population canadienne désire faire respecter la Constitution, il est de son devoir d'enlever le pouvoir au Gouvernement à la prochaine occasion.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) : L'honorable député (M. Lancaster) ne devrait pas croire qu'il ne lui est de rien de venir au Parlement, car, malgré l'attachement que les partisans du Gouvernement ont pour la politique ministérielle qui sait s'il n'en a pas amené plusieurs à partager sa manière de voir.

M. LANCASTER : Je crains qu'ils ne gobent n'importe quoi.

L'hon. M. PATERSON : Après le formidable réquisitoire de l'honorable député (M. Lancaster) qui sait si le Gouvernement ne subira pas un échec, événement qui créerait une situation si impatiemment attendue par mon honorable ami.

M. LANCASTER : Mais, vous avez déjà cédé la propriété au Grand-Tronc.

L'hon. M. PATERSON : Examinons la question de sang-froid. Personne ne s'attendait que les avis seraient unanimes. Dans la ville d'Ottawa, les sentiments étaient partagés et tous ceux qui appartiennent à un même parti n'étaient pas rangés dans le même camp. Le représentant de Grey-est, qui n'a pas pesé ses paroles, a déclaré qu'on ne cherchait qu'à corrompre les citoyens d'Ottawa, en remettant à la commission $100,000 qu'elle emploiera dans l'intérêt de la ville. Chaque membre de la Chambre est libre de parler et d'agir à sa guise dans cette affaire. C'est à la députation de dire si cette somme sera donnée à la commission.

M. LANCASTER : Ce n'est pas l'argent, c'est le terrain que nous voulons.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député a changé d'attitude ; il ne veut plus vendre la propriété.

M. LANCASTER : C'est ce que j'ai toujours dit.

L'hon. M. PATERSON : Le premier ministre pense que la construction de cet édifice ne détruira aucunement la beauté du parc. Il restera beaucoup d'espace sur la façade et on ne se servira probablement pas des neuf dixièmes de la superficie du parc. Cependant, nous entendons des députés de l'opposition déclarer que nous l'avons cédé en entier au Grand-Tronc. Cela va de pair avec d'autres propos en l'air qu'ils tiennent constamment devant la Chambre et parmi le public. On croirait qu'ils ont eu le temps d'apprendre que, s'ils espèrent se voir confier un jour la direction des affaires publiques, ils doivent discuter le fond des questions et cesser de se servir des hyperboles et de faire des assertions gratuites. Ils n'ont pas qu'une preuve ou deux, ils ont des douzaines de preuves de ce que le public pense de toutes les déclarations osées que l'opposition fait dans cette enceinte, à la tribune populaire et dans les journaux. A maintes reprises depuis la dernière élection générale, il y a trois ans et demi, la population canadienne a manifesté sa confiance au ministère. Certes, si elle avait ajouté foi aux racontars de l'opposition, elle n'aurait pas appuyé le Gouvernement comme elle l'a fait. Après toutes les assertions gratuites de l'opposition, ses raisonnements échevelés, ses propos en l'air, le ministère, lors d'une division, obtient deux voix de plus qu'au lendemain de la dernière élection générale.

On aliène un coin de ce parc dans un but qu'approuvent les représentants et la généralité des citoyens d'Ottawa et de manière à suppléer à un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps, sans amoindrir l'utilité ni les agréments de ce parc en tant que lieu d'amusements. Au contraire, de l'avis de la généralité des intéressés—les citoyens de cette ville—nous le rendons plus attrayant au point de vue du public. En échange de cette parcelle de terrain, nous obtenons du Grand-Tronc la somme de $100,000, outre un magnifique édifice qui ajoutera aux agréments de la ville. Les $100,000 provenant de la vente de la propriété appartenant à la population d'Ottawa...

Quelques VOIX : Non.

L'hon. M. PATERSON : Pour ainsi dire.

Quelques VOIX : Non, à la population du Canada.

L'hon. M. PATERSON : Très bien, puisque vous le voulez. Tous les jardins publics de la ville d'Ottawa sont la propriété de la population canadienne. Tous les citoyens

animés de patriotisme sont fiers de la capitale de leur pays. Ils s'en enorgueillissent. En voyage, ils expriment à ceux qu'ils rencontrent le désir de les voir visiter la capitale du Canada et voir ce qu'une jeune nation peut faire pour que sa capitale devienne un lieu qui mérite d'être visité et qui ferait honneur à un peuple beaucoup plus ancien et plus nombreux. Les citoyens d'Ottawa, les représentants de cette ville, savent que, s'il y a d'assez bons hôtels ici, cependant le besoin se fait vivement sentir d'un hôtel qui attirerait les étrangers et les engagerait à demeurer quelque temps dans cette ville—des gens qui ont le moyen de se donner toutes les aises et qui exigeront le plus grand confort. Au point de vue des intérêts d'Ottawa comme au point de vue national, il est à désirer que notre capitale devienne un centre d'attraction pour les visiteurs venus de tous les coins de l'univers. L'une des choses essentielles pour atteindre ce but, c'est de leur procurer des commodités égales à celles qu'ils peuvent trouver dans les autres capitales du monde. Au sujet de l'équité de notre proportion, je dois dire que vous êtes libre d'appliquer ces $100,000 à une autre fin que celle que le premier ministre a indiquée. Mais, je vous ferai observer que nous ne cédons qu'un coin du parc de la Côte-du-Major, que le parc lui-même ne perdra rien de sa beauté à cause de la construction de cet édifice et qu'avec ces $100,000 nous pouvons doubler en superficie.

M. LANCASTER: Pourquoi n'y construirait-on pas un autre hôtel ?

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député, il me semble, devrait être satisfait de son éloquence entraînante et des effets qu'elle a eus sur la Chambre, et ne pas se croire obligé de m'interrompre. Il devrait être content de son triomphe, car il s'attend, sans doute, que tous les membres de l'opposition se lèveront avec lui pour repousser la proposition ministérielle.

On a soulevé la question de constitutionalité. Plusieurs députés ont soutenu que nous avons fait un acte inconstitutionnel. S'il en est ainsi, le titre que nous avons donné au Grand-Tronc sera nul, j'imagine, et la propriété ne lui appartiendra pas. Mais, dans ce cas-là, le Pacifique-Canadien devra renoncer à tout son réseau; car cette compagnie n'a pas un meilleur titre. La concession accordée au Pacifique-Canadien n'est pas plus constitutionnelle. Le représentant de Lanark (M. Haggart) faisait partie de la Chambre et appuyait le ministère qui a donné au Pacifique-Canadien ses privilèges et ses concessions. Ne se rappelle-t-il pas ce traité que sir Charles Tupper, membre du cabinet de sir John Macdonald, a passé avec M. George Stephen et d'autres personnes, aux termes duquel l'Etat a consenti à leur donner $25,000,000, en argent, et 25,000,000 d'acres de terre faisant partie du domaine national ? Il ne s'agissait pas de céder le quart d'un acre, mais de se dépouiller de 25,000,000 d'acres des terres publiques. Cela eut lieu quelques semaines avant la rentrée des Chambres, à l'insu du Parlement et du public. Le traité fut passé et signé par sir Charles Tupper, puis, communiqué à la Chambre. Je me rappelle l'étonnement naïf qui se lisait sur la figure de plusieurs partisans de sir John Macdonald à la première lecture de ce traité. Outre les 25,000,000 d'acres de terre et les $25,000,000, la compagnie reçut la promesse qu'elle serait exempte du paiement des taxes pendant 20 ans, et qu'il ne se construirait pas de ligne rivale, sans compter la permission d'importer les matériaux en franchisse et l'exemption de toutes sortes de redevances. Inutile d'énumérer tous les dons, mais ce traité a lié les mains au Manitoba pendant des années jusqu'à ce que cette province fût sur le point de se révolter. C'était un traité passé sans la sanction du Parlement et signé par sir Charles Tupper, représentant le roi. Lorsqu'il fut soumis à la Chambre, il sema la consternation parmi les partisans du ministère. Lorsque nous leur demandions: Etes-vous prêts à appuyer ce projet ? ils disaient non. Cette exemption du paiement des taxes peut être modifié, disaient-ils. Mais, lorsque le traité fut déposé sur le bureau de la Chambre, on leur dit qu'il fallait le ratifier tel quel, sans barrer un t et sans mettre un seul point sur un i. En entendant ces paroles, des partisans du ministère eurent la mine longue.

M. LANCASTER : C'étaient des conservateurs, et ils n'aimaient pas à tout gober les yeux fermés.

L'hon. M. PATERSON : Si l'honorable député juge à propos d'insulter les partisans du Gouvernement en disant qu'ils sont forcés d'avaler ce quart d'acre, quelle formidable gorgée ont dû prendre les partisans de sir John Macdonald lorsqu'ils avalèrent ces 25,000,000 d'acres ! Et ils les ont avalés. Si le raisonnement de l'éminent avocat de Lincoln (M. Lancaster) était fondé, si cette vente est inconstitutionnelle et, partant, nulle et sans valeur, tout le traité passé avec le Pacifique-Canadien, étant inconstitutionnel, doit être nul et sans valeur, et nous devons reprendre nos $25,000,000 et nos 25,000,000 d'acres de terre. L'honorable député ne rougit-il pas maintenant de son raisonnement ? Dira-t-il à la Chambre que je ne dis pas la vérité ? S'il ne me croit pas, qu'il consulte le hansard.

M. LANCASTER : L'honorable ministre croit-il qu'on puisse rougir de combattre n'importe quelle décision du présent ministère ?

L'hon. M. PATERSON : Pourquoi rougirait-on des actes du ministère ? Mais, l'honorable député croirait-il nécessaire de poser la même question concernant la conduite des administrations précédentes ?

M. LANCASTER : Il s'agit du gouvernement actuel.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député semble fort tourmenté. Ce qui m'étonne, c'est qu'il ne puisse se reposer sur sa propre cause et qu'il prenne si souvent la parole pour m'interrompre.

M. LANCASTER : Nous avons, au moins, réussi à forcer le ministre à rompre le silence.

L'hon. M. PATERSON : Si l'honorable député a confiance dans la force de son argumentation, qu'il ne fasse donc pas tant d'efforts pour lui donner plus de valeur. Qu'il soit digne d'approbation ou non, voilà le marché que nous avons passé. Si l'on étudie le fond même de la question, il semble que ce marché soit dans l'intérêt public. Pourquoi la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avec cet esprit d'initiative que tout le monde admire, a-t-elle construit un magnifique hôtel à Québec et un autre, récemment parachevé, à Victoria ? C'est quelle désire grossir le volume de son trafic. Et la conséquence, c'est que la compagnie amène sans cesse des étrangers au pays. Or, nous avons intérêt à ce que les étrangers viennent à Ottawa. Et si une puissante compagnie de chemin de fer, dont le réseau s'étend sur un parcours de plusieurs centaines de milles aux Etats-Unis, juge utile de consacrer $1,000,000 à cet hôtel, à Ottawa, dans le but d'assurer le confort des voyageurs, tout en faisant de la réclame à cette occasion pour attirer les voyageurs à Ottawa, est-ce que cela ne tourne pas au bénéfice du Canada, dans son ensemble ? Cette puissante compagnie fera l'impossible pour publier partout que la capitale du Canada est un des endroits les plus charmants du monde, une ville que tous les voyageurs devraient visiter, non seulement à cause de sa pittoresque beauté, mais parce que c'est la capitale d'une nation forte et en pleine voie de développement.

Les voyageurs qui viendront ici apprendront les grandes choses accomplies par le Canada ; ils sauront le glorieux avenir qui lui est réservé, et par leur entremise, la réputation du Canada se répandra dans le monde entier. Cette question a donc un aspect national. Voici une proposition claire et précise : le gouvernement canadien recevra $100,000 pour ce qui n'est, au fond, qu'un petit morceau de terrain et ces deniers seront consacrés à l'agrandissement de parcs existants et à l'embellissement de cette ville déjà remarquable par sa beauté. Est-il un seul député ministériel qui ne réussisse à justifier, aux yeux de ses commettants, l'appui qu'il prête à cette mesure ?

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Le ministre des Douanes vient de nous faire une de ces harangues de rhétoricien, dont il est coutumier, au cours de chaque session—cela soit dit en toute déférence envers l'honorable ministre. Il sait, qu'il est entouré de partisans qui intriguent pour amener sa déchéance. Il n'ignore pas que le député d'Ontario-nord (M. Grant) il y a un an à peine, non pas sous le coup de l'excitation, mais de sang-froid, s'est rendu au bureau d'un journaliste et a déclaré dans un interview que le ministre des Douanes était déjà marqué sur le livre rouge, que sa déchéance était chose arrêtée, en raison de son âge avancé et parce que son utilité a cessé. Ainsi, le ministre se croit obligé de faire un de ces appels spasmodiques, afin de convaincre ses députés de la droite qu'il est encore au fort de la mêlée. Le ministre des Douanes est fort brave, ici ; mais dans d'autres circonstances, il montre quelquefois bien moins de bravoure. Il est un des représentants de la province d'Ontario au sein du cabinet et le comté qui l'élit est une des forteresses libérales d'Ontario. Il est tellement convaincu que le sentiment populaire est hostile au Gouvernement qu'aux deux dernières élections, il n'a pas osé briguer les suffrages populaires dans le comté qu'il a si longtemps représenté ici. Voilà pourquoi il va demander son mandat électif à Brant-nord, un château-fort du libéralisme.

L'hon. M. PUGSLEY : Il me semble que l'honorable député s'écarte de la question à l'étude.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'observe certainement pas le règlement.

M. BENNETT : Monsieur l'Orateur, me permettrez-vous de vous faire observer que le ministre des Douanes (M. Paterson) a consacré quelque temps à développer ce point-ci : que le Gouvernement est sorti victorieux de l'épreuve des élections complémentaires dans telle ou telle province, et je cherchais à traiter la question qu'il a soulevée. S'il est décidé que le ministre est dans l'ordre en faisant pareilles observations et que je commets une infraction au règlement, en lui donnant la réplique, je m'inclinerai devant votre décision.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne discute pas la question à l'étude ; il dirige une attaque de nature personnelle contre le ministre des Douanes, et ses observations ne sont nullement pertinentes à la question.

M. TAYLOR : Est-ce que le ministre des Douanes s'en est tenu au point en discussion ?

M. l'ORATEUR : Pareille observation n'est guère loyale dans la bouche de l'honorable député (M. Taylor). Si quelque député m'eût fait observer que le ministre s'écartait de la question, je n'aurais pas manqué de le rappeler au règlement. L'Orateur ne saurait, en toute occasion, tenter de rappeler les députés à l'ordre.

M. TAYLOR : Nous avons fait preuve de générosité, de ce côté-ci de la Chambre,

en laissant au ministre ses franches coudées.

L'hon. M. PATERSON : Je ne suis pas prêt à accorder que j'aie enfreint le règlement. Je n'ai attaqué personne. J'ai appuyé sur les résultats des élections partielles, pour prouver que le Gouvernement jouit de la confiance de ses partisans.

M. BENNETT : S'il est accordé que le ministre a observé le règlement, me sera-t-il permis. . .

M. l'ORATEUR : Il ne s'agit pas de savoir si j'aurais décidé que le ministre était dans la question, au cas où on aurait appelé mon attention sur le fait. Si l'honorable député désire présenter d'autres observations qui soient conformes au règlement, il a la parole.

M. BENNETT : Si je n'étais pas dans l'ordre, je n'ai, certes, pas autant violé l'ordre établi que l'ont fait les partisans du gouvernement à London, au cours d'une élection. Le ministre des Douanes (M. Paterson) a fait allusion à un marché administratif passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce marché toutefois, était subordonné à la volonté du Parlement, tandis qu'aujourd'hui le Parlement est tout simplement invité à consacrer un marché déjà conclu, sans faire l'examen de la question dans son ensemble. Bien plus, dans le premier cas, la compagnie ne peut jouir de ses privilèges qu'après que le Parlement eût sanctionné le projet de convention, tandis que le Gouvernement actuel a déjà réellement mis la compagnie du Grand-Tronc en possession du terrain.

Il y a quelque chose à noter dans le discours du ministre des Douanes : c'est qu'il se déclare partisan de l'augmentation du nombre des hôtels à Ottawa. J'ai toujours tenu le ministre pour un tempérancier fort strict et se distinguant, à cet égard, de quelques-uns de ses amis de la droite. Mais, aujourd'hui, il semble avoir grandement à cœur l'établissement de nouveaux hôtels à Ottawa. Je suppose qu'il préconisera aussi cette idée à Brantford, la ville où il demeure. Les arguments qu'il a fait valoir en faveur de ce marché n'ont aucune valeur. Nous ignorons encore pourquoi on a aliéné partie d'un parc national, propriété de l'Etat, sans avoir, au préalable, consulté le Parlement. En vain prétendrait-on qu'une partie des citoyens d'Ottawa désiraient la construction de cet hôtel. Si ces citoyens d'Ottawa ont soudainement adopté, d'un commun accord, cette attitude, c'est qu'ils y ont été poussés, sans doute, par la menace de la compagnie du Grand-Tronc les informant qu'elle ne construirait probablement ni hôtel ni gare de chemin de fer, à moins qu'on ne lui accordât ce terrain, et le conseil de ville a, sans doute, aussi cédé à pareille impulsion, dans cette circonstance.



Voilà tout ce que j'avais à dire à cet égard, et plus tard, si le ministre des Douanes fait de nouveau allusion aux élections de la province d'Ontario ou de la Nouvelle-Ecosse, je lui donnerai la réplique à cet égard.

M. GEO. PERLEY (Argenteuil) : A titre d'ancien citoyen de la ville d'Ottawa, je désire dire quelques mots sur la question. J'ai prêté une oreille attentive à ce débat, dans l'espoir d'entendre les orateurs formuler quelque argument militant en faveur de l'érection de l'hôtel en question à cet endroit.

Quant le ministre des Douanes a pris la parole, je crus qu'il allait nous alléguer quelque raison probante à l'appui du choix de cet emplacement et je tiens à le féliciter des raisons qu'il n'a pas données. Au lieu de chercher à prouver la légitimité du choix de cet emplacement, il nous a fait une harangue de husting, nous vantant les grandes beautés d'Ottawa que nous prisons à leur pleine valeur ; il nous a dit qu'il fallait attirer à la capitale les voyageurs de toutes les parties du monde. Il nous a entretenus des agissements de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et d'une foule d'autres questions ressassées à satiété dans cette Chambre ; mais il n'a pas allégué une seule raison militant en faveur du choix de cet emplacement pour l'hôtel en question.

Sans aucun doute, les citoyens d'Ottawa désirent l'érection d'un hôtel de premier ordre, dont le besoin se fait sentir, à Ottawa, tout le monde en convient ; et sans doute, le Gouvernement aurait droit à toute leur gratitude, pour avoir pris les mesures voulues dans le but de leur assurer cet hôtel, s'il avait choisi l'emplacement convenable. Je ne crains pas de l'affirmer ici, si demain même, on faisait une consultation populaire à Ottawa, les citoyens déclareraient, à une immense pluralité, qu'ils préfèrent placer cet hôtel dans un autre endroit que celui qu'on a choisi. Il y a nombre d'autres quartiers de la ville qui offrent un emplacement tout aussi convenable que celui-ci. J'en suis convaincu, la population d'Ottawa préférerait qu'on laissât le parc dans son état actuel, s'il était possible d'obtenir la construction d'un hôtel ailleurs. Construit à l'endroit projeté, l'hôtel coupera en deux le parc de l'Etat. Au lieu d'une ligne de front continue, le parc sera entrecoupé par cet immense hôtel. Il y a quelques années, il a été question des nouveaux édifices civils que le Gouvernement se proposait de construire, avenue Mackenzie. Je ne me demande pas ici s'il était, oui ou non, convenable de choisir pareil endroit pour y ériger des édifices publics ; mais le choix de l'emplacement est fait, le terrain est acheté et voilà qu'aujourd'hui on veut ériger à cet endroit un hôtel qui masquera les édifices neufs, de sorte que celui qui viendrait de la rue Wellington ou de la rue Sparks jusque de l'autre côté du canal, ne verrait pas les nouveaux édifices.

Le député de Lincoln (M. Lancaster) a formulé une remarque sur laquelle je désire dire un mot : c'est que le choix de ce terrain aura pour résultat de faire du parc de la Côte-du-Major le jardin du nouvel hôtel. Ceux d'entre les députés qui, comme moi, ont visité l'Europe, se rappellent avoir vu nombre d'hôtels auxquels est attaché leur propre jardin ; mais je ne sache pas qu'il existe d'hôtel jouissant de l'usage d'un jardin de l'Etat, à titre gratuit. Ce qu'il y a de plus regrettable ici, c'est qu'il n'était nullement besoin de faire choix de ce terrain pour l'hôtel en question. Le Gouvernement aurait pu s'entendre avec la compagnie du Grand-Tronc, pour placer cet hôtel ailleurs et je regrette infiniment qu'il ne l'ait pas fait. On dit que la compagnie a voulu le placer à cet endroit, à cause de la proximité de la gare centrale. L'intention de la compagnie, paraît-il, serait d'en faire un hôtel moderne de premier ordre afin d'attirer les voyageurs et les visiteurs des Etats-Unis et d'autres parties du monde, mais elle ne viserait pas à en faire une hôtellerie à l'usage de la population flottante des visiteurs, des commerçants et des hommes d'affaires.

Je pose maintenant la question au ministre des Douanes ou à tout autre député qui a voyagé : Est-ce que, dans une ville quelconque, il vous arrive jamais de choisir un hôtel, parce qu'il est situé près de la gare, à moins que vous ne teniez qu'à y passer la nuit ? Si l'hôtel est séparé de la gare par une course de dix à quinze minutes, il attire tout autant et d'aussi bons clients que s'il était précisément de l'autre côté de la rue. Personnellement, je préfèrerais aller à un hôtel situé un peu au delà de la cour suprême, près de la rivière, plutôt qu'à un hôtel situé dans l'endroit choisi pour l'hôtel projeté. On pourrait difficilement citer une seule ville où un hôtel de premier ordre ait manqué de clients, parce qu'il était séparé de la gare par une course de quelques minutes. On dirait que la compagnie du Grand-Tronc a voulu placer cet hôtel près de la gare afin de capturer la clientèle commerciale et le flot des voyageurs, plutôt que pour attirer les touristes et les visiteurs de l'étranger.

L'hon. M. PUGSLEY : Pardon. Vous affirmez que le Gouvernement aurait pu persuader à la compagnie du Grand-Tronc de placer cet hôtel ailleurs. Pourriez-vous nous dire comment le Gouvernement aurait dû s'y prendre pour réussir ?

M. PERLEY : Il me semble inutile d'exprimer d'avis sur la question posée par le ministre, car c'était l'affaire du Gouvernement. Le Gouvernement ne nous a pas donné une seule raison militant en faveur du choix de cet emplacement pour l'hôtel en question. Les transactions du Gouvernement avec la compagnie du Grand-Tronc ne m'intéressent nullement. Que le ministre nous donne une seule raison valable qui milite en faveur du choix de cet emplacement ; voilà tout ce que je demande. Est-ce qu'il n'y avait pas d'autre terrain convenable, à Ottawa ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne puis que répéter ici un fait qui est devenu de notoriété publique, au cours des délibérations du conseil municipal d'Ottawa. Alors, la compagnie du Grand-Tronc a déclaré catégoriquement : Ce terrain est parfaitement convenable pour l'érection de notre hôtel ; c'est le meilleur emplacement possible et si nous ne réussissons pas à l'obtenir, nous ne construirons pas d'hôtel ailleurs, à Ottawa.

M. PERLEY : A votre avis, est-ce qu'il n'y a pas, à Ottawa, d'autre terrain se prêtant tout aussi bien à la construction de cet hôtel ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas affirmé cela ; ce n'est pas le Gouvernement qui devait ériger cet hôtel, ni le ministre des Travaux publics, mais la compagnie du Grand-Tronc. Elle proposait de consacrer un million ou un million et demi à cette construction, et elle déclara catégoriquement—la chose est de notoriété publique—ce que voici : " Ce terrain est le meilleur emplacement possible pour notre hôtel et si nous ne réussissons pas à l'obtenir, nous ne construirons pas d'hôtel, à Ottawa, pour le moment, du moins.

M. PERLEY : Je le répète, je regrette qu'on ait choisi ce parc pour y construire l'hôtel en question ; c'est une bévue, à tous les points de vue. Je suis fort aise de voir que la ville d'Ottawa sera dotée d'un nouvel hôtel, bien moderne ; seulement, j'eûsse préféré qu'on le construisit ailleurs. Je le répète, le Gouvernement n'a pas allégué une seule raison valable qui milite en faveur du choix qu'on a fait du parc Major pour y construire cet hôtel, de préférence à tout autre endroit. J'ai éprouvé une vive déception en entendant le ministre des Douanes (M. Paterson) discourir sur la question, sans apporter un seul argument probant à l'appui de la décision prise par le Gouvernement à l'égard de cet hôtel.

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

M. BERGERON : Nous n'adopterons sans doute pas cette résolution avant six heures. Au cours du débat sur cette résolution, on a posé au Gouvernement certaines questions auxquelles il n'a pas été apporté de réponse. Le ministre des Douanes (M. Paterson) a essayé d'établir la comparaison entre la concession de terres du Nord-Ouest et celle de ce terrain, au parc Major ; or, si je ne me trompe, il fait erreur. Les terres du Nord-Ouest étaient la propriété absolue de l'Etat. La chose ne saurait faire doute. Je ne saurais dire si le parc Major appartient à l'Etat, ni comment l'Etat l'a acquis,

ni si le Gouvernement a la faculté de l'aliéner pour la construction d'un hôtel ou dans tout autre but.

L'hon. M. PUGSLEY : Le ministère de la Justice m'a informé que ce parc faisait partie des terres de l'artillerie du Canada. Le titre est dévolu au Gouvernement du Dominion, sans être assujéti à aucun fidéicommis. D'après le texte de la loi, le Gouvernement peut affermer ce terrain et si on y fait des travaux d'amélioration, le Gouvernement peut tout vendre, sans recourir à l'adjudication, avec concurrence et publicité.

M. BERGERON : Le ministre pourrait-il faire le dépôt de ces documents ? Si je ne me trompe, il y a une condition attachée à la concession de ce terrain. Je ne saurais en préciser la nature, vu que l'acquisition de ce terrain par l'Etat remonte déjà bien loin.

L'hon. M. PUGSLEY : De quels documents s'agit-il ?

M. BERGERON : Il s'agit des pièces établissant comment l'Etat est entré en possession de ce parc.

L'hon. M. PUGSLEY : Il fait partie des terres de l'artillerie et d'après le texte de la loi concernant les terres de l'artillerie et de l'amirauté le Gouvernement peut, sans s'adresser au Parlement, mettre ces terrains en vente, aux enchères, ou il peut les affermer, sans recourir à l'adjudication ni à la concurrence publique, et si le locataire y fait des travaux d'amélioration, le Gouvernement a la faculté de vendre le terrain au locataire. Voilà les dispositions de la loi adoptée de vieille date ; mais nous avons jugé préférable de nous adresser directement au Parlement, afin d'obtenir l'autorisation de faire la vente.

L'hon. M. HAGGART : Je prierais le ministre de nous fournir tous les renseignements en sa possession, à l'égard de ces terres. A l'origine, le gouvernement impérial les obtint de M. Sparks, dans le but de construire le canal et il les transféra, plus tard, au gouvernement fédéral. La prétention émise par ceux qui, à l'origine, donnèrent ce terrain, c'est-à-dire la succession Sparks, c'est que, du moment que les terrains seraient affectés à d'autres usages que ceux du canal, ils leur reviendraient. Si je ne me trompe, il y avait un procès devant les tribunaux civils entre les héritiers et la couronne, à l'égard de la propriété de ces terrains. Je tiens à savoir si l'affaire a été décidée ou s'il est intervenu un accord ou si l'on a effectué un règlement sur la question.

L'hon. M. PUGSLEY : Quelle est la date de ce procès. J'ignorais le fait.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre de la Justice connaît les faits ; l'affaire a traîné longtemps devant les tribunaux.

M. J. D. REID : Monsieur l'Orateur, si vous n'avez pas l'intention de déclarer qu'il est six heures, je désire formuler ma protestation à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Pour mon propre compte je ne m'oppose nullement à l'adoption de la motion, avec l'entente que nous pourrons débattre la question de nouveau, à la 2e délibération du bill et devant le comité général.

Nous pourrons alors reprendre le débat et cela obviera peut-être à la répétition de certaines parties de la discussion. Il y aura, paraît-il, un projet de loi basé sur cette résolution ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. R. L. BORDEN : Nous aurons alors amplement le temps de le délibérer. Adoptons donc la résolution, pour la forme, sans nous lier par là en aucune façon, de sorte que la question demeure parfaitement ouverte, jusqu'à ce que la Chambre aborde la délibération du bill.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est entendu.

M. R. L. BORDEN : Personne ne s'y oppose, si je ne me trompe. Le ministre des Travaux publics voudrait-il bien, en attendant, transmettre une petite note à l'égard du titre de cette propriété et en ce faisant, il nous permettra de réaliser une forte économie de temps, quand ce point saillant du bill viendra en discussion, devant le comité général. Avec cette entente, je consentirais volontiers à l'adoption de la résolution, *pro forma*.

(Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

L'hon. M. PUGSLEY demande à présenter un bill (n° 89) tendant à autoriser la vente à la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, d'une partie du parc de la Côte-du-Major en la cité d'Ottawa, pour emplacement d'hôtel.

(La motion est adoptée et le bill est lu en 2e délibération.)

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

## Reprise de la Séance.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR L'ALIENATION DE CONCESSIONS FORESTIERES, AU NORD-OUEST CANADIEN.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Monsieur l'Orateur, la perpétuation de la production forestière, dans les provinces-prairies du Nord-Ouest, question sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre, ce soir, est chose de la plus haute importance pour les populations de ces provinces. A travers

ces immenses étendues de pays dénudées d'essences, et qui forment une véritable partie de ces provinces, on peut dire que le bois constitue un des premiers desiderata de l'existence. Après la question des subsistances, le premier problème qui se dresse devant le nouveau colon dans ce pays, se pose cette question : Comment se procurer le bois qui entre dans la construction de sa maison d'habitation et des dépendances de son exploitation agricole?

L'importance vitale de cette question s'est affirmée ici mainte et mainte fois ; au cours de débats prolongés et fort animés ; et à la dernière session, une question qui a fait l'objet d'une enquête approfondie est celle de savoir s'il existe une coalition commerciale se rattachant à l'industrie forestière du Nord-Ouest. Tout ce qui tend à provoquer la hausse du prix du bois constitue une grave menace pour l'avenir de la colonisation dans les provinces-prairies. Voilà pourquoi, m'appuyant sur ces raisons, entre autres, je veux demander qu'il soit institué une enquête sur la question de l'aliénation des terres boisées dans ces provinces ; car, à mes yeux, l'aliénation de ces terres forestières influera gravement sur le prix que les colons de ce pays auront à payer pour cet article de consommation. Une opinion fort répandue, c'est que les provinces du Nord-Ouest se composent surtout de prairies ou de pays ouvert. Pareille idée erronée existe parmi un grand nombre de colons de ces provinces. En réalité, dans toutes les parties septentrionales des provinces-prairies, du lac Winnipeg aux montagnes Rocheuses, se rencontrent de grandes étendues de terres boisées qui peuvent fournir du bois aux habitants des prairies, pendant nombre d'années à venir. Ce bois se trouve surtout dans la contrée avoisinant les nombreux lacs dont est parsemée la partie septentrionale du pays et aussi le long des rivières.

On y trouve de très beau bois, surtout à proximité des sources des rivières qui descendent du versant oriental des montagnes Rocheuses. M. Stewart, qui a été surintendant de l'exploitation forestière jusqu'à tout récemment, et qui, du fait de sa haute fonction, parlait en connaissance de cause, s'est exprimé en ces termes au congrès tenu à Ottawa en 1903 :

On est généralement d'avis, si ce n'est parmi les personnes les mieux renseignées, que le Nord-Ouest n'est qu'une immense plaine herbue; le gros public ne se figure pas quelle énorme superficie boisée il se trouve dans l'Ouest, à partir des premiers mamelonnements des montagnes Rocheuses jusqu'à l'extrémité septentrionale de cette province, et même au delà. Le Manitoba est considéré comme étant une steppe, mais plus de la moitié de sa superficie est boisée. Je ne dis pas qu'elle soit boisée comme l'est le bassin de l'Ottawa; mais à l'ouest du lac Winnipegosis, et jusqu'à la frontière, il se trouve des épinettes plus grandes que je n'en ai vues nulle part ailleurs, si ce n'est dans la Colombie-Anglaise.

J'ai moi-même vu des photographies illustrant une superficie d'un mille et demi couverte d'épinettes très dures, d'une longueur moyenne de 45 pieds et d'un diamètre de 15 pouces sur la souche, mesures exactes.

Si les colons de la région de steppe ne se sont pas jusqu'à présent rendu compte de l'immense valeur des forêts de leurs provinces, c'est par suite probablement des difficultés de communication entre le nord et le sud de ces provinces. Au début, presque toutes les lignes de chemins de fer étaient dans la direction est-ouest, et les colons devaient faire venir leur bois surtout de l'ouest d'Ontario et de la Colombie-Anglaise. Les prix en furent sérieusement influencés, car les frais de transport étaient extrêmement élevés ; il est venu à ma connaissance certains cas dans lesquels le prix du bois se trouvait ni plus ni moins que doublé en raison des frais de transport. Le développement des voies ferrées qui s'est produit de date récente a grandement facilité les échanges entre le nord et le sud de ces provinces ; aussi les colons de la partie méridionale sont-ils à même d'obtenir le bois à bien meilleur compte qu'autrefois. Le rapprochement des centres de production et le développement de la concurrence, si concurrence il y a entre les chefs d'exploitation forestière dans le nord, auront, sans doute, l'effet d'assurer une réduction des prix pour le bénéfice des colons de la steppe.

La valeur d'un massif forestier est en grande partie déterminée par son rapprochement des centres de population. Quand il y aura suffisamment de lignes de chemins de fer, de moyens de transport, les bois de la région du nord trouveront un écoulement illimité et, grâce à la réduction des distances et au développement de la compétition, il se produira une baisse dans les prix, et cela dans un avenir très rapproché. Que penseront les colons de ces provinces de l'Ouest en apprenant qu'à peu près tous les massifs forestiers qu'il soit possible d'atteindre d'ici à nombre d'années ont été cédés à vil prix par l'Etat à des particuliers? Et c'est bien pourtant, monsieur l'Orateur, ce qui est arrivé. J'ai toujours soutenu que les terres domaniales de toute province appartiennent de droit aux habitants de cette province. J'ajouterai même qu'en ce qui regarde le bois et la houille, et surtout dans les provinces du Nord-Ouest, il est de la plus grande importance d'en confier la gestion aux pouvoirs publics, de manière à assurer leur exploitation dans l'intérêt bien entendu du colon.

Je ne traite pas la question de la houille pour le moment. Le Gouvernement ne devrait pas considérer les forêts des provinces du Nord-Ouest comme source de revenu ; il devrait s'appliquer simplement à les administrer en vue d'assurer aux habitants de cette région du bois au plus bas prix possible. Tel a été le programme des ministères Mackenzie et Macdonald. Leur gestion des richesses forestières du Nord-Ouest visait uniquement à assurer aux habitants

de la région du bois à bon marché. En conséquence, ils concédèrent de vastes étendues à diverses personnes, mais à des conditions telles, en ce qui regarde l'exploitation de scieries, la production du bois et le paiement du loyer, que tout concessionnaire se trouvait virtuellement obligé de se mettre sans retard à l'œuvre. Ces exigences, jointes aux difficultés des communications, eurent l'effet d'éliminer le plus grand nombre des concessionnaires, à tel point que sur 699 permis accordés de 1880 à 1896, 615 devinrent caducs ou furent annulés, les concessionnaires n'ayant pas rempli les obligations qui leur avaient été imposées. Dans le cours du débat que ma motion va provoquer peut-être, on ne manquera pas, sans doute, de nous donner comme d'habitude la liste des permis accordés par l'ancien gouvernement. Mais quelle que soit l'opinion que l'on ait de l'effet qu'a pu avoir sur le prix du bois, la ligne de conduite suivie par les ministères Mackenzie et Macdonald, laissez-moi vous dire ceci : Si le parti conservateur revient au pouvoir, toutes terres et forêts encore en la possession de l'Etat seront remises aux mains des habitants de ces provinces pour être administrées dans l'intérêt de la population de ces provinces mêmes. Aux députés qui me répondront par l'argument que nous avons entendu tant de fois, je répliquerai que les cinq sixièmes des étendues forestières actuellement aliénées ont été concédées depuis l'arrivée aux affaires du présent ministère en 1896.

Ces années dernières, la situation a beaucoup changé, par suite de la construction de nombreuses lignes de chemins de fer, et l'on peut compter sur des changements encore plus grands à l'avenir, par suite de l'établissement de nouvelles voies ferrées dont la construction a été subventionnée par l'Etat. On peut donc prévoir un avenir brillant pour les industries du bois dans les provinces de la Saskatchewan et d'Alberta.

Un gouvernement sage et prévoyant se serait rendu compte de l'importance qu'il y avait d'assurer aux habitants de ces provinces du bois à bon marché ; mais qu'est-il arrivé ? Le parti actuel est arrivé au pouvoir, après avoir promis catégoriquement de réserver les terres pour le colon seul, et de ne rien faire pour le spéculateur. Mais comme il est arrivé pour nos terres de pâture, nos terres irrigables et nos gîtes miniers, nos terrains forestiers ont été sacrifiés. Les documents qui ont été déposés ici indiquent que, non seulement les massifs forestiers qui sont actuellement susceptibles d'exploitation, mais aussi ceux qui sont éloignés des centres colonisés, qui n'ont jamais encore été mis à réqusition par le public, et qui n'acquerront de valeur qu'au fur et à mesure de la colonisation et du développement des moyens de transport, ont été accaparés par des spéculateurs qui les détiennent pour des fins de lucre. Et même, ces forêts, acquises à vil prix, sont offertes en vente à des prix très élevés par ceux entre les mains de qui le Gouvernement les a laissé tomber. Les heureux détenteurs de ces terrains vont sûrement faire fortune, mais ce sera aux dépens de la population du Nord-Ouest. Cela ne saurait faire de doute pour personne. Depuis 1898, le Gouvernement a modifié le mode de gestion de ces étendues forestières du Nord-Ouest, et il en est résulté une énorme augmentation dans le nombre des personnes qui ont demandé des concessions de forêts. C'est qu'en effet depuis que le Gouvernement actuel a été constitué, il est beaucoup plus facile de détenir de ces concessions et d'en faire son profit. Je vais vous donner une idée de la manière dont s'effectue la concession de ces terrains forestiers, dans les termes mêmes dont s'est servi l'honorable ministre de l'Intérieur le 17 mai 1906. Voici le texte de sa réponse à la question posée par un honorable député de la gauche :

L'individu qui veut obtenir une concession forestière écrit sa demande au département et donne une description de la concession. Toute vente ou concession se fait avec publicité et concurrence. La demande du pétitionnaire est soumise à l'étude du département, et si elles ne vient pas en conflit avec d'autres intérêts ou concessions et qu'elle est approuvée, avis en est donné dans le journal qui est publié le plus près de la localité, et des feuilles volantes imprimées portant la même annonce, sont distribuées quand cela est jugé nécessaire, parmi les industriels intéressés dans les exploitations forestières. Les annonces sont publiées en moyenne pendant six semaines, je crois avant l'ouverture des soumissions.

" N'est-ce pas soixante jours," demande M. Ingram ? Et le ministre de répondre :

De six semaines à soixante jours, mais jamais moins de six semaines.

Mais dans beaucoup de cas, il est donné bien moins que six semaines de délai. On demanda ensuite au ministre de l'Intérieur (M. Oliver) quelle était la pratique suivie dans le dépouillement des soumissions. " Le commissaire des terres fédérales, répond-il, ouvre les soumissions."—" Seul ? " demande M. Ingram, et le ministre répond :

Seul ou avec d'autres, mais il est chargé d'ouvrir les soumissions et la concession est adjugée au plus haut enchérisseur.

On fit observer ici, bien entendu, qu'il s'était produit des plaintes contre l'abus de ce privilège accordé à une personne seule de dépouiller les soumissions ; et le ministre de l'Intérieur reconnut qu'il avait eu connaissance de plaintes de cette nature. En effet, voici comment il s'exprima sur ce point :

J'ai moi-même entendu des plaintes contre l'abus de ce privilège, mais, après enquête, j'ai découvert que les accusations n'étaient pas fondée et que la soumission du plus haut enchérisseur avait été acceptée.

Voyons un peu quel est l'effet de ce mode d'action décrit par le ministre de l'Intérieur.

Un prospecteur se met à la recherche de terrains forestiers. Après avoir essuyé beaucoup de misère et de difficultés, il finit peut-être par trouver du beau bois bordant quelque nappe d'eau inexplorée ou quelque vallée peu connue. Il s'adresse alors au département ; et si personne ne s'est fait inscrire pour ce terrain, il est publié un avis d'adjudication de quarante ou cinquante milles de superficie faisant partie d'un massif beaucoup plus vaste,—trois fois plus vaste et même davantage,—et il faut que six semaines après la publication de l'avis, la soumission soit déjà déposée au département accompagnée d'un chèque pour la somme totale. L'avis, comme l'a expliqué le ministre de l'Intérieur, est envoyé au journal local le plus proche qui peut être publié à 150 ou 200 milles de l'endroit où est situé le terrain forestier.

Il se passe quelques jours avant que l'avis envoyé d'Ottawa atteigne le lieu où se publie le journal en question ; il faut ensuite attendre le jour de publication ordinaire du journal. Ensuite, si quelque intéressé, par hasard, découvre l'avis dans les colonnes du journal, il lui faudra s'équiper et entreprendre un voyage de 100 milles ou plus, à travers un pays difficile et sans chemin, explorer l'immense étendue du pays décrite dans l'avis, heureux s'il finit par trouver le massif forestier que l'on doit mettre aux enchères. Il en fait l'examen ; il revient à son point de départ, et il lui faut avant la date fixée faire sa soumission et déposer la somme requise à Ottawa avant l'ouverture des soumissions. Dans un très grand nombre de cas, il est absolument impossible de le faire. Même si ces avis d'adjudication étaient donnés durant l'été, la saison la plus favorable de l'année dans bien des cas il serait physiquement impossible pour le soumissionnaire de se conformer aux conditions dans le temps voulu. Mais, quand les avis sont lancés de bonne heure en hiver ou au printemps, comme il arrive fréquemment, il est à peu près impossible de faire son examen dans le temps voulu. Il ne faut pas s'étonner, dès lors, si bien peu de personnes se soucient de risquer leur temps et leur argent dans une telle aventure. La Chambre observera que le département de l'Intérieur, en mettant ainsi à l'enchère ses terrains forestiers, se trouve lui-même entièrement dans les ténèbres ; il n'a en main aucun renseignement quant à la valeur des terrains qui sont ainsi offerts en vente, et il n'est fixé aucun prix d'avance comme mise à l'enchère.

Quant à la pratique de laisser ouvrir les soumissions par un fonctionnaire du département des terres seul dans son bureau, je dis que c'est un des traits les plus condamnables de toute l'affaire. Elle est opposée à tous les principes de bonne administration et elle ne saurait que provoquer la collusion de l'employé avec les soumissionnaires. Il faudrait sans retard mettre fin à cette pratique condamnable. Il est de l'intérêt des fonctionnaires eux-mêmes d'y mettre fin ; car elle est de nature à rendre leur conduite suspecte. Il se trouve que j'ai une certaine connaissance de la manière dont on procède dans les bureaux de la métropole au dépouillement des soumissions et à l'adjudication des entreprises ; et je sais que les plus grandes précautions sont prises. Les soumissions sont cachetées et les fonctionnaires exercent à leur égard la surveillance la plus jalouse ; les soumissions ne sont ouvertes, et les entreprises ne sont adjugées, qu'en la présence de plusieurs employés. Dans certains cas, les commis sont changés périodiquement ; on ne les laisse pas trop longtemps dans le bureau chargé de l'adjudication des entreprises, de crainte qu'on ne puisse avoir à leur égard le moindre soupçon de collusion avec les soumissionnaires. Nous ferions bien d'imiter l'exemple que nous donnent les grands départements administratifs de l'Angleterre ; si nous le faisions, il en résulterait une concurrence plus active, et le domaine public rapporterait davantage.

Voyons maintenant quelle est la valeur des terrains forestiers qui sont ainsi offerts en vente. On m'informe que là où l'épinette se trouve en quantité suffisante pour les besoins de l'exploitation, elle est en général très uniforme de caractère, et rend de 1,500,000 à 3,000,000 ou 4,000,000 de pieds par mille carré. J'ai en mains des estimations des quantités de bois que l'on trouve sur un certain nombre de terrains forestiers pris au hasard : dans un cas, le chiffre estimatif est de 3,200,000 pieds par mille carré; de fait, le bois a déjà été abattu sur deux milles et demi de cette superficie et le rendement correspond au chiffre que je viens de dire. Un autre terrain rend 2,400,000 par mille carré; un autre, 3,100,000 pieds; un autre, 3,300,000 par mille carré, et ainsi de suite. Ce bois a une valeur sur pied de deux dollars par mille probablement; et on m'informe que la compagnie de la baie d'Hudson a établi un prix de vente invariable de $2.50 par mille pieds pour les terrains forestiers dont elle est propriétaire. Bien entendu, elle n'exige pas de droit de coupe, tandis que le gouvernement exige 50 cents de ce chef. Les terrains favorablement situés d'où il est facile de flotter les tronçons vers la scierie et d'expédier les morceaux par chemin de fer ou par bateau directement au marché, valent, d'après une estimation assez modeste, de $2,000 à $5,000 par mille de superficie. Disons que ces terrains dans l'ouest du Manitoba, le nord de la Saskatchewan et le nord de l'Alberta aient aujourd'hui une valeur moyenne de $3,000 ou de $4,000 par mille de superficie. J'ai vu nombre d'offres de vente de terrains forestiers, et certains prospectus indiquent la valeur que les heu-

reux détenteurs de ces terrains leur attribuent en vue de la vente. Sans entrer dans les détails, je dirai que cette valeur varie de $3,000 à $7,000 par mille carré. Récemment le ministre de l'Agriculture a prononcé un discours dans la province de Québec, au cours duquel il s'est vanté de ce que le ministère actuel aurait vendu ses terrains forestiers à un chiffre beaucoup plus élevé qu'on ne l'a fait sous le régime conservateur ; et il s'est montré très heureux de ce que le Gouvernement avait obtenu pour cette superficie de 6,456 milles concédés à des particuliers, le prix de $81 par mille carré, et cela en dépit que les propriétaires particuliers offrent ces terrains en vente à des prix variant de $3,000 à $7,500 par mille carré.

J'ajouterai que cette estimation comprend les étendues concédées à des propriétaires de scieries qui se proposent de les exploiter directement pour l'alimentation de leur industrie, et qui, dans bien des cas ont payé des prix représentant à peu près la valeur réelle. Mais si vous considérez la moyenne des prix payés par ces personnes qui ont acquis des terrains dans un but de spéculation pur et simple, vous constaterez que le prix moyen par mille carré est de beaucoup inférieur à celui que j'ai indiqué. Voici, par exemple, un individu qui a fait l'acquisition d'un terrain, il y a à peu près dix-huit mois, au prix de $100, et qui en demande aujourd'hui $72,500. Il prétend avoir refusé une offre de $52,000 à cette occasion. L'offre qui lui a ainsi été faite est, si je ne me trompe, de date très ancienne.

Il ne faut pas perdre de vue que ces énormes bénéfices réalisés par les spéculateurs devront être finalement soldés par le colon, qui devra, en conséquence, payer son bois plus cher. D'après ce qui s'est passé jusqu'ici, j'estime que tout homme obligé d'acheter du bois dans le Nord-Ouest, devra, dans un avenir rapproché, le payer de deux à trois dollars de plus par mille pieds qu'il n'aurait à le faire si ces terrains restaient la propriété de l'Etat et étaient convenablement administrés par lui, c'est-à-dire loués à des personnes qui se proposent d'en faire l'exploitation utile. Il va de soi que tout terrain forestier qui n'est pas situé à proximité d'un cours d'eau, et dont l'exploitation sera différée jusqu'à ce qu'il ait été établi une ligne de chemin de fer, n'est acquis que dans le but de spéculation. Dès lors, toute personne faisant l'acquisition d'un tel terrain ne voudra payer qu'une petite partie de la valeur qu'aurait ce terrain une fois la région desservie par une voie ferrée.

A la suite d'une longue discussion dans cette Chambre en vue d'obtenir le dépôt des originaux de certains documents relatifs à de ces terrains forestiers, on s'est décidé enfin, ces jours derniers, à les déposer sur le bureau de la Chambre. Déjà plusieurs fois auparavant on a refusé de produire les originaux des documents que nous demandions. Mais dans trois de ces cas, les originaux ont été déposés, et il est assez curieux de constater qu'un de ces documents offre certaines particularités dignes de remarque, et qui ne sauraient manquer de frapper même l'observateur le moins attentif. Je ne me propose pas d'entrer ce soir dans l'examen des détails. D'autres honorables députés prendront la parole après moi et exposeront plus au long les diverses circonstances qui m'engagent à demander une investigation plus sérieuse au sujet de cette affaire de la concession des terrains forestiers. Je vais me contenter pour le moment d'exposer les raisons sur lesquelles je me fonde pour demander cette enquête, après quoi je présenterai ma motion.

1) Le décret du conseil du 14 avril 1903, qui ordonne le renouvellement annuel des permis tant qu'il reste du bois marchand dans l'étendue concédée, a eu l'effet de donner une plus-value énorme à ces terrains et encourager les acquisitions de terrains de cette nature dans un but de spéculation.

2) Cependant, le département de l'Intérieur a continué de mettre aux enchères publiques de vastes étendues de terrains forestiers sur lesquelles les provinces du Nord-Ouest devaient compter naturellement comme réserves pour les besoins futurs ; et il l'a fait sans prendre la peine de se renseigner quant à la valeur de ces étendues et sans fixer d'avance un chiffre comme mise à prix, pratique qui a abouti à la main-mise des spéculateurs sur ces terrains forestiers au détriment du consommateur.

3) Dans un grand nombre de cas, ces massifs forestiers étaient situés loin des centres populeux, en des endroits où, par suite du manque de moyens de transport, les produits ne pouvaient être exploités dans l'intérêt public, circonstance qui ne laissait à ces terrains qu'une valeur spéculative réalisable une fois seulement le pays colonisé, grâce à l'établissement de voies de communication.

4) Le concessionnaire a été autorisé à s'attribuer des lopins de faible étendue faisant partie de massifs beaucoup plus grands, l'effet étant d'enlever à peu près toute valeur au reste de la concession, si ce n'est pour les concessionnaires primitifs, qui sont devenus dès lors à même d'en faire l'acquisition au prix qu'ils voudront bien fixer eux-mêmes.

5) Les avis d'adjudication ont été donnés de telle manière que toute concurrence est devenue de fait impossible, par suite d'une insuffisante publicité ; dans certains cas, le délai accordé depuis la publication des avis jusqu'au dépouillement des soumissions n'a pas été assez long pour permettre l'inspection des lieux par d'autres que les pétionnaires primitifs ; dans d'autres cas, les avis ont été lancés à des époques de l'année où il aurait été impossible aux personnes désireuses de se porter acquéreurs de faire l'ins-

pection de la propriété ; toutes circonstances qui ont rendu la concurrence illusoire, et comme résultat, ces réserves précieuses n'ont rapporté à l'enchère que le dixième de leur valeur.

6) Dans d'autres cas, des massifs forestiers situés à des distances considérables l'une de l'autre ont dû être compris dans la même soumission, ce qui a eu l'effet de rendre encore plus difficile la concurrence avec ceux déjà préalablement renseignés.

7) La pratique du département de laisser un seul fonctionnaire se charger d'ouvrir dans son bureau privé les soumissions reçues au département, et faire l'adjudication, a été très nuisible à l'intérêt public, a éveillé les défiances de ceux qui se proposaient de soumissionner, et a eu l'effet d'étouffer toute compétition légitime.

8) Dans le cas des soumissions pour le terrain forestier n° 1108, concernant lesquelles le Gouvernement a récemment déposé les documents originaux sur le bureau de la Chambre, la présence de deux soumissions écrites de la même main, mais pour des chiffres très différents, ceux de la soumission la plus élevée ayant été apparemment inscrits après que le reste du document eût été rédigé, ainsi que d'autres caractères présentés par ces documents, rendent une enquête très désirable dans l'intérêt public.

9) Les documents qui ont été déposés par le département signalent tant de coïncidences remarquables, sous forme d'enchères pour des chiffres approximativement égaux et d'autres circonstances, que nous sommes portés à croire que le contenu des soumissions a dû être révélé dans certains cas, au profit de certaines personnes ; et qu'une enquête à fond est nécessaire en vue de dissiper tous les soupçons. Pour ces raisons j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant :

La Chambre décide de nommer un comité de neuf membres chargés d'examiner et d'étudier toutes les questions se rattachant à l'aliénation, la concession, la location ou la disposition par bail, permis ou autrement depuis le premier jour de juillet 1898, de tout terrain ou canton forestier formant partie des terres publiques du Canada ou d'aucun droit s'y rattachant ou se rattachant au bois qui s'y trouve, et d'en faire son rapport à cette Chambre, avec pouvoir d'envoyer quérir toutes personnes, tous papiers et documents et d'entendre des témoins sous serment ou sur affirmation.

M. l'ORATEUR : Faut-il mettre la question aux voix ? Que tous ceux favorables à l'amendement disent . . .

M. H. B. AMES (Montréal, division Saint-Antoine) : Monsieur l'Orateur, je pensais que quelqu'un des ministres allait se charger de répondre au discours que vient de faire l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake). Mais puisqu'ils paraissent n'avoir rien à dire sur le sujet, soit qu'ils jugent la question de trop peu d'importance pour s'en occuper, ou qu'ils se réservent pour un autre jour, il importe, à mon avis, que la discussion soit continuée par quelque honorable député de la gauche. Je me propose donc de dire quelques mots à l'appui de la motion présentée par l'honorable député de Qu'Appelle.

Il a été beaucoup question, non seulement dans les journaux, mais aussi sur les tréteaux publics, de la manière dont le Gouvernement a disposé des terrains forestiers du Nord-Ouest. Les ministres et leurs partisans n'ont jusqu'ici trouvé qu'une réponse à nos critiques : Ces terrains forestiers, disent-ils ont été adjugés à la surenchère, et dès lors, que peut-on trouver à redire ? L'honorable député de Qu'Appelle a refuté assez complètement cette prétention. Quiconque a prêté l'oreille à son discours se rend compte que cette défense fondée sur l'adjudication à la surenchère n'est qu'un faux-fuyant, et que l'opération elle-même n'a été qu'une tromperie par le moyen de laquelle on a réussi à dépouiller notre peuple de milliers d'acres de forêt. Des milliers d'acres de terrains forestiers ont été offerts en vente prématurément, longtemps avant que le besoin s'en fît sentir ; terrains forestiers situés dans des régions écartées, que seul le spéculateur avait explorés, et qui ont été offerts en vente dans des conditions rendant absolument impossible toute concurrence sérieuse. L'honorable député de Qu'Appelle a montré à quel point il était impossible d'obtenir la concurrence dans des conditions où ces cantons forestiers isolés ont été mis en vente, et je ne me propose pas d'y revenir.

Toutefois, je tiens à signaler à l'attention de la Chambre les résultats de ce mode d'adjudication. On voudra bien observer tout d'abord que les conditions dans lesquelles le Gouvernement actuel a permis aux acquéreurs de ces terrains d'en retenir la possession était des plus faciles, des plus engageantes pour le spéculateur. Les avis, en règle générale, ne fixent aucune date pour faire l'examen et le choix des terrains. Comme résultat, le Gouvernement s'est montré conciliant à l'excès à l'égard des acquéreurs de terrains écartés.

Les années se sont passées sans qu'on fasse le choix des terrains en question. Le Gouvernement a été assez aimable, dans bien des cas, pour avertir les heureux détenteurs d'avoir à faire leur choix, et cela à trois, quatre, cinq et même six reprises. Ceux-ci ne se sont pas plus hâtés pour tout cela, et des massifs entiers durant une longue suite d'années, jusqu'à ce que leur heureux détenteur eût jugé à propos de faire le choix de ses lopins. Entre temps, les terrains en question ont acquis une plus-value ; et ces favoris s'en sont assurés la possession exclusive souvent durant des années. N'allez pas croire que la fameuse condition relative à l'établissement d'une scierie ait eu

beaucoup d'effet. Aucun spéculateur n'en a été effrayé. Il n'y a que le ministre qui puisse en exiger l'exécution et l'interprétation qu'on lui donne, c'est que, sauf le cas où les colons du voisinage auraient besoin de bois, la construction d'une scierie ne sera pas exigée. Et comme il s'agit de terrains éloignés des centres, dans des régions inhabitées, les détenteurs ne sont jamais inquiétés, appelés à construire des scieries. Or, ces terrains détenus aux termes d'un bail virtuellement perpétuel, renouvelable tous les ans, tant qu'il se trouve sur la concession du bois marchand, ont acquis une très grande valeur ; et la plus-value de ces terrains leur vient précisément du caractère de perpétuité du bail. Réfléchissez bien, songez comme il est facile de se maintenir en possession de ces terrains forestiers. Voici, par exemple, un canton de cinquante milles carrés. La rente foncière est de cinq dollars par année soit $250 par année pour tout le canton. Ce fortuné concessionnaire peut rester en possession durant dix années, moyennant une dépense de $2,500, et dans l'intervalle la concession pourra avoir acquis une valeur réalisable d'un demi-million de dollars ou plus. Tout, dans la manière de faire actuelle du département, tend à encourager le spéculateur, non seulement à faire l'acquisition, mais à se maintenir en possession des terrains. En mettant en vente prématurément ces terrains écartés, en les laissant tomber aux mains de personnes qui n'y voient qu'une occasion de spéculation, on nous prive du bénéfice de la plus-value que ces terrains acquerraient spontanément, et on en fait profiter quelques particuliers. Ces terrains n'auraient pas dû être aliénés avant que le besoin de bois se fit sentir ; on aurait pu alors les offrir en vente à des conditions qui auraient déterminé une véritable concurrence entre personnes désireuses d'exploiter et non pas de spéculer. Le pays y aurait alors trouvé son compte. Le détenteur des réserves aurait eu de si lourdes charges à acquitter qu'il se serait vu contraint d'abattre le bois pour se refaire, et il se serait produit une véritable concurrence.

Je vais maintenant consacrer quelques minutes à la considération de ce très intéressant sujet. A qui ce régime a-t-il profité ? Ce n'est pas au consommateur. Non, certes. Ce n'est pas au colon. Oh non ! C'est à l'homme qui s'est assuré la possesion de terrains dans des régions écartées, qui reste en possession et qui ensuite les revend à gros bénéfice. Sur 365 permis qui sont en vigueur actuellement et couvrent une étendue de 6,402 milles carrés, les cinq sixièmes ont été accordés par le Gouvernement actuel. Si les opérations de ce genre méritent le blâme, le Gouvernement actuel doit en porter les cinq sixièmes. A peu près tous les permis, soit dix-neuf vingtièmes de l'ensemble de ceux accordés avant 1896, sont devenus caducs par suite de la nature rigoureuse des conditions auxquelles les porteurs de permis sont incapables de se conformer.

Les cinq sixièmes des terrains forestiers tenus à bail actuellement dans le Nord-Ouest ont été acquis depuis que le ministère actuel est aux affaires. Ces terrains sont détenus par trois classes de personnes. Il y a en premier lieu l'exploitant sérieux, et pour celui-là nous avons le plus grand respect. Nous sommes heureux de le voir s'établir parmi nous, et nous devrions formuler nos règlements en vue de lui faciliter l'acquisition des terrains forestiers, qu'il exploitera pour le plus grand bien du colon et du consommateur. Nous l'accueillons à bras ouverts ainsi que tous ceux qui transforment ou manipulent le bois de nos forêts. Il est une seconde classe de personnes que nous ne songeons pas davantage à critiquer : ce sont les propriétaires de scieries, que leur prévoyance à longue vue et leur désir de s'assurer un rendement de leur mise de fonds engagent à faire l'acquisition des réserves forestières, sur lesquelles ils pourront tirer dans les années à venir. Nous ne cherchons pas querelle aux compagnies d'exploitation forestière de Red-Deer, de Prince-Albert, d'Edmonton et d'ailleurs, qui ont de forts capitaux d'engagés, qui ont de grands intérêts en jeu, et qui, prévoyant quelles seront les conditions dans cinq, dix ou vingt ans d'ici, se portent acquéreurs de réserves forestières, en vue de maintenir leurs scieries en activité. Nous ne faisons pas de la critique à tort et à travers. Nous critiquons certaines de ces concessions, qui ont été faites à sacrifice et dont je vais maintenant dire un mot. Il est une troisième classe ; elle est représentée par le spéculateur, l'homme qui n'a pas de scierie, l'homme qui ne se propose pas d'en construire une, l'homme qui ne se propose pas de fournir du bois au Nord-Ouest, mais qui est simplement à la recherche d'une bonne affaire, et qui s'étant assuré un terrain pour à peu près rien, est disposé à rester en possession jusqu'à ce que sa plus-value spontanée en élève le prix dans les centaines de mille dollars. C'est alors qu'il consentira à la vendre pourvu que celui qui se propose d'en faire l'exploitation consente à le lui payer le plus haut prix. Où le spéculateur demeure-t-il et qui est-il ? Il n'y a pas même lieu de sortir du Parlement pour le trouver. Nous le trouvons à Ottawa, nous le trouvons à Montréal, nous le trouvons à Toronto, nous le trouvons à Winnipeg : avocat, agent d'immeuble, marchand de matériel d'occasion, peaussier, sénateur, député. Tous ils sont engagés dans des spéculations de cette nature. Des sociétés anonymes, qui ne se montrent pas au grand jour, et servent de maintenu à des gens qui n'osent pas dire où leurs fonds sont placés, spéculent également sur les bois. Ces gens font l'acquisition de terrains forestiers qu'ils détiennent quelque

temps et qu'ils revendent ensuite. Ils prélèvent une taxe, non seulement sur nous-mêmes, mais sur ceux qui viendront après nous, sur la postérité. Nous avons dissipé notre patrimoine et nos descendants de ce chef exécreront notre mémoire. Le régime qui a favorisé, qui favorise, et qui est si bien agencé pour favoriser les desseins du spéculateur, mérite certes d'être condamné par cette Chambre. Cherchons à nous rendre compte, s'il est possible, de la superficie des terrains forestiers qui sont ainsi entre les mains de spéculateurs. Je me suis appliqué à la tache ; j'ai cherché à déterminer quels sont ceux qui doivent être classés comme spéculateurs, et je constate qu'au moins 40 p. 100, et probablement jusqu'à 50 p. 100 des forêts détenues à bail, sont entre les mains de spéculateurs. Je constate que sur les trois quarts de la superficie cédée à bail, il n'y a pas eu un seul arbre d'abattu, que cette superficie n'est pas détenue par des exploitants, et que tout le bois qui est actuellement mis en circulation dans l'Ouest en vue de satisfaire aux besoins du peuple est fourni entièrement par un quart de la superficie qui se trouve entre les mains de véritables exploitants. En outre, la moitié au moins de la superficie qui est actuellement détenue à bail dans l'Ouest a été concédée avant qu'il y eût réellement de demande pour le bois, dans des régions absolument inaccessibles, avant qu'elles eussent été explorées ou leurs richesses inventoriées, avant que le gouvernement actuel eût fait le moindre effort pour s'assurer de la valeur réelle de cette grande source de revenu pour le pays. Il n'y a réellement pas eu de concurrence entre les divers intéressés. Chaque fois qu'il s'est agi d'une forêt située à proximité de scieries et que les propriétaires de ces scieries s'en sont occupés, on en a obtenu de bons prix. Mais les massifs situés dans des régions écartées et ne présentant qu'un intérêt de spéculation, n'ont jamais rapporté qu'une bagatelle. C'est l'histoire de bien des terrains forestiers ; ils sont concédés à des favoris, qui les détiennent quelque temps jusqu'à ce qu'ils aient atteint une immense valeur, et qui de cette manière vont pouvoir lever tribut sur le consommateur. Je ne saurais ici donner à la Chambre de cas plus frappant que celui de l'honorable député de Dauphin (M. Burrows). Cet honorable député remplit, en effet, un triple rôle ; tout d'abord, il est propriétaire de scieries ; en cette qualité, de propriétaire d'un établissement à Grand-View (Manitoba), il détient à juste titre une superficie de 94 milles carrés, à proximité de la scierie qu'il exploite. Et je tiens à ce qu'il soit bien compris qu'à l'égard de l'honorable député de Dauphin, et de ses opérations en qualité de propriétaire sérieux d'une scierie et de marchand de bois de l'Ouest, je n'ai pas de critique à faire.

L'honorable député de Dauphin, songeant à l'avenir et prévoyant qu'il pourrait un jour établir de nouvelles scieries, profita du moment où il était commissaire du chemin de fer Nord-Canadien et en excellente posture pour obtenir des renseignements anticipés sur la région de la montagne du Porc-Epic, fit l'acquisition de 114 milles carrés dans cette région. Cet honorable député s'est réservé des terrains forestiers d'où lui ou ses héritiers pourront tirer du bois de construction ; il serait peut-être disposé à vendre ces terrains, et si la rumeur dit vrai, il refuserait d'accepter un demi-million de dollars pour les concessions forestières qu'il possède sur le versant de la montagne du Porc-Epic.

S'il détient ces concessions dans le but de couper et vendre le bois, je n'ai rien à dire. Mais il nous apparaît ici dans un nouveau rôle, et, autant que je puis voir, ce rôle est celui d'un spéculateur mettant à profit ce système inique. Le long des rivières Pembina et McLeod, au nord et à l'ouest d'Edmonton, il a acquis 28 milles carrés de terrains forestiers. L'honorable député pourra me reprendre si je suis dans l'erreur, mais je crois savoir qu'à l'heure présente quelqu'un a obtenu une promesse de vente sur ces terrains, pour une somme considérable.

M. BURROWS : C'est absolument inexact.

M. AMES : Si c'est absolument inexact, je remercie l'honorable député de m'en informer. Alors, je me contenterai de dire que ces terrains ont une grande valeur et que lorsque le Grand-Tronc-Pacifique sera construit jusqu'au passage de la Tête-Jaune et que le Nord-Canadien aura atteint Athabasca-Landing, ces 228 milles carrés de terrains forestiers que détient l'honorable député de Dauphin, auront une valeur encore de beaucoup plus grande qu'ils n'ont aujourd'hui.

Cela, il ne le niera pas. Il ne niera pas non plus que le Gouvernement met ces terrains en vente longtemps avant que le besoin s'en fasse sentir ; qu'il les met en vente avant de les faire arpenter et avant que le besoin s'en fasse sentir ; qu'il les met en vente quand il n'y a pas de concurrence et que la région est inaccessible. Il ne niera pas non plus que le délai entre la date à laquelle les annonces sont parties d'Ottawa et la date à laquelle les soumissions devaient être rendues à Ottawa était trop court pour permettre à un concurrent d'examiner ces terrains.

M. BURROWS : L'honorable député affirme-t-il que c'est moi qui ai demandé la mise aux enchères de ces terrains ?

M. AMES : Je dis que l'honorable député a acquis ces terrains au moyen de ce qu'on appelle communément l'enchère publique, mais qui, en réalité, n'en est pas une.

M. BURROWS : Je demande à l'honorable député s'il prétend que j'ai demandé au département de mettre ces terrains à l'enchère?

M. AMES : Cela n'a rien à faire avec la question. Je n'ai aucun grief personnel con-

tre l'honorable député et il me pardonnera d'insister sur ma proposition qui est celle-ci : il existe dans le département un système pernicieux et l'honorable député de Dauphin est un de ceux qui ont énormément profité de ce système. Il n'est pas difficile de faire la distinction entre l'exploitant sérieux et le spéculateur. Les exploitants de bonne foi sont bien connus, mais les spéculateurs ne le sont pas autant. Après un examen minutieux, j'en suis arrivé à constater que de ces 6,400 milles carrés, environ 2,400 milles, la plupart, dans des régions éloignées, sont entre les mains de spéculateurs, et que la valeur de ces terrains est actuellement d'environ $5,000,000.

Quel effet ces manœuvres auront-elles sur l'approvisionnement du bois de construction dans l'Ouest, c'est ce que je me propose d'étudier en partageant l'Ouest par sections et en exposant les résultats désastreux que cette politique a eu et aura pour la population de cette partie du pays.

Prenons, par exemple, la situation à Winnipeg. Pour son approvisionnement de construction, la ville de Winnipeg dépend presque entièrement des terrains forestiers du lac Winnipeg et de la rivière Winnipeg. Ces forêts sont concédées depuis longtemps, la plus part ont déjà été exploitées et les citoyens de Winnipeg commencent à se rendre compte que leur approvisionnement de ce côté est très limité.

Nous dépensons des sommes considérables pour rendre la rivière navigable aux rapides Saint-André, afin que les navires du lac Winnipeg puissent se rendre jusqu'aux quais de la ville de Winnipeg. Quand les citoyens de Winnipeg s'apercevront que tout le bois des réserves sur le lac et la rivière Winnipeg a été abattu et quand ils chercheront à s'approvisionner ailleurs, dans quelle situation se trouveront-ils? Ils devront decourir aux forêts sur le haut de la rivière Saskatchewan, qui se déverse dans le lac Winnipeg, à l'ouest. Ils constateront alors que tout le bois entre le lac Winnipeg et la Mission-du-Pas tout le bois sur le lac à l'Orignal, le lac des Cèdres et le lac Cormorant, tout le bois en un mot qui devrait être la réserve naturelle de la ville de Winnipeg, est entre les mains de M. A. W. Fraser, d'Ottawa, de M. W. H. Nolan, de Montréal, et de ceux qu'il représente et M. M. Macdonald, aussi d'Ottawa. Toutes ces concessions forestières sont en vente et les commerçants de bois de Winnipeg seront obligés d'acheter ces concessions des spéculateurs pour se procurer du bois.

Voyons maintenant quelle est la situation sur la rivière Saskatchewan, depuis Fort-à-la-Corne jusqu'à la Mission-du-Pas. Le Nord-Canadien, a construit une voie ferrée sur la route de la baie d'Hudson, jusqu'à la Mission-du-Pas. Cette voie n'est pas encore en très bon ordre, cependant, en hiver surtout, elle peut faire un certain trafic ; d'ailleurs, elle sera bientôt nivelée et ballastée et sera mieux adaptée au trafic. On espère que cette ligne apportera du bois de construction du nord jusqu'aux régions agricoles de la Saskatchewan. S'il y avait des scieries à Mission-du-Pas, tout le bois de la rivière Carotte et de la rivière Saskatchewan, entre Mission-du-Pas et Fort-à-la-Corne, pourrait être amené à Mission-du-Pas, pour y être scié et expédié sur le marché de la Saskatchewan, à 100 milles plus loin. Ainsi, du moment que cette voie ferrée sera livrée au trafic, ces concessions acquerront de la valeur. Si on examine les documents, on constate que tous les terrains forestiers dans cette région ont été concédés à la Prince Rupert Lumber Company, à la maison Macdonald d'Ottawa, à C. R. Smith, du Wisconsin et à M. H. Finger, de Port-Arthur.

Pas un seul de ces concessionnaires ne possède une scierie, pas un seul n'a abattu un arbre, et beaucoup de ces concessions sont aujourd'hui sur le marché, cherchant un acquéreur. Dans la plupart des cas, ceux qui les ont achetés, ne les ont acquises que dans l'intention de les revendre. Le département les a mis en vente à une époque où ces régions étaient inaccessibles, à une époque où le besoin ne s'en faisait pas sentir, à une époque ou le département n'avait aucune idée de leur valeur, et elles ont été livrées pour des prix ridicules. Elles sont aujourd'hui entre les mains de gens qui entendent les revendre et non les exploiter et les consommateurs de l'Ouest devront payer, en plus du prix, tous les profits réalisés par ces spéculateurs.

Voyons maintenant quelle est la situation à Prince-Albert ? L'industrie du bois est exploitée à Prince-Albert depuis vingt ans. Ces réserves sont la principale source d'approvisionnement des régions du milieu. Le bois de construction ne se trouve pas autant le long de la rivière principale que le long des tributaires au nord : la petite rivière Rouge, la rivière de l'Eturgeon, et la Grande rivière. Tous les terrains forestiers, sur une étendue de 50 milles, au nord, à l'ouest et au nord-ouest de Prince-Albert sont entre les mains de compagnies qui exploitent leurs concessions ; il y a là quatre grandes scieries faisant d'excellentes affaires. Nous n'avons pas la moindre objection à ce que ces forêts soient entre les mains de ces compagnies qui travaillent le bois et le mettent sur le marché.

Mais qu'a-t-on fait plus loin ? Au delà de ce rayon de 50 milles, il y a une immense étendue réservée et le département a mis toute cette réserve en vente d'un seul coup. D'une seule fois, il a mis en vente cinquante lots de 10 milles chacun, à être choisis sur une étendue de 6,000 milles carrés.

Il est facile de voir que dans de semblables conditions toute concurrence devenait impossible. Dans le délai de trois ou quatre semaines qui était accordé, personne ne pouvait visiter une région aussi étendue que tous les cantons de l'Est et choisir cinquante

lots de terrains boisés, d'une étendue égale au comté de Stanstead. Comment pouvait-on le faire en trois ou quatre semaines ? Et quel a été le résultat ? Le résultat a été que tous ces terrains forestiers sont tombés entre les mains de la Big River Lumber Company et d'un avocat de Winnipeg. Et si je suis bien renseigné toutes ces concessions sont aujourd'hui offertes en vente, ou elles l'étaient encore tout récemment.

Voyons, ensuite quelle est la situation au Fort-à-la-Corne, à l'est de Prince-Albert. Ici nous trouvons l'honorable député d'Humbolt et M. A. E. Hitchcock, de la société notoire de Hitchcock et McGregor. Il y a là 100 milles carrés qui ont été mis en vente avant que la région fût accessible et ces concessions, me dit-on, sont aujourd'hui offertes en vente. Et à Edmonton, que voit-on ?

M. ADAMSON : L'honorable député prétend-il que ces concessions m'appartiennent et que je n'exploite pas une scierie ? Je fais le commerce de bois.

M. AMES : J'ai ici un état indiquant que la concession a été accordée à M. A. J. Adamson et transportée à la Sturgeon River Lumber Company. L'honorable député nous dira peut-être s'il y a une différence entre M. Adamson et cette compagnie.

M. ADAMSON : Il y en a une grande. Je n'ai pas réalisée un sou de bénéfice en transportant cette concession à la Sturgeon River Lumber Company; elle est maintenant exploitée comme l'honorable député dit qu'elle devrait l'être. Le bois est scié et mis sur le marché.

M. AMES : Si je me vendais à moi-même, si H. B. Ames vendait à H. B. Ames et Cie (limitée), compagnie dont je posséderais la plus grande partie des actions, je n'espérerais pas réaliser un fort profit sur la vente.

Mais pour revenir à Edmonton, que voyons-nous ? Edmonton et Strathcona doivent s'approvisionner de bois de construction par la rivière Saskatchewan du Nord. Edmonton est une grande ville qui progresse rapidement et qui consomme de grandes quantités de bois.

L'hon. M. FOSTER : C'est une grande ville.

M. AMES : Oui, et elle deviendra plus grande encore. Sur une distance de 100 milles, tous les terrains forestiers sont entre les mains de compagnies qui les exploitent et qui ont des scieries à Edmonton. Cela est parfait. Ces compagnies se font concurrence et les prix se maintiennent à un cours raisonnable. Mais que voyons-nous au delà de cette zone de 100 milles ? Nous trouvons là la Imperial Pulp Company, à laquelle notre ami Nolan et notre ami Fraser sont intimement mêlés. Cette compagnie, autant que j'ai pu m'en rendre compte, n'a pas de bureau, ni de scieries ; tout son actif consiste en une boîte au bureau de poste de Winnipeg, et cependant elle détient 300 milles carrés de terrains forestiers, c'est-à-dire à peu près toute la réserve sur la Saskatchewan du Nord, la rivière à Brazeau et les autre tributaires de la Saskatchewan du Nord. Cela comprend, en réalité, tout le bois que l'on peut se procurer en dehors d'une zone de 100 milles au-dessus d'Edmonton.

Quand les propriétaires de scieries actuelles devront chercher d'autres sources d'approvisionnement, ils devront s'adresser à la Imperial Pulp Company ou fermer leurs scieries.

Voyons maintenant ce qui arrivera tout probablement, quand le Nord-Canadien ira jusqu'à Athabasca-Landing. Ce chemin est en voie de construction et dans quelques années il aura sans doute atteint la rivière Athabasca et de là, tout le bois venant du haut de la rivière pourra être transporté à Edmonton. Actuellement, le trajet entre Athabasca-Landing et Edmonton est long et pénible et il est très difficile, dans les conditions actuelles d'explorer les sources de cette rivière, mais quand le chemin de fer s'y rendra et qu'il sera possible d'y établir des scieries, d'y débiter tout le bois venant du haut de la rivière et de ses tributaires et de l'expédier directement à Edmonton, on s'apercevra que les spéculateurs ont pris les devants.

Dans cette région encore inaccessible, les spéculateurs sont en avant des chemins de fer et le Gouvernement a déjà concédé plus de 400 milles carrés de terrains forestiers.

Avant que l'on connût la valeur de ces terrains, avant les arpentages, le département les a livrés à ceux qui les demandaient, après ce simulacre de vente à l'enchère. Ici encore l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) a été un des heureux concessionnaires, avec le sénateur de la division de Prince-Albert et la Imperial Pulp Company. La moitié des terrains forestiers concédés dans cette région leur appartient. Ils sont arrivés là environ quatre ans avant le chemin de fer et je n'ai pas de doute qu'ils seraient disposés à vendre. Ils ont profité de ce système vicieux, en ce sens que le département leur a permis d'acquérir ces terrains longtemps avant l'époque où le Gouvernement aurait dû les mettre en vente.

Grâce à cette vente anticipée, les terrains ont été cédés pour une bagatelle et leurs propriétaires en retireront un jour d'énormes bénéfices.

Arrivons maintenant au cas du Grand-Tronc-Pacifique. En 1903, on croyait que ce chemin passerait par Dunvegan et on trouvera dans le bill une disposition à cet effet. Pendant que les représentants du peuple—je n'étais pas député à cette époque—étaient ici à légiférer, pendant qu'on se demandait où était Dunvegan, le spéculateur était déjà rendu sur les lieux. Tous les meilleurs terrains forestiers sur la rivière de la Paix, sur la rivière Wapite et sur la rivière Qui-Fume,

qui se déverse dans la rivière de la Paix; tout le bois dont les futurs colons de la vallée de la rivière de la Paix auront besoin, tous les terrains forestiers sur une surperficie de 330 milles furent acquis par M. W. Stewart, de la maison Larsen frères, entrepreneurs, pour une bagatelle, un prix ridicule.

L'hon. M. FOSTER : En reste-t-il?

M. AMES : Très peu. Il est clair comme le jour que toute concurrence était impossible à l'époque où ces terrains ont été mis en vente. Ils sont situés à 200 milles au delà d'Edmonton, dans une région pour ainsi dire inexplorée et inhabitée. Comment pouvait-on espérer avoir des enchérisseurs ? Le seul enchérisseur possible était celui qui aurait été disposé à risquer quelques centaines de dollars, en se disant qu'à tout hasard il ne risquait pas grand chose.

Mais le Grand-Tronc-Pacifique ne passe pas par Dunvegan, mais par le col de la Tête-Jaune, il devra longer les rivières Athabasca et Macleod, et ici encore il était important d'être dans les secrets. L'honorable député de Dauphin (M. Burrows) prit une longue avance sur les autres et fit l'acquisition de deux tiers des terrains forestiers sur la rivière Macleod. La Imperial Pulp Company qu'on voit surgir à tout moment, s'empara de tout le bois sur la rivière Pembina, au sud de la voie ferrée, de sorte qu'ils ont, en réalité, la haute main sur toute cette région. C'est à eux que l'industriel, le commerçant de bois devront s'adresser; c'est avec eux qu'il devra faire ses conditions et quand les citoyens d'Edmonton auront besoin du bois de l'Athabaska, ou de l'Ouest, ou du haut de leur propre rivière—leurs trois sources naturelles d'approvisionnement — ils trouveront que toutes les réserves sont entre les mains de gens que j'appelle des spéculateurs.

Permettez-moi de récapituler : la réserve de Winnipeg d'environ 200 milles carrés ; la réserve de la rivière Carotte, 500 milles carrés ; la réserve au nord-ouest de Prince-Albert, 500 milles carrés ; la réserve à la source de la Saskatchewan du Nord, 300 milles carrés ; la réserve de la rivière Athabasca, au-dessus, d'Athabasca-Landing, 400 milles carrés; la réserve de la rivière de la Paix dans laquelle M. J. W. Stewart et autres sont intéressés, 350 milles carrés et 150 milles carrés le long du Nord-Canadien, soit 2,400 milles carrés, sur 6,400, sont aujourd'hui entre les mains des spéculateurs.

Tous ces terrains forestiers, comprenant 40 p. 100 de tous les terrains forestiers concédés dans le Nord-Ouest, ont été mis en vente à une époque où ces régions étaient inaccessibles, ont été mis en vente prématurement et longtemps avant que le besoin s'en fît sentir dans le pays. Les prétendues enchères n'étaient qu'une comédie ; les prix demandés étaient ridicules et ces propriétés sont aujourd'hui entre les mains de spéculateurs qui prélèveront plus tard un impôt sur les consommateurs.



Si ces terrains avaient été gardés en réserve jusqu'après la construction du chemin de fer, jusqu'au temps ou les propriétaires de scieries auraient été en état d'enchérir, jusqu'à ce qu'un réel besoin se fût fait sentir dans l'Ouest de les mettre sur le marché, la plus-value acquise par ces terrains, au lieu d'aller dans les poches des spéculateurs, irait dans la caisse de l'Etat et partant dans la poche des contribuables de ce pays, auxquels cet argent appartient légitimement. Le Gouvernement a inutilement sacrifié, pour l'avantage de quelques favoris, la plus-value que ces concessions auraient acquise en devenant accessibles.

Permettez-moi, maintenant, monsieur l'Orateur, de citer trois exemples à l'appui de ce que je viens de dire. Les orateurs qui doivent me succéder en donneront d'autres car nous en avons un grand nombre à citer. Je ne m'occuperai que de la réserve de Winnipeg, des concessions nos 1107, 1108 et 1171, une bien petite affaire, à peine 200 milles carrés, sur les 2,400 dont j'ai parlé.

Au nord du lac Winnipegosis, se trouve un autre lac appelé lac du Cèdre. Ce dernier est traversé par la rivière Saskatchewan et à l'endroit où elle se jette dans le lac Winnipeg il y a une superbe chute d'eau qui peut être utilisée pour des scieries. Ce lac a à peu près les dimensions du lac Simcoe et l'emplacement désigné pour une scierie serait à la décharge du lac. Le 30 septembre 1903, MM. Perkins, Fraser et Gibson,—une société dont fait partie nôtre ami M. A. W. Fraser—adressa " au nom d'un client " dont le nom n'a pas été relevé, une demande de concession de 60 milles carrés, à être choisis sur le lac du Cèdre, autour du lac et sur les îles du lac. Le département répondit à cette pétition avec l'empressement qu'il met toujours à répondre aux demandes de ses amis. La demande a été envoyée le 30 septembre 1903 et douze jours plus tard—remarquez bien ceci, car nous aurons l'occasion de constater que le département, n'a pas toujours agi avec la même célérité—il faisait paraître des annonces et des avis pour déclarer qu'il recevrait des enchères le 2 décembre. Il fallait envoyer ces avis à Winnipeg. Ils mesuraient trois pouces de longueur sur deux pouces de largeur. Ils furent publiés une seule fois dans le "Manitoba Press" de Winnipeg et une seule fois dans la "Press" de Dauphin. Des avis semblables furent aussi envoyés au surintendant des forêts et aux agents des bois de la couronne à Winnipeg, et à Prince-Albert ainsi qu'à trois directeurs de bureaux de poste—des avis de trois pouces de longueur et deux pouces de largeur. On n'a pas fait d'excès de publicité.

L'hon. M. FOSTER : C'est une preuve d'économie de la part du Gouvernement.

M. AMES : Oui, mais il est difficile de prétendre que ces avis étaient de nature à

attirer les enchérisseurs. Voyons ce qui est arrivé. Ces avis partirent d'Ottawa vers le 12 octobre. Ce n'est qu'une semaine plus tard qu'ils purent être publiés dans les journaux de Winnipeg et de Dauphin, de sorte que personne dans cette région n'a pu en prendre connaissance avant le 20 octobre. Supposons maintenant que quelqu'un ait vu dans un journal de Winnipeg, le 20 octobre, un avis disant qu'une concession forestière sera mise à l'enchère au lac du Cèdre qui est environ à 60 milles au nord du chemin de fer. Il faut naturellement un certain temps pour organiser un voyage d'exploration. Il faut se procurer le personnel, les canots, les provisions et il aurait fallu au moins dix jours de préparatifs, avant de pouvoir aller examiner ces terrains. Il était inutile de s'adresser au bureau de Winnipeg, car l'agent des bois de la couronne ne pouvait donner aucun renseignement. Il aurait pu tout simplement dire : Voici l'avis, allez voir la concession vous-même. A l'époque où les explorateurs seraient arrivés au lac Winnipegosis vers le 1er novembre il n'y aurait plus de bateau à vapeur sur le lac, de sorte qu'ils auraient été privés du moyen ordinaire de se rendre au lac du Cèdre. Vers le 8 ou le 10 novembre, le lac commence à geler, et la glace n'est pas assez résistante pour les voitures, mais trop épaisse pour les canots. Un citoyen de Winnipeg qui aurait voulu enchérir n'avait donc aucun moyen de se rendre sur les lieux pour examiner ces concessions. Dans les conditions les plus favorables, il aurait fallu quinze jours ou plus pour se rendre au lac et en faire le tour, puisqu'il a une circonférence de 150 milles, et que c'est là que se trouve le bois.

Cependant on aurait voulu que les enchérisseurs se rendissent au lac Winnipeg, puis au lac du Cèdre et revinssent à Winnipeg à temps pour voir aux détails de la partie financière d'une grande entreprise, et préparer une soumission et l'envoyer au département pour le 2 décembre.

Qu'est-il arrivé ? Exactement ce qu'on attendait et ce qu'on désirait. Le 2 décembre, il n'y avait qu'une seule soumission, celle du premier pétitionnaire, M. A. W. Fraser, et pour une concession de 60 milles carrés, notre ami Fraser offrit la somme énorme de $500 et sa soumission fut acceptée. Ceci était la première soumission et il n'était pas nécessaire d'inscrire le chiffre $500, avec une encre et une plume différentes. Pour cette somme insignifiante, cette précieuse concession passa des mains du gouvernement à celles de M. A. W. Fraser, ou du client inconnu qu'il représentait. L'ami Fraser est toujours à l'affut des bonnes occasions. Quand on examine les soumissions, on constate qu'il offre toujours à peu près le dixième du prix que les autres attachent à la concession. Si jamais une bonne occasion se présente, on est certain que l'ami Fraser est rendu.

Quoi qu'il en soit, cette soumission de $500, aux taux ordinaires des soumissions de l'ami Fraser, représente $5,000 de la part d'un autre soumissionnaire. Après avoir obtenu sa concession, M. Fraser entre en pourparlers avec le commissaire des terres qui était alors l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) et il n'eut pas de difficulté à le faire consentir à augmenter l'étendue de la concession de 60 à 90 milles carrés. On ne demanda pas de nouvelles soumissions, on n'exigea pas le versement d'une nouvelle prime, et Fraser fut autorisé à choisir une concession de 90 milles carrés, sur le lac du Cèdre, tout cela pour la somme de $500, soit $5.56 par mille carré, ou un peu moins d'un cent l'acre.

On pourrait croire qu'un commissaire des terres soucieux de ne pas sacrifier le domaine de l'Etat, aurait trouvé cette offre insuffisante et aurait demandé de nouvelles soumissions. Pas du tout. Cette unique soumission fut acceptée et la concession fut adjugée à ce prix. Et depuis, le Gouvernement qui était si pressé qu'il ne pouvait pas donner à d'autres le temps d'aller examiner les concessions qu'il mettait en vente, n'a fait aucune difficulté pour permettre à l'ami Fraser de prendre plus de trois ans pour faire le choix définitif de sa concession autour du lac du Cèdre. Ce n'est que quatre ans après qu'il déposa au département le plan arpenté. Dans l'intervalle tous les autres acheteurs étaient évincés; on leur disait que tant que l'ami Fraser n'aurait pas fait son choix, personne ne serait admis à acquérir des concessions dans cette région. Il a donc fallu quatre ans à l'ami Fraser pour choisir et désigner ses terrains, couvrant une superficie de 90 milles, autour du lac du Cèdre, où l'on trouve de l'épinette en quantité.

L'hon. M. FOSTER : Sur quelle étendue devait-il faire son choix ?

M. AMES : La circonférence du lac est d'environ 150 milles et les îles ont une superficie d'environ 40 milles carrés. Si quelqu'un dans cette Chambre suppose que ce bois n'est guère utilisable, je me ferai un plaisir de lui faire voir des photographies prises cet été par un de mes amis qui a visité ces parages.

M. Fraser acheta cette concession, non dans le but de l'exploiter et d'ériger des scieries, car il n'est pas dans le commerce du bois. Il gagne plus d'argent dans son bureau à Ottawa. On me dit qu'il a un associé à Winnipeg, M. D. B. Macdonald, qui s'occupe de la vente des concessions, et celle-ci est actuellement offerte en vente. J'ai ici le prospectus publié par MM. J. Heffner et fils, agents d'immeubles, 367 rue Main, Winnipeg, qui donne la description et le prix de la propriété. Vous me permettrez, monsieur l'Orateur, d'en donner lecture à la Chambre :

La concession du lac du Cèdre est située sur le cours de la Saskatchewan et comprend environ 100 milles carrés, dont le rendement probable sera de 250,000,000 de pieds. Cette concession pourrait être exploitée avec avantage, concurremment avec la concession précédente. Comme vous pourrez le constater par le plan ci-joint, il y a un court portage pour faire passer les billots du lac du Cèdre dans le lac Winnipeg—une distance de 2 milles ½ à 3 milles. Le niveau des deux lacs est le même, et le terrain entre les deux est bas et uni. Le bois est sur les rives du lac, sur une étendue compacte de 60 milles carrés, et sur les îles ou parties d'îles qui ont été choisies. Les arpentages sont faits, mais je n'ai pas encore les plans. Le bois est de bonne qualité et suffisamment exempt de nœuds, supérieur sous ce rapport aux bois des districts d'Erwood et de Red-Deer, mais pas aussi gros. Le prix de cette concession est de $500,000.

Une assez jolie spéculation, n'est-ce pas ? Le Gouvernement s'en est dépossédée pour $500. M. Fraser a payé $450 par année de rente foncière, une faible somme comme protection contre les incendies, environ $2,000 pour l'arpentage, et il en demande aujourd'hui $500,000.

La même concession a été offerte en vente par la Knoblunch Land Company de Minneapolis, qui en demandait le même prix. Ce n'est pas une mauvaise spéculation, quand on peut revendre une propriété mille fois plus cher qu'on ne l'a payée. Même en ajoutant la rente foncière pendant cinq ans, si M. Fraser revend sa concession cent fois ce qu'elle lui coûte, ce sera encore une belle opération.

Je prétends que le département a fait absolument le jeu de M. Fraser en vendant cette concession. L'examen des documents démontre qu'il y a eu collusion entre le département et M. Fraser au sujet de cette concession, car sans cela elle n'aurait jamais été mise en vente dans de pareilles conditions. M. Fraser dit qu'il l'a achetée pour un client dont le nom n'est pas donné. Quel est ce client ? La Chambre a-t-le droit de le savoir ? Peut-on permettre à M. Fraser de servir de paravent, pour que quelqu'un puisse acquérir moyennant $500. . .

L'hon. M. FOSTER : Qui était ministre de l'Intérieur à cette époque ?

M. AMES : L'honorable député de Brandon (M. Sifton) et l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) était commissaire des terres.

L'hon. M. FOSTER : Cela vaut bien la peine d'aller à Stanstead, défendre la conduite du Gouvernement dans ces opérations.

M. AMES : Le 23 janvier, 1908—tout récemment—cette concession a été transportée à la Spruce Lumber Company.

M. J. D. REID : Ce mois-ci ?

M. AMES : Oui.

M. BENNETT : Quelle est cette compagnie ?

M. AMES : La même sous un autre nom, apparemment. Le président de la Spruce Lumber Company est M. W. C. Perkins et le secrétaire, M. H. H. Williams. Les probabilités sont que la concession n'a guère changé de propriétaires.

Passons maintenant à une autre concession qui, à la demande du même Fraser, a été mise en vente, à la même. Elle est au nord du lac du Cèdre et est connue sous le nom de concession du lac à l'Orignal. Ce lac se décharge aussi dans une rivière tributaire de la Saskatchewan et tout le bois de cette région peut être facilement transporté par eau jusqu'au lac du Cèdre et de là aux scieries. Le lac à l'Orignal est à peu près de la grandeur du lac Nipissing ; on voit par là que le privilège de la coupe du bois sur le lac à l'Orignal n'est pas un mince privilège.

Ce bois peut être scié aux Grands rapides et de là être transporté sur des barges jusqu'à l'extrémité du lac Winnipeg. Quand le chenal aura été amélioré on pourra l'amener jusqu'aux quais de Winnipeg, à très peu de frais. Fraser envoya une pétition pour cette concession, et cette fois encore, il le fit au nom d'un client. Il demandait 60 milles et les conditions étaient les mêmes que pour la concession du lac du Cèdre. On remarque la même insuffisance des avis, la même impossibilité de visiter les lieux, si ce n'est que le lac à l'Orignal est un peu moins éloigné et moins difficile d'accès que le lac du Cèdre, et le résultat fut à peu près le même.

Il ne pouvait pas être question de concurrence. Les seules soumissions qui furent envoyées venaient d'Ottawa. M. Fraser fit une soumission nominale de $1,000. Il est évident qu'il ne s'attendait pas à avoir de la concurrence. Mais une surprise lui était réservée, car un nommé John Currie, un associé, me dit-on, de M. M. McDonald, personnes parfaitement solvables, envoya aussi une soumission pour $6,420. Ensuite arriva une autre soumission de $7,000, signée W. H. Nolan. C'est cette dernière qui obtint la concession.

Or, il y a deux ou trois jours, nous avons pu examiner les pièces originales relatives à cette affaire. Le Gouvernement a consacré deux semaines à vouloir nous persuader que nous n'avions pas besoin de ces originaux ; on prétend même que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ne mettait guère d'empressement à nous en laisser prendre connaissance. Quoi qu'il en soit, ces documents sont maintenant sur le bureau de la Chambre et en les examinant qu'avons-nous constaté ? Nous avons constaté que la soumission de Fraser et celle de Nolan ont été écrites par la même personne. D'après les copies nous étions portés à croire que ces soumissions avaient été faites par deux soumissionnaires différents. Les co-

pies clavigraphiées laissaient supposer qu'il y avait eu réellement concurrence. Mais les originaux nous ont permis de constater que ces deux soumissions viennent de la même étude d'avocat ; que l'une est signée par le pétitionnaire lui-même, de son propre nom, et que sur l'autre il a apposé le nom d'une autre personne—avec ou sans son consentement, nous n'en savons rien.

Je voudrais maintenant poser une question bien naturelle. Comment Fraser a-t-il su qu'il était nécessaire d'envoyer une deuxième soumission, sept fois plus élevée que la première ? Les trois portent la même date : 2 décembre. Fraser se voit tout à coup dans la nécessité d'offrir $7,000 pour la concession et il les offre au nom d'un autre. Comment savait-il qu'il lui fallait offrir $7,000 pour obtenir la concession ?

Il y a une autre chose que l'examen des originaux nous a permis de constater. C'est que la soumission de Nolan, écrite par Fraser, avait d'abord été faite sans que le prix y fut mentionné ; le prix a été ajouté subséquemment, avec une plume différente, et séché immédiatement. Qui a ajouté le prix ? Le blanc a-t-il été rempli avant ou après que la soumission fût parvenue au département ? Si c'est avant, comment Fraser a-t-il su qu'il lui fallait offrir $7,000 ? Si c'est après, quel est cet ami complaisant qui lui a rendu ce service ?

Autre chose maintenant. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) était commissaire des terres à cette époque. C'est un homme très avisé et il ne doit pas être facile de lui en imposer. Je ne puis concevoir qu'il ne se soit pas aperçu que les deux soumissions étaient de la même écriture. Je ne comprends pas qu'il n'ait pas vu quelque chose de louche dans ces deux soumissions qui exigeaient une enquête. A-t-il surveillé les intérêts du département qui lui était confié? A-t-il institué une enquête? A-t-il accepté ces deux soumisions écrites par la même personne—de la personne qui avait signé deux noms différents, sur deux soumissions différentes? Il y a dans tout ceci quelque chose qui demande à être expliqué.

M. MACDONALD : Qu'aurait-il dû faire?

M. AMES : Demander de nouvelles soumissions.

M. J. D. REID : Faisait-il bien d'accepter une soumission en blanc?

M MACDONALD : Il a accepté la plus haute, comme on doit toujours faire.

M. AMES : L'honorable premier ministre ne croit-il pas que cette affaire devrait être l'objet d'une enquête? Ne pense-t-il pas qu'il conviendrait de fournir à M. Fraser et à M. Nolan l'occasion de donner des explications? Nous sommes prêts à faire notre part s'il veut nous accorder une enquête. Nous nous efforcerons de rétablir les faits sous leur vrai jour si l'occasion nous en est donnée. L'honorable premier ministre accordera-t-il cette enquête?

Poursuivons l'histoire de cette opération. Les documents font voir que M. Nolan n'était qu'un prête-nom, car tout indique qu'il ignorait que la concession lui avait été adjugée. Qu'arriva-t-il ensuite? Cinq jours après l'adjudication, Nolan transportait la concession à la Imperial Pulp Company. Quels sont les membres de cette compagnie?

Nous aimerions savoir quels sont les actionnaires de l'Imperial Pulp Company, quels sont les intérêts de cette compagnie, quels sont ceux qui bénéficient de ses opérations, et où se trouve son siège.

Ce transport fut effectué, je le répète, cinq jours après que M. Nolan eut obtenu la concession. Qui avait demandé à M. Nolan d'effectuer ce transport ? Celui qui occupait alors la charge de commissaire pourrait-il nous dire en quelles circonstances M. Nolan consentit à ce transport et pour quelles raisons il l'a effectué ? Il y a là quelque chose qui demande à être expliqué. On sait que M. Nolan et l'ex-commissaire sont très intimement liés, qu'ils ont des intérêts communs en affaires. Il y a beaucoup de choses à éclaircir dans les rapports de l'ex-commissaire avec M. Nolan. Nous sera-t-il donné de rechercher devant un comité quelle était la nature de ces rapports ?

Reprenons l'historique de la concession. Bien que celle-ci eût été transportée à l'Imperial Pulp Company, le transport ne fut enregistré que trois ans plus tard. Dans l'intervalle, le département avait prévenu Nolan et Fraser, et celui-ci avait acquitté les redevances générales au nom de Nolan. Je doute fort que Nolan ait jamais versé à tort un seul dollar à même ses propres deniers par rapport à cette concession. Nous aimerions savoir, et je crois qu'un tribunal d'enquête nous permettrait de le découvrir, qui a obtenu le prolongement de la concession, si ce n'est pas Nolan qui l'a fait. En tout, qui Fraser et Nolan représentent-ils ? Qui Fraser, Nolan et l'Imperial Pulp Company représentent-ils ? Il s'agit de terrains de grande valeur, nous voulons savoir à qui la transaction a bénéficié.

On n'a pas fait de difficulté, dans ce cas-là, pour porter de 60 à 70 milles l'étendue de la concession ; on n'a pas fait de difficulté pour donner aux heureux soumissionnaires l'avantage de faire leur choix. Le choix définitif devait être fait le 31 décembre dernier ; du moins le dernier délai accordé expirait à cette date-là. Le ministre de l'Intérieur aura-t-il l'obligeance de nous dire s'il en a été accordé un autre ? On leur a accordé pour choisir leur concession, un délai de quatre années durant lesquelles nul autre qu'eux-mêmes n'avait droit de pénétrer sur ce terrain, nul n'avait le droit de demander l'autorisation d'abattre un seul arbre de ce domaine. Quatre années durant, Fraser, Nolan et l'Imperial Pulp Company ont eu la haute main sur tout ce qui, dans les environs du lac de l'Elan, avait une valeur quelconque.

Quelle est la valeur de cette concession? Il a été fait à ce propos un rapport par un spécialiste qui s'est transporté sur les lieux. Ce rapport nous apprend qu'il se trouve sur la concession beaucoup d'épinette blanche plus grosse que celle que l'on voit au lac de l'Elan. Je pourrai faire voir au premier ministre, au ministre de l'Intérieur ou à n'importe quel membre de la Chambre des photographies du bois que l'on trouve sur cette concession.

Une VOIX : Vous devriez donner des projections à la lanterne magique.

M. AMES : J'ai des vues pour la lanterne magique, et je saurai m'en servir. On voit là des arbres plus gros que le corps d'un adulte, des étendues de plus d'un mille où les arbres peuvent donner des pièces de bois dont la longueur moyenne excède quarante-cinq pieds. Cette concession est également à vendre, ou du moins elle l'était récemment. J'ai à propos de cette concession un prospectus de la maison J. Haffner et Fils, 367 rue Main, Winnipeg; voici la description que ces messieurs en font :

L'acheteur a droit de choisir soixante milles carrés sur les bords de ce lac, y compris les îles ou les parties d'îles qu'il lui plaira d'acquérir. Cette concession n'ayant pas encore été arpentée, on ne peut dire au juste quelle en est la superficie. Comme au lac du Cèdre, le bois se trouve à proximité de l'eau, on peut en effectuer le flottage en estacades jusqu'au lac du Cèdre, sans interruption, et le remorquer ensuite jusqu'aux fabriques sur les bords du lac Winnipegosis. On estime que la concession peut fournir entre 250 et 300 millions de pieds de bois que l'on offre en vente à raison de $2 les mille pieds, la quantité devant être déterminée d'après la grosseur des arbres ou par voie d'arbitrage. Conditions: cinquante cents comptant, le reste devant être versé selon qu'il sera convenu.

S'il se trouve 250 millions de pieds de bois, cela représentera $500,000 ; s'il s'en trouve 300 millions, cela donnera $600,000. Ne semble-t-il pas que si l'on a pu obtenir cette concession d'une valeur de $500,000 ou de $600,000 dans les circonstances louches que révèlent les documents, le gouvernement devrait instituer une enquête, et que s'il institue une enquête, les investigations devraient s'étendre à chaque transaction où Fraser, Nolan ou l'Imperial Pulp Company se sont trouvés mêlés ?

Le 18 décembre 1906, cette concession eut le sort des autres: elle passa aux mains de l'Imperial Pulp Company, à laquelle un nouveau bail fut accordé le 20 janvier 1908. Quels sont les membres de cette compagnie?

Nous ne le savons ; tout ce que nous savons, c'est que D. H. McMillan en est le président, et R. R. Pattinson, le secrétaire. Ce M. McMillan n'est autre, je crois, que le lieutenant-gouverneur du Manitoba. Nous aimerions savoir combien M. McMillan détient d'actions, quels sont les porteurs du reste, quels ont été les actionnaires depuis l'origine et quels sont les véritables bénéficiaires des opérations ; car l'Imperial Pulp Company possède 475 milles des plus beaux bois de l'Ouest, qu'elle a entièrement acquis dans les sections reculées avant que le bois fût recherché, avant que ces régions-là fussent explorées ou rendues accessibles. Les concessions se donnaient alors pour une bagatelle, on les adjugeait à un prix dérisoire; c'est ainsi qu'elles sont tombées aux mains de cette compagnie et de ses représentants.

Je ne ferai que de très brèves observations au sujet de la troisième concession, celle du lac du Cormoran, qui porte le n° 117. Le rapport et des photographies en ma possession indiquent que le bois des environs de ce lac est de grosse taille et de qualité excellente ; il s'y coupera en certains endroits, d'après des calculs précis, six ou sept millions de pieds de bois au mille. La compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson projette déjà de traverser ce terrain, et lorsque sa ligne se prolongera vers le nord, la concession aura encore plus de valeur. C'est encore M. A. W. Fraser qui a fait la demande de cette concession ; il avait demandé l'autorisation de choisir cinquante milles carrés dans une superficie de 200 milles carrés. Ici encore il y eut insuffisance de publicité : c'était en hiver, et il ne fut accordé qu'un délai de 47 jours depuis le départ des annonces d'Ottawa jusqu'à l'arrivée des soumissions. On voit qu'un tel délai ne permettait pas de faire une publicité suffisante dans l'Ouest et rendait absolument impossible un voyage de 100 milles à travers cette partie septentrionale du pays, au cœur de l'hiver. Bien qu'il eût demandé la concession, M. A. W. Fraser ne fit pas d'offre. Qui donc la soumissionna et réussit à l'obtenir ? Elle fut adjugée aux McDonald, les seuls soumissionnaires, à raison de $1,845. Les McDonald étaient déjà intéressés avec Curry dans la concession située sur les bords du lac voisin, au sud.

M. DUNCAN ROSS : Ces McDonald sont-ils les mêmes qui ont fait une seconde offre au sujet de cette concession ?

M. AMES : Oui, et je le ferai voir, si vous le permettez.

L'hon. M. FOSTER : La question n'est pas mauvaise.

M. AMES : La correspondance semble indiquer que M. Fraser était très désireux d'obtenir la concession 1171, mais son zèle semble s'être ralenti ; il ne soumissionna pas la concession, qui fut adjugée aux seuls soumissionnaires, aux McDonald, d'Ottawa.

M. DUNCAN ROSS : Puisque ce sont les mêmes McDonald, comment l'honorable député peut-il prétendre que M. Fraser devait faire une deuxième offre en opposition à celle de ces McDonald ?

M. AMES: Je vois qu'il me va falloir expliquer que M. Fraser et les McDonald n'ont

rien de commun et qu'ils se font d'ordinaire une vive concurrence. A l'égard de la concession 1108, il fut fait une deuxième offre par James Curry et par Fraser-Nolan. Il y a lieu de présumer qu'il déplaisait aux McDonald de voir la concession 1108 leur échapper et que M. Fraser renonça à la concession 1171 pour obliger les McDonald qui la soumissionnaient. En tout cas, s'il était fait une enquête, il suffirait peut-être de quelques questions posées avec à propos pour faire la lumière sur ces faits.

On estime à environ 75 millions de pieds la quantité de bois que renferme le n° 1171. A qui cela pourrait être agréable, je me ferais un plaisir de montrer des photographies de cette concession. A raison de $2 les mille pieds, le bois de cette concession vaudrait $150,000. Ces données nous permettent d'établir certaines comparaisons pour juger de la part qui revient à l'Etat sur ces concessions lointaines. La concession du lac du Cèdre, d'une superficie de 90 milles carrés, et que l'on dit renfermer 250 millions de pieds de bois, fut adjugée au prix de $500; celle du lac du Daim, d'une superficie de 70 milles carrés, fut, avec les 250 millions de pieds de bois qu'on lui attribue, adjugée à raison de $7,000; et celle du lac du Cormoran, d'une superficie de 50 milles carrés, et que l'on dit renfermer 75 millions de pieds de bois, s'est vendue $1,845. C'est-à-dire que l'on a aliéné à raison de la somme énorme de $9,345 deux cent dix milles carrés de notre domaine forestier, soit toute la réserve de bois de la grande ville de Winnipeg, à raison de $45 le mille carré. Ces concessions sont évaluées à $1,150,000 ; on considère qu'elles valent $5,500 le mille carré, et l'on dit qu'il s'y trouve 575 millions de pieds de bois debout. De tout ce bois, le Gouvernement n'a obtenu que $9,345.

L'hon. M. PUGSLEY : Combien par mille carré ?

M. AMES : Le Gouvernement en obtient $45 sous forme de prime, et les concessionnaires en demandent $5,500.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député donne-t-il à entendre que la valeur de la généralité des terres forestières de ce pays est de $5,500 le mille carré ?

M. AMES : Le prix de $5,000 le mille carré n'a rien de déraisonnable, du moins là où le bois abonde.

L'hon. M. PUGSLEY C'est au moins 500 p. 100 de plus que ne valent dans ma province les meilleures terres forestières du domaine public.

M. AMES : Je dois dire que c'est là le prix mentionné au prospectus, et c'est la valeur que les concessionnaires eux-mêmes attribuent à ces terres. Pour le bois de ses concessions, la compagnie de la baie d'Hudson a établi un prix fixe de $5.50 les mille pieds. Il n'est pas rare qu'une concession forestière puisse fournir deux, trois ou même quatre millions de pieds au mille carré.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député sait-il que la compagnie de la baie d'Hudson a obtenu ses concessions d'un gouvernement conservateur sans bourse délier?

M. AMES : Monsieur l'Orateur, il ne me reste plus que quelques mots à ajouter avant de reprendre mon siège. Les quelques exemples que j'ai cités corroborent ce que je disais au début de mes observations. Je prétends que le Gouvernement s'est trop empressé d'aliéner ces terres forestières, qu'il les a vendues avant d'avoir la moindre idée de leur valeur, en des circonstances —du moins en ce qui concerne une concession en particulier—qui me paraissent louches, en des circonstances de nature à empêcher toute concurrence; qu'il s'est dessaisi, pour moins de $10,000 d'une propriété valant au delà d'un million de dollars; et que la série des transactions avec A. W. Fraser, Nolan et l'Imperial Pulp Company devraient être l'objet d'investigations minutieuses d'un comité de la Chambre.

Par tout l'Ouest canadien, les soupçons se font chaque année de plus en plus graves à l'égard de l'administration du ministère de l'Intérieur. C'est pourtant la même chanson : des gens sérieux vous diront qu'il est inutile de soumissionner l'achat des terres forestières à moins de recourir à l'intermédiaire de quelque favori du Gouvernement. Si l'on veut que ces concessions se vendent à un prix raisonnable, il faut ramener la confiance; il ne faut pas permettre que les citoyens de l'Ouest, qui sont les exploitants naturels de la région, sentent qu'il leur est imposible d'obtenir justice ou que ces adjudications cachent quelque chose qui ne peut supporter la lumière. C'est pour cela que je demande l'institution de cette enquête.

Il me vient parois à l'esprit que la Chambre et le pays ne se rendent pas bien compte du double rôle assigné au Parlement. Nous n'avons pas seulement mission de surveiller la dépense des revenus de l'Etat ; nous sommes aussi les gardiens constitués de l'immense actif national dont il n'a pas été dressé d'inventaire. Nous ne nous faisons pas une juste idée de la valeur énorme du sol, des gisements de houille, des terres à pâturage et des terres forestières confiées à la surveillance du Parlement. Dans la plupart des provinces, c'est au parlement provincial qu'appartient la surveillance immédiate des richesses de cette nature, tandis que celles des vastes territoires du Nord-Ouest sont confiées à la garde du gouvernement fédéral.

Les terres forestières dont il a été question ce soir sont situées bien loin d'ici, et l'on ne peut guère s'attendre à ce qu'elles soient surveillées aussi étroitement qu'il conviendrait ; mais je prétends que le Gouverne-

ment actuel a administré notre richesse d'une façon que l'on ne peut qualifier que d'imprévoyante. Ces terres, je sais que pour les exploiter il est nécessaire de les aliéner, mais j'estime que le Gouvernement devrait en garder la possession jusqu'à ce que le besoin des produits que l'on peut tirer se fasse réellement sentir. La plus-value non gagnée, la plus-value résultant de la colonisation, du perfectionnement des moyens de transport et des centaines de milliers de dollars que nous consacrons au développement de ces régions; cette plus-value, dis-je, devrait nous revenir, à nous, en tant que représentants du peuple canadien. Et quand le Gouvernement permet de propos délibéré que ces domaines soient vendus à des enchères pseudo-publiques en des circonstances où seuls quelques spéculateurs, habitués des antichambres d'Ottawa, peuvent être admis à faire des offres, je dis qu'il faillit à son devoir. Voilà ce que je ne puis m'empêcher de penser lorsque je songe que depuis le lac Winnipeg jusqu'aux montagnes Rocheuses, il n'est plus un seul morceau de terre boisée sur lequel on n'ait jeté les yeux, que l'on s'est emparé de ce qu'il y avait de meilleur, et qu'il reste à peine une concession forestière convenable à prendre par celui qui en a besoin. Le Gouvernement s'est mis en bien mauvaise posture en négligeant de surveiller comme il devait la richesse nationale commise à sa garde.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) · Mon nom ayant été mentionné par les deux orateurs qui m'ont précédé, je dois à mon tour traiter cette question et prier la Chambre de m'accorder quelques moments d'attention.

M. Ames a demandé certains dossiers : on les lui a fournis ; il a demandé les originaux de certains documents ; on les a déposés. Ayant ces originaux sous les yeux, il formule des reproches à l'adresse du ministère auxquels ils se rapportent ; or, celui qui dans le temps représentait ce ministère, c'est moi. Si le ministère a fait quelque chose de mal, la faute en est à moi, et si l'honorable député prétend que nous avons mal agi, le ministère ou moi, à l'égard de ces soumissions, je déclare de la façon la plus énergique et la plus formelle que cela est absolument faux, et je mets l'honorable député ou n'importe quel de ses collègues de la gauche au défi d'avoir une bonne fois le courage de cesser de faire des insinuations, d'avoir le courage de formuler une accusation. S'il fait cela . . .

M. AVERY : Vous voterez pour qu'il soit institué une enquête?

M. TURRIFF : Je serai le premier à prier le premier ministre de lui instituer un comité et de lui fournir l'occasion de prouver ses accusations ; en ce cas, l'un de nous deux devra probablement disparaître, et nous verrons qui ce sera.

Je veux discuter quelques instants, comme les honorables députés qui m'ont précédé l'ont fait, l'administration des terres forestières de l'Ouest, et lorsque nous l'aurons un peu discutée et qu'il aura été fait sur le sujet un peu plus de lumière que nous n'en avons eu jusqu'à présent, la Chambre et le pays seront peut-être mieux en état de discerner quel est le gouvernement qui a mal administré le domaine forestier du Canada. Tout ce que les deux honorables préopinants ont allégué contre le gouvernement actuel condamne dix fois plus énergiquement l'administration conservatrice.

L'hon. M. FOSTER : Voilà qui tranche la question.

M. TURRIFF : Non pas. Ces temps derniers, l'honorable député qui m'interrompt ainsi (M. Foster) a parcouru le pays pour se répandre en assertions comme celles que M. Ames a faites ce soir, pensant bien que cela règlerait la question, mais il n'en fut rien. Il est allé avec ses amis colporter à Stanstead les mêmes accusations aussi vagues qu'échevelées, mais ce fut sans résultat. J'ai porté la parole aux mêmes réunions que certains orateurs de la gauche, de ceux-là qui la veille encore, comme à toutes les réunions tenues précédemment dans cette division électorale, se complaisaient à dénoncer l'administration des terres forestières du Nord-Ouest ; de ceux-là que je mis au défi de discuter la question avec moi . . .

L'hon. M. FOSTER : Qui a peur?

M. TURRIFF : . . . il n'en est pas un seul qui trouva un mot à dire. On avait apporté là les photographies, la lanterne magique et tout le bataclan, mais pour une raison ou pour une autre, cela n'eut pas l'heur de faire croire aux gens que le gouvernement n'administre pas le domaine public comme il convient, ni de convaincre qui que ce fût que si les conservateurs avaient une nouvelle occasion d'essayer de gérer les affaires de l'Ouest ou les autres, ils pourraient se tirer d'affaire aussi heureusement que le Gouvernement actuel.

M. Ames a insisté ce soir sur ce que le Gouvernement ne se rend aucunement compte de la valeur des concessions avant de les mettre à l'enchère. Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) pourrait faire quelque lumière sur ce point, car à l'époque où il était ministre, on tenta une couple de fois d'annoncer la vente des concessions en spécifiant qu'il s'y trouvait tant de bois, et on les vendit dans ces conditions. Qu'arriva-t-il? Le Gouvernement se vit forcé de rendre l'argent, parce que dans le délai compris entre temps où le rapport relatif à la quantité de bois avait été fait et le jour de la vente, les inspecteurs envoyés sur les lieux ne connaissaient pas leur affaire ou avaient fait de faux rapports, ou le bois avait été détruit par le feu, ce qui arrive souvent. Aussi, chaque fois qu'il vendit des concessions forestières ne renfermant pas la quan-

tité de bois qu'on leur attribuait le Gouvernement se vit-il obligé de rendre leur argent aux concessionnaires.

Suivant l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), il se trouve sur ces concessions entre deux et sept millions de pieds de bois au mille carré. Il est certain qu'en certaines parties du Nord-Ouest il existe des touffes d'épinette dont le rendement peut atteindre cinq millions de pieds au mille carré, mais je ne crains pas d'affirmer—et j'en appelle au témoignage de tous ceux qui sont au fait de la question—qu'il est impossible de trouver en cette partie-là du pays une seule concession forestière dont le rendement soit de cinq, six ou sept millions de pied de bois au mille carré. J'ajouterai même que dans la plupart des cas une concession de 50 milles carrés ne comprend pas plus de 10 ou 15 milles de terre bien boisée.

C'est à la Chambre et nullement à moi qu'il appartient de dire si l'administration a été bonne ou mauvaise. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) nous arrive avec un projet de résolution par lequel il propose de modifier les règlements et de changer le mode d'aliénation des terres forestières. Il arrive un peu tard, je crois, puisqu'il il y a déjà plus d'un mois que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a changé les règlements et que l'administration des concessions forestières se trouve régie par les prescriptions des nouveaux règlements.

M. LAKE : L'honorable député fait-il allusion au projet de résolution dont j'ai saisi la Chambre? S'il l'a lu, il ne l'a certainement pas compris.

M. TURRIFF : Je parle du projet de résolution soumis à la Chambre et des discours de mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) et du représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames). Au dire de ce dernier, les terres forestières donnent lieu à de la spéculation. le prix que le gouvernement en obtient est moins élevé que celui auquel se vendent les concessions en état d'exploitation. Je ne crois pas que l'honorable député soit bien au fait de l'industrie du bois au Nord-Ouest. Ce sont les propriétaires de scieries qui sont les mieux renseignés sur ce point. A vrai dire, chaque propriétaire de scierie de cette région ou de n'importe quelle autre partie du pays a bien soin de s'informer de la situation de toutes les terres boisées du pays, afin de savoir, s'il a besoin d'en acheter, ce qu'il y aura lieu d'en offrir lorsqu'elles se vendront à l'enchère. Si ces vastes concessions qui, au dire de l'honorable député, sont l'objet de la spéculation, se sont vendues à faible prix, il ne faut pas s'imaginer pour cela que les propriétaires de scieries ne savaient pas à quoi s'en tenir à leur sujet; et s'ils n'ont pas fait d'offres élevées, c'est que les concessions ne valaient pas cher et qu'il ne leur était pas avantageux d'en offrir un prix élevé, eu égard aux frais d'exploitation et au danger de destruction par l'incendie.

M. PERLEY : Que l'honorable député me permette de lui faire une question. Le délai compris entre la publication des annonces et l'envoi des soumissions était-il assez long pour permettre aux intéressés d'aller examiner ces terres boisées ?

M. TURRIFF : Oui.

M. PERLEY : En six semaines ?

M. TURRIFF : Oui, je trouve cela suffisant.

M. PERLEY : Cela donnait du temps tout plein ?

M. TURRIFF : Il y a dans les rangs de la gauche des gens trop lents pour faire le voyage dans ce délai ; l'honorable député est peut-être de ceux-là.

Une VOIX : Vous n'en êtes évidemment pas.

M. TURRIFF : L'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) a longuement discouru sur la valeur de ces terres. La valeur réelle d'une chose est bien différente de celle que lui attribuent les auteurs d'un prospectus. L'honorable député eût fait montre de beaucoup plus d'exactitude s'il avait cité un exemple quelconque, et je ne crains pas d'affirmer que de tous ceux qui se sont livrés à l'exploitation forestière dans l'Ouest au cours des dix années dernières, il n'en est pas un seul—s'il s'en trouve un, ce sera une exception—qui soit en mesure de vendre son actif sans perte ; je doute qu'il s'en puisse trouver un seul. J'en ai entendu un grand nombre exprimer le désir de tout vendre afin de se débarrasser de leurs dettes. Autant que je sache, l'exploitation forestière n'a été fructueuse, du moins jusqu'à présent, en aucune partie du Nord-Ouest.

On a aussi fortement insisté sur la facilité des conditions faites aux concessionnaires. Il convient cependant d'observer que le Gouvernement se réserve le droit d'exiger l'établissement d'une scierie et la coupe du bois dans les limites de chaque concession ; et il est absolument inexact de prétendre, comme on l'a fait ce soir et comme on s'est plu à le répéter depuis des mois par tout le pays, qu'en vendant ces concessions, le Gouvernement avait aliéné le sol de façon irrévocable. Il n'est pas un seul acre de toutes ces concessions dont la vente implique l'aliénation du sol. On ne vend que le bois : le sol reste à l'Etat. Chaque permis renferme une stipulation portant que le Gouvernement peut reprendre possession de toute partie des concessions où le bois a été coupé et, prévenant les concessionnaires de son intention de livrer leurs concessions à la colonisation ou d'en disposer de toute autre manière, en leur donnant un certain temps pour couper le bois ou enlever ce qui en reste.

M. R. L. BORDEN : N'y a-t-il pas aussi une stipulation portant que les permissionnaires pourront détenir leurs concessions aussi longtemps qu'il s'y trouvera du bois?

M. TURRIFF : Il y en a une portant que le permis peut être renouvelé chaque année, mais il est aussi stipulé que lorsqu'une partie de la concession aura été épuisée ou qu'une partie du bois en aura été coupé, le Gouvernement pourra exiger du permissionnaire qu'il coupe le reste du bois. L'Etat peut reprendre possession du sol au fur et à mesure que le bois en est coupé.

L'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) ayant appuyé sur la quantité de bois aliéné par le gouvernement actuel, je me permettrai à mon tour de faire voir combien nos adversaires en ont aliéné eux-mêmes à l'époque où ils détenaient le pouvoir.

M. AMES : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de nous apprendre quelle proportion les concessionnaires ont gardé du bois aliéné sous le régime conservateur ?

M. TURRIFF : Je serai bien aise d'exposer à mon honorable amis les raisons pour lesquelles ils n'ont pas gardé le bois ; c'est ce que je vais lui apprendre.

M. DUNCAN ROSS : Ils ont tous fait faillite sous le régime conservateur.

L'hon. M. FOSTER : C'est un reproche qu'on ne peut pas faire à vos amis.

L'hon. M. PUGSLEY : Aujourd'hui, tout le monde réussit mieux.

M. TURRIFF : On prétendra peut-être que la valeur du bois était moindre à l'époque où les conservateurs détenaient le pouvoir ; si cet argument valait, il s'ensuivrait logiquement que sous le régime Mackenzie le bois avait encore moins de valeur qu'à l'avénement de sir John Macdonald au pouvoir, en 1878, parce que la population du pays était alors moins nombreuse. Mais que voit-on ? Sous le régime Mackenzie, l'Ouest comptait déjà un certain nombre d'habitants et, de 1873 à 1878, le gouvernement vendit une petite étendue de terrains forestiers ; il en vendit 310 milles carrés à peu près aux conditions qui ont toujours prévalu depuis à cet égard. De ce bois, le gouvernement Mackenzie obtint $7150, soit, en moyenne, un peu plus de $25 le mille carré. Il y a longtemps de cela. A cette époque, le domaine forestier était régi de façon convenable, le bois se vendait à l'enchère, à ceux qui en avaient besoin, on l'adjugeait au plus haut enchérisseur, comme fit le gouvernement conservateur ; et cela tend à prouver que le gouvernement Mackenzie vendit le bois à un prix raisonnable. Mais qu'arriva-t-il lorsqu'il survint un changement de gouvernement et que les conservateurs furent portés au pouvoir ?

M. BRODER : Que l'honorable député me permette de lui poser une question. Qui changea la loi ? C'est le gouvernement Mackenzie qui la modifia de façon que le bois ne se vendit plus à l'enchère. En vous reportant aux Statuts, vous constaterez que c'est lui qui modifia la loi.

M. TURRIFF : Dans ce cas, dès que vos amis furent portés au pouvoir, ils s'empressèrent de la modifier à nouveau, car sous le régime conservateur le bois ne se vendit pas à l'enchère.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député voudrait-il me dire quelle situation créait la loi ainsi madifiée à nouveau ?

M. TURRIFF : Je ne saurais guère renseigner l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) à ce sujet, car il sait probablement aussi bien que moi à quoi s'en tenir à propos des règlements relatifs aux bois du Nord-Ouest.

Une VOIX: Il a sollicité une concession.

M. TURRIFF: Oui, il a sollicité une concession ; et à propos de documents originaux, si quelqu'un désire voir le texte, dans ce cas-là, il verra la demande de l'honorable député écrite de sa propre main.

M. AMES : Puis-je savoir si mon honorable ami (M. Turriff) a été obligé d'obtenir la permission de la Chambre afin de voir le texte.

M. TURRIFF : Lorsque l'honorable député demanda une concession, il se trouva qu'elle était convoitée par deux ou trois autres personnes ; mais lui ne voulait rien en donner, il désirait l'obtenir gratuitement. Subséquemment, il présenta une demande au nom d'un autre et le décret en conseil fut approuvé et cette tierce personne obtint la concession.

L'hon. M. FOSTER : Je devrai vérifier ces faits.

Une VOIX : Etait-il membre du Parlement à ce moment-là?

M. TURRIFF : Oui, il était alors membre du Parlement. Le ministère Mackenzie, de 1873 à 1878, a vendu 310 milles carrés. Or, examinons combien nos amis, les conservateurs, en ont vendu de 1878 à 1896. Si l'honorable député (M. Ames) a raison de dire que, pendant les dernières années, les forêts de l'Ouest ont été mises en vente avant qu'il fut nécessaire d'en disposer, avant qu'il y eut dans le pays des gens qui en avaient besoin, cette remarque s'applique assurément avec plus de force au régime conservateur. Le présent ministère libéral a vendu 6,000 milles carrés en onze ans. Que faut-il penser des conservateurs qui en ont vendu, non seulement, 6,000 milles carrés mais 29,322 milles carrés, à une époque où la population de l'Ouest n'était pas aussi nombreuse qu'aujourd'hui. Etait-ce conserver les forêts jusqu'au temps où il y aurait de la concurrence, jusqu'au temps où les co-

lons en auraient besoin ? Etait-ce les vendre avant que le besoin s'en fit sentir ? Le représentant de Saint-Antoine (M. Ames) a eu quelque chose à dire des députés et des sénateurs qui obtenaient des concessions forestières du présent ministère. Je dois dire sur l'heure que depuis l'avènement du présent ministère à ce jour, pas un seul acre de terre, pas un seul arbre, n'a été vendu à personne, ami ou adversaire, député ou sénateur, ou à qui que ce soit, d'une manière ou d'une autre, si ce n'est aux enchères, après la publication des annonces nécessaires et au plus offrant.

Quelques VOIX: Très bien! Très bien!

M. BENNETT : En voilà une bonne !

L'hon. M. PATERSON : Il n'est pas question ici des "conditions les plus faciles".

M. TURRIFF : Je le répète, le ministère conservateur a vendu 29,322 milles carrés de terres boisées. Cette superficie représente un nombre d'acres beaucoup plus considérable que celui que renfermait l'étendue des terres colonisables qui étaient encore disponibles dans l'Ouest il y a un an ou deux, au dire de l'honorable député (M. Ames). Elle représente 18,666,196 acres dont 15,351,744, soit 23,987 milles carrés, ont été donnés gratuitement. Dans chaque cas, pour ainsi dire, ils ont été donnés à des députés, à des sénateurs, à des hommes politiques et à des amis du ministère tory de cette époque. Tel est le dossier de nos adversaires. Voilà pourquoi ils ne peuvent pas obtenir que la population d'un coin quelconque du pays ajoute foi à leurs déclarations concernant le mode actuel d'administration des terres et forêts de l'Ouest.

Voilà pourquoi on n'a pas confiance en eux, car le public sait ce qui s'est passé lorsque ces messieurs ont eu la faculté d'administrer ces terres et forêts. La population canadienne sait qu'après l'élection de 1882 ou de 1883, des centaines de concessions de 50 milles, chacune, ont été données à presque tous les politiciens conservateurs du Canada. J'ignore pourquoi on s'est montré si généreux à cette époque, mais j'imagine que c'était en prévision de l'élection qui devait avoir lieu prochainement et qu'au lendemain de l'élection, on a voulu permettre aux amis du ministère de se refaire un peu.

Une VOIX : Combien a-t-on payé ces concessions ?

M. TURRIFF : Pour la totalité de ces 29,322 milles carrés, ou ces 18,766,196 acres, le Trésor a reçu, sous le ministère conservateur, une prime de $4.13 par mille carré, soit moins du cinquième de ce qu'il avait reçu plusieurs années auparavant, sous le ministère Mackenzie, pour des concessions forestières. Depuis que le présent ministère est au pouvoir, il a vendu 6,456 milles carrés au prix total de $528,878.80, soit $81.92 par mille carré, en moyenne. De plus, il y a le loyer du terrain, et le Gouvernement retire annuellement $30,000 de ce chef, outre la prime. Lorsque le bois est abattu, naturellement, la taxe d'abatage, qui est de 50 cents par mille pieds, doit être acquittée. Si le calcul du représentant de Saint-Antoine est exact, et s'il y a 5,000,000 de pieds de bois par mille carré, le Trésor public recevra $2,500 par mille carré. Si l'honorable député se trompe, par exemple, s'il n'y a que la moitié de cette quantité, le Gouvernement n'en percevra pas moins de fortes recettes pour le compte de l'Etat. Mais, il ne faut pas perdre de vue que celui qui, en ce pays ou ailleurs, place ses fonds dans les exploitations forestières court certains risques, et les commerçants de bois dans les rangs de la gauche le comprennent parfaitement. Il est exposé à perdre toute sa propriété dans un seul incendie.

Je désire citer les noms de quelques-uns de ceux qui ont obtenu des concessions forestières à titre gracieux sous le ministère conservateur. Je ne prendrai pas le temps de faire la revue de chaque année, mais j'indiquerai quels sont ceux qui, au cours d'une seule année, ont profité de ces avantages inattendus. On donnait des concessions aux députés, aux sénateurs et aux hommes politiques conservateurs, ainsi qu'à leurs amis. En parcourant la liste, c'est à peine si l'on découvre le nom d'un seul libéral. Si l'on en trouve un, c'est probablement celui d'un employé à la solde d'un conservateur influent. Je m'en tiendrai à l'année 1883, pendant laquelle nos adversaires ont donné en pur don, sans les mettre aux enchères, des terrains forestiers couvrant une superficie de 10,326 milles carrés, près du double de l'étendue des forêts que le présent ministère libéral a concédé depuis le mois de juin 1896, lorsqu'il prit les rênes du pouvoir. Je déclare que cette immense étendue a été cédée à titre purement gracieux. Le tout n'a pas rapporté assez d'argent pour payer un timbre-poste. Ces concessions ont été données, en une seule année, à des amis du ministère à cette époque-là.

Le premier nom est celui de M. T. O. Allan, qui a obtenu 32 milles de terres boisées.

M. James Apted a reçu 50 milles.

M. Frank Arnoldi, qui est, je crois, un conservateur bien connu d'Ottawa, a reçu 50 milles.

M. J. S. Atkins, politicien conservateur, de Winnipeg, a reçu 50 milles; M. Stewart Atkin, 50 milles également.

M. H. H. Bailey doit avoir rendu beaucoup de services aux gouvernants de ce temps-là. Il a obtenu 50 milles le 5 de janvier. Puis, le 11 d'août, la faim l'a repris et il a reçu 50 autres milles. Le 6 de novembre, il obtenait encore 50 milles et, le 29 de novembre, une quatrième concession de 50 milles—total, 200 milles, ou 128,000

acres octroyés gratuitement au même individu en une seule année.

M. John Bain—pas le nôtre—a obtenu 50 milles. Apparemment, il en voulait davantage ; aussi Bain et Patterson ont obtenu 50 autres milles.

Le représentant de Saint-Antoine dit que nous n'avons pas le temps de mettre les concessions aux enchères ni de les faire inspecter. En ce temps-là, on ne publiait même pas une seule annonce. N'importe qui pouvait se présenter et demander une concession forestière. Naturellement, le premier venu ne pouvait pas en obtenir; ceux-là seulement qui passaient pour de "bons partisans" trouvaient grâce. Plusieurs demandèrent une concession sans l'obtenir.

Le veinard dont le nom figure ensuite sur la liste est M. W. J. Baskerville qui a obtenu 50 milles.

M. E. A. Bates, 50 milles.

M. Walter Beatty—ci-devant représentant de Toronto à la Chambre d'assemblée, 50 milles.

M. J. H. Beatty a obtenu 48 milles au mois de juin, puis M John H. Beatty a obtenu 50 milles en décembre. Il était de Toronto.

MM. Alexander Bigg, Robert Bell, Bellemare et Lefebvre, J. G. H. Bergeron ont obtenu 50 milles, chacun.

Une VOIX : Oh ! Horace !

M. TURRIFF : M. E. B. Black a obtenu 50 milles et M. E. F. B. Black, 50 milles.

M. David Blain a obtenu 50 milles.

M. BLAIN : C'est un libéral.

M. HARTY : Il s'est ensuite rallié à votre parti.

M. W. J. ROCHE : Pourquoi le représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) n'a-t-il pas mentionné le nom du député de Dauphin (M. Burrows).

M. TURRIFF : Le nom du député de Dauphin sera mentionné en temps et lieu. Lui et son associé ont obtenu trois concessions de 50 milles, chacune, parce que son associé était un meneur tory très influent.

M. W. J. ROCHE : L'honorable député (M. Turriff) fait erreur. Le représentant de Dauphin était conservateur, lui aussi, à cette époque-là.

M. T. A. BURROWS (Dauphin) : Il y a deux ans, lorsque j'ai eu l'avantage de traiter cette question devant la Chambre, j'ai déclaré que j'avais reçu une concession à titre gracieux sous le régime conservateur. Je faisais le commerce de bois. Je n'ai pas accepté la concession uniquement dans un but de spéculation, à l'exemple du représentant de Beauharnois (M. Bergeron). J'ai abattu le bois dans l'espérance d'en tirer quelque profit—et mes bénéfices ne furent pas considérables. Je n'ai pas acheté dans un but de spéculation, comme M. Bergeron l'a fait.

M. TURRIFF : Le représentant de Marquette (M. Roche) déclare qu'à cette époque-là le député de Dauphin était conservateur, lui aussi. C'est que, plus heureux que le député de Marquette, il a découvert la vérité depuis et il est entré dans la bonne voie. Mon honorable ami de Toronto-nord a fait cadeau de 15,351 acres à ses amis.

Le représentant de Saint-Antoine (M. Ames) a voulu expliquer pourquoi ces personnes ne sont plus propriétaires de leurs concessions, en disant que les conditions onéreuses imposées par l'ancienne administration et les règlements qu'elle avait établis les ont obligées à abandonner leurs concessions. Je me fais fort de dire, monsieur l'Orateur, qu'on pourrait parcourir les concessions qui ont été données à cette époque-là et que, parmi ces centaines de concessions gratuites, on n'en trouverait pas trois qui aient été annulées pour cette raison. Je vous dirai pourquoi elles l'ont été. Ce n'est pas parce qu'elles ne renfermaient pas du bois de bonne qualité, mais parce que, du temps des conservateurs, ils n'attiraient personne dans la région et que ceux qu'ils y attiraient n'y demeuraient pas, de sorte que les propriétaires de concessions ne pouvaient pas payer et ne payaient pas le loyer de $5 par mille carré ; aussi, après plusieurs années, nombre de concessions cédées à titre gracieux et qui étaient précieuses furent annulées parce que le loyer n'était pas payé. Elles renfermaient le même bois que, dans plusieurs cas, le premier ministère a vendu à de bons prix et pour lequel il a perçu plus d'un demi-million de dollars de prime, sans compter la rente foncière et la taxe d'abatage. Poursuivons la nomenclature :

| Nom. | Superficie, milles carrés. |
|---|---|
| Black, H. | 50 |
| Boyd, J. C. | 50 |
| Brennan, J. C. | 50 |
| Brouse & Company, Geo. J. | 25 |
| Bremner, Jacob. | 50 |
| Bulmer, F. T. | 50 |
| Bulmer, H., jeune. | 50 |
| Bulmer, Henry, jeune. | 50 |
| Burke & Company, E. G. | 50 |
| Cameron, H. D. | 50 |
| Campbell, C. J. | 50 |
| Campbell, F. C. | 50 |
| Charette, Salem. | 50 |
| Church, C. R. | 50 |
| Clarke, Thomas. | 50 |
| Colby, C. C. | 50 |
| Cooke, J. M. | 50 |
| Cope, Fred. | 50 |
| Courtman, John. | 50 |
| Cummings, D. W. | 50 |
| Cummings, D. W. | 48 |
| Cunningham, James. | 50 |
| Daly, J. B. | 50 |
| Dawes, Joseph G. | 50 |
| Devlin, R. J. | 50 |

Le trafic des fourrures et le commerce de bois ont des points de contact au Nord-Ouest.

| | |
|---|---|
| Dickey, James A. | 50 |
| Dickinson, W. B. | 50 |
| Dickinson, G. L. | 50 |

| Nom. | Superficie, milles carrés. |
|---|---|
| Doty, Edwin | 50 |
| Doran, P. D. | 50 |
| Doty, Edwin | 50 |
| Duguay, J. H. | 50 |
| Duhamel & Daveluy | 50 |
| Dwyer, L. J. | 50 |
| Elliott, Wm. | 50 |
| Evans, Robert | 50 |
| Fair, Wood & Company | 50 |

N'oubliez pas que toutes ces concessions sont absolument gratuites, qu'il n'y a pas d'enchères, pas de primes.

| | |
|---|---|
| Farrow, John M. | 50 |
| Farrow, Asher | 50 |
| Fellows, C. L. | 50 |
| Fotheringham, John T. | 50 |
| Fraser, Alex. | 50 |
| Fuller, T. R. | 48 |
| Geary, John | 50 |
| George, R. and P. | 18 |
| Ginty, John | 50 |
| Goodwin, George | 50 |
| Grandin, Sa Grandeur l'évêque. | 10 |
| Hamilton, G. W. | 50 |
| Hanson, Geo. C. | 50 |
| Hart, Geo. F. | 50 |
| Heney, John Jos. | 50 |
| Henry, John | 50 |
| Hill, S. W. | 50 |
| Holmes, S. H. | 50 |

Plusieurs d'entre eux sont des conservateurs marquants d'Ottawa.

| | |
|---|---|
| Howland, Geo. W. | 50 |
| Howard, G. R. | 50 |
| Jackson, John | 50 |
| James, T. F. | 50 |
| Jamison, J. C. | 50 |
| Jones, T. R. | 50 |
| Kavanagh, Jos. | 50 |

Un conservateur influent du Nouveau-Brunswick.

| | |
|---|---|
| Kayll, A. J. | 16.75 |
| Kennedy, C. E. | 50 |
| Kennedy, T. L. | 50 |
| Kenny, Thomas | 50 |

Ancien représentant conservateur d'Halifax.

| | |
|---|---|
| Knight, S. | 50 |
| Knight, James | 50 |
| Law, Kyle Samuel | 50 |
| Le Baron, E. H. | 50 |
| Lecourt, Eugene | 30 |
| Leduc, Charles | 50 |
| Leeson, George | 48 |

Un conservateur éminent de Calgary.

| | |
|---|---|
| Lefebvre, Alfred | 50 |
| Longtin, R. | 30 |
| Lottridge, J. M. | 50 |
| MacArthur, J. B. | 50 |
| Macdonald, John | 50 |
| Macdonald ,Hugh | 50 |
| Macdonald, John R. | 50 |
| Macdonald, John J. | 50 |

Ce sont des conservateurs distingués de Toronto.

| | |
|---|---|
| Macdowall, D. H. | 50 |

Ancien représentant de Saskatchewan au Parlement.

| Nom. | Superficie, milles carrés. |
|---|---|
| Macfee, K. N. | 50 |
| Mackenzie, Wm. | 50 |
| Mackay, Alex. | 50 |
| Mackay, Percey | 50 |
| Mackay, Wm. | 50 |
| Mackay, Walter | 50 |
| MacMahon, E. | 50 |
| Martin, John | 50 |
| Massue, L. H. | 50 |
| Michaud, A. | 50 |
| Mihinnick, J. R. | 50 |
| Moffatt, A. | 50 |
| Montplaisir, H. | 50 |
| Moore, H. S. | 3.75 |
| Morton, William | 50 |
| Murphy, James | 50 |
| McCaffrey, William | 50 |
| McColl, Alex. | 48 |
| McCall, A. | 48 |

Je cite toujours les noms de ceux qui ont obtenu leurs concessions à titre gracieux, sans enchère, en une seule année. Je ne suis pas encore rendu au milieu de l'année.

| | |
|---|---|
| McCarthy, Wm. | 50 |
| McGillivray, E. | 50 |
| McKnight, James | 50 |
| McKnight, James. | 50 |
| McLaren, P. | 50 |
| McLean, A. D. | 50 |
| McLean, T. A. | 50 |
| McLean, Neil | 50 |

Les Maclean étaient déjà en évidence en ce temps-là comme ils le sont aujourd'hui à la Chambre.

| | |
|---|---|
| Rochester, John | 48 |
| Rutherford, A. C. | 50 |
| Sandford, W. E. | 50 |
| Scarth, W. B. | 50 |
| Shneider, T. H. | 65 |
| Sharples, Wm. | 50 |
| Shell River Colonization Company | 48 |
| Shields, Wm. | 50 |
| Shields, John | 50 |
| Shortiss, Thomas | 50 |
| Skead, Robert | 50 |
| Skead, E. S. | 50 |
| Skead, George | 50 |
| Small, C. C. | 50 |
| Smiley, H. | 50 |
| Smith, J. G. | 50 |
| Smith, J. S. | 50 |
| Smith, W. B. | 50 |
| Smith & Muir | 50 |
| Spinks, M. | 50 |
| Sproule, John C. | 50 |
| Squiers, A. | 50 |
| Starrs, Michael | 50 |
| Stewart, John | 50 |
| Stewart Ranch Company | 50 |
| St. Catherine Milling and Lumber Company | 50 |
| St. Catherine Milling and Lumber Company | 50 |
| St. George, H. Q. | 50 |
| Street, W. P. R. | 50 |
| Stubbs, Wm. | 50 |
| Stubbs, Wm. H. | 50 |
| Sutton, R. T. | 50 |
| Sutton, R. T. | 50 |
| Sutton, R. T. | 50 |
| Taillefer, L. | 50 |

| Nom. | Superficie, milles carrés. |
|---|---|
| Teeter, W. H.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Tellier, L.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Thorne, W. H.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Throop, R. C.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Tilt, James.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Tisdale, D.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Torence, H. A.. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Tromanhauser & Wells.. .. .. .. | 50 |
| Ward, H. A.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Welsh, T. P.. .. .. .. . | 50 |
| White, John.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Wiley, Thomas.. .. .. .. .. .. .. | 40 |
| Wilson, Wm.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Wilson, Wm.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Wilson, John.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Wilson, R. A.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Wood, James.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Wood & Dawson.. .. .. .. .. .. .. | 50 |
| Woods, James P.. .. .. .. .. .. .. | 50 |

M. Rochester est un ancien membre conservateur de cette Chambre.

M. SAM. HUGHES : Il est aussi l'oncle de M. W T. R. Preston.

M. TURRIFF : Si le représentant de Saint-Antoine (Montréal) voulait rappeler ses souvenirs, il pourrait peut-être répandre de la lumière sur cette affaire de la concession Rochester. M. Scarth était autrefois membre du Parlement. M. Robert Skead fut un jour un homme politique d'Ottawa. M. Tisdale est encore membre de cette Chambre.

M. BRODER : L'honorable député prétend-il dire que les permis concernant ces concessions ont été octroyés ?

M. TURRIFF : Oui, les permis ont été octroyés dans chaque cas par décret du conseil sous l'ancien régime.

M. BRODER : Il n'en est rien ; cela est contraire aux faits ; je m'en porte garant.

M. TURRIFF : Je déclare que ce que je dis est absolument vrai et, si l'honorable député le désire, je relirai la liste d'un bout à l'autre et je donnerai la date de chaque décret du conseil, car elle se trouve ici.

M. WARD : Je dois dire que cela est contraire à la vérité et que je n'ai jamais reçu un permis quelconque du ministère.

M. DUNCAN ROSS : Un de vos amis l'aura escamoté, j'imagine.

M. WARD : Non, je fournirai plus tard d'autres renseignements.

M. TURRIFF : Un décret du conseil a été rendu dans chaque cas. Pour ne pas perdre de temps, je n'ai pas mentionné la date de ces décrets ; mais elle figure dans la colonne du milieu et je puis la citer, si l'honorable député le désire. Voilà la liste des concessions octroyées gratuitement par nos adversaires, en une seule année, sans enchère, sans prime, sans aucun paiement, et ceux qui les appuyaient alors sont ceux qui viennent déclarer que le présent ministère n'a pas administré nos richesses forestières dans l'intérêt du pays et qui cherchent à blâmer son administration dans le projet de résolution dont la Chambre est saisie. Le nombre total d'acres cédés gratuitement en une année a été de 6,608,960.

M. LAKE : Combien de permis ont été octroyés, au dire de l'honorable député, et combien de décrets le conseil a-t-il rendus ?

M. TURRIFF : Il en eut deux cent douze cette ennée-là.

M. LAKE : Deux cent douze permis ?

M. TURRIFF : Deux cent douze décrets rendus en conseil.

M. LAKE : L'honorable député dit-il que le conseil a rendu deux cent douze décrets accordant le même nombre de permis.

M. TURRIFF: Le nombre des concessions a été de deux cent douze cette année-là. Le conseil a rendu un décret relativement à chaque permis qui a été octroyé dans chaque cas, aussitôt après le paiement de la rente foncière.

M. WARD : Vous ne répondez pas à la question. Combien a-t-on octroyé de permis?

M. PERLEY : Pourquoi ne répondez-vous pas à la question ?

M. TURRIFF : Un permis a été délivré à tous ceux qui ont payé la rente foncière et, dans chaque cas, le conseil a rendu un décret au préalable.

M. WARD : Vous refusez donc de répondre à cette question ?

M. TURRIFF : Je n'ai pas ce renseignement sous la main.

M. WARD : Je le crois.

M. LAKE : Vous ne voulez pas l'avoir.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député parle-t-il des décrets du conseil ou des permis ?

M. TURRIFF : J'ai déjà déclaré à deux ou trois reprises que, chaque fois qu'une demande a été présentée, le conseil a rendu un décret accordant les 50 milles.

M. LAKE : Sans concurrence ?

M. TURRIFF : J'ai gardé le silence pendant que vous faisiez toutes sortes de déclarations inexactes, et le moins que vous puissiez faire c'est de me permettre de continuer mon discours. Voilà ce qui se passait sous l'ancien régime, et on veut aujourd'hui blâmer l'administration des affaires du Nord-Ouest par le Gouvernement, relativement aux terres boisées. Je le répète, les membres de l'opposition ayant les documents sous les yeux, si quelqu'un d'entre eux désire porter une accusation contre moi, en ma qualité de membre du Parlement ou de fonctionnaire de l'Etat, dans cette affaire ou dans toute autre, qu'il porte

son accusation et demande un comité d'enquête qu'il obtiendra sur-le-champ. Nous verrons alors si les insinuations qu'on a faites sont fondées.

M. LAKE : Puis-je poser une question à l'honorable député, maintenant que je ne crains pas de l'interrompre? Pendant mon discours, j'aurais répondu à ses questions, s'il avait jugé à propos de m'en faire. Dit-il que tous les décrets rendus ont autorisé l'octroi des permis sans concurrence ?

M. TURRIFF : J'ai dit que dans chaque cas que j'ai mentionné ce soir, représentant une superficie totale de 6,000,000 d'acres, des décrets en conseil ont été rendus accordant des concessions aux requérants sans concurrence d'aucune sorte.

(A la demande de M. Perley, la suite du débat est renvoyé à une autre séance).

## QUESTION RELATIVE A L'INGERENCE DES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL DANS LA POLITIQUE MUNICIPALE.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Je désire adresser une question au ministre des Chemins de fer. Je tiens à la main une circulaire qui a été distribuée l'automne dernier, je crois. En voici le texte :

Chemin de fer Intercolonial
Bureau du gérant général,
Moncton (N.-B.), 23 septembre 1907.

Circulaire n° 381.

Aux employés.

Le ministre des Chemins de fer, ayant été prié de permettre aux employés de l'Intercolonial de solliciter ou d'accepter des charges municipales, a soigneusement étudié la question et il est d'avis que, règle générale, il n'est pas de l'intérêt du chemin de fer d'accorder cette permission. Ce n'est que dans des cas très exceptionnels que le ministre lui-même devra déterminer, où on peut servir l'intérêt public sans nuire aux intérêts du chemin de fer qu'il sera permis aux employés de rechercher ou d'accepter ces charges. Cette décision est fondée sur la pratique usuelle des chemins de fer en pareil cas, pratique qui, en somme, semble la plus propre à protéger les différents intérêts en jeu.

D. POTTINGER,
Gérant général.

Le ministre sait-il que deux employés de l'Intercolonial, MM. Blain et Munro, sont candidats à la charge de conseiller de ville, à Stellarton; ces cas sont-ils exceptionnels et pour quelle raison le ministère les considère-t-il tels?

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette d'apprendre à l'honorable député que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) est retenu à sa chambre par une grave indisposition. Je m'occuperai d'appeler son attention sur cette affaire dès qu'il sera en état de vaquer à ses occupations.

M. R. L. BORDEN : Le présent débat se poursuivra demain?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir).

---

# CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 31 janvier 1908.

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

## QUESTION RELATIVE AU DEPOT DE PIECES ORIGINALES.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire poser une question au ministre. Il a été convenu que toutes les pièces originales seraient confiées à la garde du greffier du comité des comptes publics. Il en a reçu une liasse très importante ce matin. Je suis allé pour l'examiner, et elle n'y était déjà plus. Le greffier m'a dit qu'il ne savait pas qui l'avait en sa possession, ni où elle était allée. Je regrette que le ministre des Travaux publics ne soit pas à son siège, parce que c'est une question qui relève de son département.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit comprendre que ce n'est pas là une question.

M. BENNETT : Je vais demander alors si quelque ministre de la couronne sait où sont les liasses ?

M. l'ORATEUR : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur l'habitude que l'on a prise de soulever des sujets de discussion, et ensuite de poser des questions, ce qui enlève naturellement tout effet à la règle qui a été adoptée à cet égard.

L'hon. M. HAGGART : N'est-ce pas une question de privilège ? Un membre de cette Chambre n'a-t-il pas le droit de parler en tout temps ?

M. l'ORATEUR : C'est là une autre affaire. Si l'on place la question sur ce terrain, elle change entièrement d'aspect. On peut en tout temps soulever une question de privilège.

Sir FREDERICK BORDEN : J'appellerai l'attention du ministre des Travaux publics lorsqu'il arrivera.

## QUESTION DE PRIVILEGE A PROPOS DE COMMENTAIRES DE JOURNAUX.

M. R. A. PRINGLE (Stormont) : Je veux soulever une question de privilège. Au sujet des remarques que j'ai faites devant

cette Chambre, mercredi dernier, au sujet d'une certaine motion tendant au dépôt de documents se rapportant à l'arrangement qui a été conclu pour fournir aux banques les moyens financiers d'aider au mouvement des grains de l'Ouest, quelques journaux ont dit :

M. Pringle a ensuite fait une attaque contre les banques canadiennes et leur fonctionnement.

D'autres journaux ont dit :

M. Pringle a fait une attaque furibonde contre les banques.

Bien que je sois un ami de la presse et que je l'ai généralement trouvée juste à l'égard des membres de cette Chambre, je dois la critiquer dans cette circonstance lorsqu'elle m'accuse d'avoir attaqué les banques du pays. Tout ce qu'il m'est nécessaire de dire, monsieur l'Orateur, c'est que j'ai traité les banques avec grande délicatesse et justice. J'ai dit :

Je ne voudrais rien dire qui puisse être interprété au détriment de nos banques; nous savons tous que le Canada possède plusieurs banques très solides et dans lesquelles le peuple a une confiance absolue.

Ces remarques n'attaquaient certainement pas les banques du pays. Puis je continuais :

Je suis convaincu qu'elles n'ont jamais été plus solidement établies qu'aujourd'hui et que le peuple peut leur accorder sa confiance sans réserve.

J'ai dit encore :

Que l'on comprenne bien que je n'attaque aucunement le crédit ni la solidité des banques canadiennes. Je considère que le Canada a traversé la dernière crise financière dans des conditions très satisfaisantes, et nous l'avons pu, parce que nous avons à la tête de nos institutions financières des hommes capables, des hommes prudents et prévoyants—des hommes qui nous ont prédit l'an dernier que la tempête approchait et qui avaient commencé à diminuer la voilure.

Je répète que je n'ai en aucune manière attaqué les banques du pays ; mais parce qu'un humble membre de cette Chambre ose proposer certains amendements qu'il croit utile d'apporter à nos lois dans l'intérêt du pays, les journaux l'accusent d'attaquer les banques. Je m'attendais à ces attaques parce qu'on m'en avait averti il y a quelque temps ; on m'avait dit : il vous est absolument inutile de proposer aucun amendement à la loi des banques, parce que vous allez avoir une grande majorité de la Chambre contre vous ; vous aurez aussi la presse contre vous et l'association des banquiers, et vous ne pourrez rien faire ; d'autres ont essayé avant vous et n'ont pas réussi. Je vous demande encore un instant seulement, monsieur l'Orateur. Je ne me propose pas de discuter notre système de banques, mais j'ai le droit de rectifier ce que l'on me fait dire. J'ai dit que le temps était arrivé au Canada où nous devrions avoir une loi réglementant le taux de l'intérêt entre les banques et les emprunteurs. J'ai dit que dans presque tous les pays sous le soleil, il existait des lois de ce genre, qu'au Canada nous n'en avions pas, et que conséquemment nos banques, qui constituent un véritable monopole, pouvaient dicter leur taux. J'ai dit cet après-midi-là que dans les différents états de la république américaine . . .

M. PRINGLE.

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député discute en ce moment la question générale. Il a parfaitement le droit sur une question de privilège de faire valoir en quoi les journaux ont mal rapporté ses paroles, mais entrer dans une discussion de la question dépasse les bornes d'une question de privilège et soulèverait de nouveau la question à son mérite.

M. PRINGLE : Je ne veux pas discuter d'une façon générale, mais je ne veux pas que l'on me fasse dire ce que je n'ai pas dit, et je n'ai pas attaqué les institutions financières du pays. Je donnais simplement mon avis sur quelques amendements qu'il était nécessaire d'apporter dans nos lois et je disais qu'à une date ultérieure, le temps viendrait de discuter la résolution dont j'ai donné avis et je m'étendrais plus longuement sur le sujet. A l'appui de mon assertion j'ai dit que M. H. C. McLeod, gérant général de la banque de la Nouvelle-Ecosse avait approuvé quelques jours seulement auparavant, de la manière la plus complète, la proposition de faire inspecter les banques par le Gouvernement. Ce n'est pas mon intention de donner ici lecture des paroles prononcées par M. McLeod à l'assemblée annuelle des actionnaires de la banque de la Nouvelle-Ecosse, mais je dis qu'il s'est déclaré d'une façon bien catégorique sur le sujet. C'est tout ce que je veux dire pour le présent. Je n'ai attaqué les banques d'aucune manière, mais un membre de cette Chambre doit avoir un plein droit de proposer, d'apporter à nos lois les amendements qu'il croit nécessaires dans l'intérêt du pays.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je demanderai aussi le privilège de dire, vu que certains journaux ont critiqué les remarques que j'ai faites dans cette Chambre et ont dit que j'avais attaqué les banques, de déclarer que telle n'était pas mon intention et qu'à mon avis je ne les ai attaquées en aucune façon. En outre je veux déclarer que je me prévaudrai toujours des droits et privilèges que possède un membre de cette Chambre, de critiquer les banques ou toute autre institution d'une manière légitime et juste. C'est ce que j'ai fait l'autre jour, et c'est ce que je ferai dans l'avenir, que les journaux ou les banques m'approuvent ou non.

## DEPOT DE PIECES ORIGINALES DEVANT LES COMITES.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Vu que le ministre des Travaux publics est maintenant à son siège, je veux appeler son attention sur le fait que des pièces originales, qui ont été déposées devant le comité des comptes publics, savoir les soumissions pour travaux de dragage, n'y sont plus maintenant. Vu que je désire, ainsi que d'autres de mes collègues, examiner ces pièces d'ici à la prochaine séance du comité, je demanderai au ministre s'il sait où elles sont, et s'il le sait s'il veut donner les ordres nécessaires pour qu'elles soient rapportées immédiatement au comité.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je ne sais pas où sont les soumissions, je puis dire qu'aussitôt après qu'il a été convenu que les documents de mon département seraient remis au greffier du comité, j'ai donné ordre au fonctionnaire aux soins duquel ils étaient confiés de les rapporter et de les remettre ensuite au greffier du comité. Si mon honorable ami veut bien me donner une liste des documents qu'il veut avoir je ferai faire les recherches nécessaires et s'ils sont dans mon département, je les ferai envoyer sans retard au greffier du comité.

M. BENNETT : Je puis dire à l'honorable ministre que le greffier du comité m'a informé qu'il n'avait pas remis les documents a aucun fonctionnaire du département des Travaux publics. Je désire avoir toute la liasse des soumissions qui était devant le comité ce matin. Le greffier du comité ne l'a pas remise à aucun fonctionnaire du département des Travaux publics et il ne sait aucunement qui l'a prise.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne le sais pas non plus. C'est la première fois que j'entends dire que les documents ne sont pas là.

## QUESTION DE PRIVILEGE—A PROPOS DE CONCESSION FORESTIERE.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal) : Je soulève une question de privilège au sujet d'un incident qui s'est produit pendant le débat d'hier. En mon absence l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) aurait dit :

> Je crois que si l'honorable député de Montréal (Saint-Antoine) revoyait son histoire, il pourrait peut-être jeter quelque lumière sur la concession Rochester.

Je veux demander à la Chambre que mon honorable collègue (M. Turriff) ait la permission de dire à quoi il veut faire allusion. J'ai déjà parlé une fois dans ce débat, et je ne puis pas parler une deuxième fois, mais j'ai le droit de dire que cette allusion est un mystère complet pour moi, vu que je ne connais absolument rien de la concession Rochester.

## DEMANDE D'INFORMATIONS.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'appellerait l'attention du Gouvernement sur le fait que certains rapports qui devraient avoir été déposés sur le bureau de la Chambre ne le sont pas encore. Le 11 décembre j'ai demandé des documents concernant l'emmagasinage frigorifique à Saint-Jean, N.-B. Bien que ces documents ne soient pas volumineux, ils n'ont pas encore été déposés. Il me semble qu'ils auraient dû l'être avant aujourd'hui. Le même jour, j'ai demandé un certain nombre de documents concernant les fraudes commises dans l'élection du Yukon, savoir les documents que l'on désigne sous le nom de documents Wylie, le rapport de Pringle et de Beddoe. J'aimerais beaucoup à savoir quand ces documents seront déposés.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Les fonctionnaires de mon département s'occupent dans le moment à les préparer, mais ils ont une telle masse de demandes de renseignements qu'ils ne peuvent pas aller plus vite qu'ils ne vont.

## QUESTION CONCERNANT LES EMPLOYES DU CHEMIN DE FER DE L'INTERCOLONIAL.

M. SPROULE : Je vois que le ministre des Chemins de fer est à son siège et je désirerais lui demander quand il pourra nous donner des renseignements au sujet de la question que j'ai mentionnée lors de l'ajournement, hier soir.

Sir WILFRID LAURIER Le ministre des Chemins de fer n'est pas à son siège.

M. SPROULE : Je vois l'honorable M. Pugsley à son siège.

L'hon. M. PUGSLEY : Que désirez-vous savoir ?

M. SPROULE : Je veux parler des avis qui ont été envoyés aux employés du chemin de fer Intercolonial, qui sont candidats à la charge de conseillers municipaux, et j'ai mentionné que deux employés étaient candidats présentement.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne pourrais pas entreprendre de répondre à une question concernant le département des Chemins de fer.

M. SPROULE : J'avais oublié que mon honorable collègue (M. Pugsley) n'était pas le ministre des Chemins de fer.

## SUITE DU DEBAT SUR LA CONCESSION DES TERRAINS FORESTIERS AU NORD-OUEST.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'hon. M. Fielding, tendant au

passage à la discussion des subsides et sur l'amendement déposé par M. Lake.

M. GEORGE PERLEY (Argenteuil) : Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) et l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) ont appelé hier, l'attention de cette Chambre sur une question qui me semble être plus importante dans l'intérêt public qu'aucune qui ait jamais été soumise au Parlement depuis que j'en suis membre. On me permettra d'exprimer, dès le commencement de mon discours, ma surprise que ni le premier ministre, ni le ministre de l'Intérieur n'aient jugé à propos de donner des explications sur cette question. J'ai toujours pensé qu'il incombait aux ministres de la couronne de donner des explications lorsqu'un député soulevait une question concernant l'administration publique, et je me demande avec étonnement, quelle est la cause de ce silence extraordinaire. En ce qui regarde le ministre de l'Intérieur, on comprend naturellement que vu la manière extraordinaire dont il a conduit l'affaire depuis que l'on a demandé le dépôt des pièces originales, qu'il vaut mieux pour lui ne pas parler au nom du Gouvernement dans cette affaire. D'un autre côté il est possible que l'hon. ministre (M. Oliver) sache que la cause est excessivement mauvaise, et qu'il désire attendre afin de découvrir si nous connaissons tout le fond de l'affaire avant qu'il donne sa réponse. Quant au premier ministre, lorsque nous avons cru que l'occasion était favorable pour nommer un comité d'enquête dans une affaire louche, il a toujours demandé à ses partisans de repousser notre motion. Je suppose qu'il a devant lui un si grand nombre de cas de même genre qu'il commence à croire qu'ils ne sont d'aucune importance.

Au sujet des concessions forestières dans le Nord-Ouest, je veux féliciter le ministre de l'Intérieur d'avoir suivi l'avis que la gauche lui a plusieurs fois donné sur cette question. Je crois que s'il continue à suivre nos conseils pendant quelque temps encore il finira par penser qu'il devrait se faire conservateur. Les règlements concernant les concessions ont été discutés dans cette Chambre le 19 mai 1906. A cette époque on a dit qu'un décret du conseil adopté le 1er juillet 1898, était rédigé absolument dans les mêmes termes que ceux qui étaient en vigueur antérieurement. Mais le 14 avril 1903, le gouvernement a adopté un décret extraordinaire dont l'objet parait être le renouvellement des concessions tant qu'il y aura du bois sur la terre, et cela sans que le gouvernement puisse augmenter les droits ou changer les règlements. Cette question a été discutée le 17 mai 1906. L'opposition a critiqué ce décret de l'exécutif, comme étant mauvais et manquant de sagesse, et je suis fier de dire que le gouvernement s'est rangé à l'avis de l'opposition, ainsi qu'il l'a fait en plusieurs autres occasions. Le résultat a été que le 23 juillet 1906 le gouvernement a adopté un autre décret changeant les règlements à cet égard. Voici des extraits de ce décret du 23 juillet 1906 :

Et attendu qu'il existe des doutes sur la portée de cet article.

Il s'agit ici de l'article que nous prétendons être vieux, le doute était venu parce que les conservateurs avait signalé la chose au gouvernement.

Conséquemment, le Gouverneur en conseil pour rendre l'intention plus claire a bien voulu ordonner d'ajouter à la première phrase du paragraphe 3, immédiatement après les mots " étendue concédée " les mots suivants :

Pourvu toutefois que ce renouvellement soit accordé subordonnément à tous changements qui pourraient être apportés au règlement augmentant ou changeant la rente ou droits à payer, ou changeant autrement les termes et conditions auxquels les permis sont accordés.

Ce dernier décret du conseil est encore en vigueur et je trouve dans les baux accordés cette année un article semblable :

Le permissionnaire aura droit à un renouvellement de son permis d'année en année tant qu'il restera sur la coupe du bois de l'espèce et des dimensions décrites dans le permis en quantité suffisante pour avoir une valeur commerciale, si les conditions du permis et les dispositions de la *Loi des terres fédérales* et des règlements y relatifs ont été remplis :

Pourvu que ce renouvellement soit assujéti au paiement de la rente foncière et des droits et aux conditions fixées par les règlements en vigueur lors du renouvellement.

C'était une victoire complète pour l'opposition, et j'en conclus que le ministre de l'Intérieur n'aurait jamais consenti à modifier ces règlements odieux, si les conservateurs ne les avait pas critiqués avec autant de vigueur qu'ils l'ont fait. Le 14 mars dernier l'opposition a de nouveau appelé l'attention de la Chambre sur les règlements en vigueur à cette époque, et nous avons demandé au Gouvernement d'y apporter de nouveaux changements dans l'intérêt du public. Entre autres choses nous avons prétendu que les ventes de forêts devaient recevoir une plus grande publicité, vu qu'il semblait évident à l'opposition que six semaines d'avis n'étaient réellement pas suffisantes. Nous avons prétendu aussi que le Gouvernement devait se renseigner quelque peu sur la valeur des concessions qu'il vendait. Cela semblait une chose toute raisonnable qu'un gouvernement devait faire. Quel a été le résultat de nos protestations de l'année dernière? Pendant le congé de Noël le Gouvernement a adopté des règlements entièrement nouveaux que nous trouvons dans la Gazette du Canada du 11 janvier 1908. Je dois dire que ces règlements valent beaucoup mieux que les anciens. Ils ont été modifiés

sur plusieurs points qui seront à l'avantage du public, et je suis heureux de voir que le Gouvernement a fini par comprendre qu'il devait tenir compte de l'intérêt public dans la vente des terrains forestiers.

Mais je veux dire en passant que ces nouveaux règlements ne paraissent pas être parfaits, et je désire appeler l'attention du ministre sur un ou deux paragraphes qui je crois pourraient être améliorés. Le paragraphe 3 se lit comme suit :

Nul permis ne sera concédé avant qu'avis de la vente n'ait été donné soixante jours au moins dans un journal publié dans le district dans lequel la coupe est située, et aussi dans un journal ayant une grande circulation dans la province.

Je prétends pour ma part qu'un avis de soixante jours pour les ventes de ce genre n'est pas suffisant. Lorsque le Gouvernement veut vendre des coupes de bois, il devra en donner un avis suffisant pour permettre à ceux qui se proposent d'acheter d'aller examiner le terrain et de se rendre compte de sa valeur. Ces choses-là ne se font pas dans un instant. Ceux qui sont intéressés dans le commerce de bois n'ont pas toujours sous la main le monde dont ils ont besoin et peuvent ne pas être prêts à partir immédiatement afin de profiter d'un avis de ce genre.

Il ne peut exister de raison qui empêche le Gouvernement de donner à ces ventes une plus grande publicité. Il m'est impossible d'approuver la pratique suivie jusqu'à présent de ne publier les avis nécessaires que dans le journal de la localité la plus voisine et dans une gazette comptant plus de lecteurs dans la province. On devrait publier ces annonces non seulement dans plus d'un journal de la province, mais encore dans les gazettes des centres plus populeux du pays, ce qui permettrait aux personnes qui s'occupent des exploitations forestières et qui n'habitent pas dans les limites de la province où se trouvent ces concessions, de présenter leurs enchères. La clause 5 de ces nouveaux règlements stipule :

L'avis de vente devra indiquer le numéro particulier, la description et la superficie de la concession forestière, le prix de la mise, l'endroit, le jour et l'heure de la vente.

Pour ma part je ne crois pas que la mise à prix soit le meilleur système à employer par le Gouvernement. Il devrait exister ce qu'on appelle l'enchère de réserve. C'est le système suivi dans l'Ontario et qui fonctionne admirablement bien. Je sais parfaitement qu'à différentes reprises le gouvernement de cette province a vendu des coupes de bois à un prix beaucoup plus élevé que celui qu'il avait fixé comme réserve d'enchère ; mais s'il y a une mise à prix, il est probable que la vente d'une coupe ne sera pas aussi fructueuse.

M. R. L. BORDEN : L'enchère de réserve n'est jamais divulguée.

M. PERLEY : Non. D'ordinaire on met sous enveloppe l'enchère de réserve,—une pour chaque concession. Lorsque le commissaire-priseur juge qu'il y a autant d'enchères qu'il peut en obtenir, il ouvre les enveloppes et, s'il constate que l'enchère ne représente pas un montant suffisant, il retire la concession de coupe de bois offerte en vente.

M. MILLER : Le commissaire-priseur fait-il connaître la mise à prix au cours des enchères ?

M. PERLEY : Le Gouvernement exige que l'annonce indique le numéro particulier, la description, la superficie de la concession et le prix minimum de l'enchère. Je ne puis approuver cela. Le département devrait établir d'abord les réserves forestières, de façon à ne pas offrir en vente des terrains qui ne peuvent convenir à l'industrie du bois. Il devrait faire explorer avec soin toutes les coupes forestières et en préparer l'estimation avant la mise à l'enchère. Il me semble encore qu'il devrait mettre en vente une coupe de bois seulement quand il existe réellement une demande de la part du public, c'est-à-dire quand les colons ont besoin que du bois de construction soit coupé. Une autre réforme que le département devrait accomplir, mais dont il n'est aucunement question dans la loi, ce serait de ne vendre que des limites qu'on trouve sur des espaces définis. Que les fonctionnaires du département indiquent avant tout la description exacte des coupes de bois offertes en vente ; c'est ainsi qu'ils pourraient vendre également les bonnes coupes et celles qui seraient moins avantageuses ; l'on empêcherait ainsi l'acheteur trop ambitieux de choisir à son gré les coupes de bois qui font partie de grandes étendues de terrains.

Le Gouvernement devrait annoncer ces ventes dans la "Gazette du Canada", de même que dans tous les autres journaux dont j'ai parlé plus haut. Mais si le département annonce ces ventes de la façon que j'ai indiquée, et si celui qui les veut acquérir prend le temps nécessaire pour explorer ces concessions, on devrait accorder au moins trois ou quatre mois avant de pouvoir procéder à un encan de cette nature. Ce sont là les observations que j'ai à présenter à ce moment sur ces nouveaux décrets du conseil. Si le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) veut suivre les conseils que lui donnent les membres de la gauche, nous pourrons espérer qu'il pourra inaugurer un système véritablement supérieur. Depuis nombre d'années, le système dont nous nous plaignons est en vigueur ; il est malheureux qu'on n'ait pas hasardé depuis longtemps un effort pour établir une coutume nouvelle et plus pratique. Malheureusement cette réforme a été retardée de jour en jour ; durant ce temps, les terres à bois du Nord-Ouest étaient aliénées à l'avantage de particuliers.

Afin que la Chambre ne suppose pas que les exemples cités par mon honorable ami (M. Ames) hier, sont uniques, je tiens à rappeler spécialement deux autres ventes de coupes de bois. Au nord de la mission Pas on trouve trois lacs considérables qui se déchargent dans la rivière Saskatchewan par le lac Cumberland. A l'endroit où le chemin de fer canadien du Nord atteint la Saskatchewan au Pas, on pourrait effectuer le flottage du bois de ces lacs jusqu'au Pas, sans qu'il en coûtât beaucoup ; on pourrait ensuite scier ce bois qui servirait au marché de la Saskatchewan. Je parle du lac à l'Oie, des lacs Namew et Amiak. Cette région est inaccessible pour ainsi dire, à tous les endroits intermédiaires ; quand ces coupes ont été vendues, elles se trouvaient à plus de cent milles du point le plus rapproché de la première station de la voie ferrée. Tout le bois autour de ces lacs a été vendu d'un seul bloc par le gouvernement et les annonces demandant des soumissions indiquaient qu'il s'agissait d'un permis de couper le bois sur la concession numéro 1,050, comprenant 125 milles carrés. On a demandé ces soumissions à la fin de l'hiver.

Les annonces portaient la date du 28 janvier 1903 et les soumissions devaient parvenir au département le ou avant le 7 mars 1903, de sorte que ce gouvernement si sage n'accordait que trente-huit jours aux intéressés pour faire un examen de ces concessions forestières. Il était donc presque impossible à quiconque de faire cet examen. Cette concession du n° 1050 fut acquise par la Saskatchewan Lumber Company. J'ignore qui fait partie de cette compagnie, mais on m'informe qu'elle a offert sa concession au prix de $3,000 par mille, ce qui représenterait, pour cette seule coupe, $375,000. Inutile de faire des commentaires sur la valeur de cette concession, car je n'ai aucun moyen de connaître la valeur exacte de celle-ci, mais ces concessions valent quand on les accorde à l'enchère, $13,125, soit $105 par mille carré ; d'où je conclus que la compagnie qui a acquis ces coupes pour $13,125 doit avoir quelque raison maintenant de demander $375,000 pour s'en dessaisir.

L'autre cas spécial que je veux signaler me semble encore plus étonnant que tout ce dont j'ai entendu parler jusqu'à présent ; je fais allusion aux coupes 1048 et 1049 designées sous le nom de coupes de bois de la Grande-Rivière. Nous savons tous qu'à Prince-Albert, l'industrie du bois s'exerce depuis un grand nombre d'années—en réalité depuis qu'un chemin de fer passe à cet endroit—et ce bois fabriqué à Prince-Albert est ensuite distribué dans tout le Nord-Ouest. Les scieries de Prince-Albert ont contribué grandement aux progrès des Territoires en fournissant à ces derniers le bois marchand dont ils avaient besoin, et ces scieries, si je ne me trompe, se sont naturellement protégées en achetant tout le bois qui se trouvait à leur portée dans un rayon, disons de cinquante milles, de Prince-Albert. Après qu'on eut rempli toutes les commandes que recevaient les scieries de Prince-Albert, le Gouvernement a énoncé une proposition qui pouvait convenir à tous, à tous les intérêts et à toutes les fins possibles ; il offrait tout le reste des concessions forestières encore disponibles dans cette vaste région inexplorée tributaire de Prince-Albert, et aussi une quantité de bois qui ne descend pas par cette rivière. Cela se passait au mois de janvier 1903, alors qu'on a offert plus de 500 milles carrés à l'enchère dans une seule annonce. Afin de mieux expliquer ce point, je lirai le texte de l'annonce demandant des soumissions. Elle porte la date du 28 janvier 1903, soit celle du jour où l'on offrait à l'enchère les concessions de coupes de bois des trois lacs situés au nord du Pas :

Soumissions pour un permis de coupe de bois sur les terres fédérales, district de la Saskatchewan, Territoires du Nord-Ouest, premier choix.

Des soumissions cachetées adressées au bureau des terres et des mines, département de l'Intérieur, portant la suscription " soumission pour des concessions de coupes de bois numéros 1048 et 1049 " seront reçues à ce département jusqu'à midi le samedi, 7 mars 1903, pour un permis de couper le bois sur les réserves numéros 1048 et 1049 comprises dans l'espace suivant: coupe de bois n° 1048 située dans le district de la Saskatchewan et comprenant 250 milles carrés dans les vingt-cinq lots compris dans l'espace décrit tel que suit:

Puis cette annonce mentionne les noms des rangs et des townships très nombreux du reste, qui couvrent, si je ne me trompe, une superficie variant de 6,000 à 7,000 milles carrés. Et l'annonce continue ainsi :

Second choix.—Coupe forestière n° 1049 du district de la Saskatchewan, comprenant 250 milles carrés à choisir dans un rayon de vingt-cinq blocs qui sont soumis au règlement de la concession forestière n° 1048. La longueur de chacun de ces blocs ne devrait pas dépasser trois fois la largeur de ces derniers, et les blocs doivent être distants les uns des autres d'un demi-mille au moins.

De plus, afin de bien faire comprendre que personne ne pouvait faire en temps utile l'examen des coupes en question, on ajoute le paragraphe suivant :

On ne recevra aucune soumission envoyée par télégraphe.

Cette annonce signifiait évidemment que de cet espace énorme embrassant de 6,000 à 7,000 milles carrés, le Gouvernement a mis en vente deux coupes de bois, la première de 250 milles et l'autre de 250 milles aussi, suivant le choix. Celui qui s'occupait de cette affaire savait parfaitement ce qu'il accomplissait. Il a dû connaître ces coupes de bois avant de demander leur mise en vente à l'enchère. L'annonce fut publiée le 28 jan-

vier et les soumissions devaient être déposées le ou avant le 7 mars. Venir à Ottawa dans les derniers jours de l'hiver, après avoir traversé ces 175 townships, s'il faut en croire la carte de cette région, et avoir fait une estimation qui formerait la base d'une enchère, c'eût été accomplir un tour de force qui aurait exigé un travail de plusieurs mois ; cependant le Gouvernement n'a alloué que trente-huit jours pour cette fin-là. La simple publication d'une annonce semblable serait de nature à faire naître un soupçon dans l'esprit de tout homme juste et à le porter à croire qu'il y avait quelque chose de louche dans cette transaction. Il n'en saurait être autrement.

On me dit que ces coupes forestières se trouvent éloignées de 150 à 170 milles de la station de Prince-Albert et je puis affirmer, sans crainte d'être contredit, qu'à mon sens, si un citoyen était parti d'Ottawa le jour même de la publication de cette annonce, il aurait constaté l'impossibilité d'atteindre les confins de cette région et de revenir ici à temps pour soumissionner, n'eût-il pas fait le moindre examen de cette région.

A propos de cette affaire on a répandu le bruit à Ottawa que d'autres intéressés avaient supplié ici le ministère de prolonger le temps fixé aux soumissionnaires pour ces concessions, afin d'avoir l'avantage de se rendre sur les lieux, d'examiner les essences qu'on trouvait dans ces concessions afin de pouvoir présenter intelligement leur enchère. Je ne puis affirmer que cette rumeur était vraie, mais je demandais à l'honorable ministre de l'Intérieur de nous dire si elle est fondée ou non.

Naturellement, monsieur l'Orateur, il n'y a pas eu ce qu'on pourrait appeler une concurrence au sujet de cette grande étendue de concessions forestières. Comment en eût-il été autrement? Il y avait deux soumissions pour la coupe de bois n° 1048 ; il n'y en avait qu'une seule pour la concession des coupes portant le n° 1049. Cet état de choses eut pour conséquence la concession des meilleures coupes de bois pour le prix énorme de $8,000, tandis que la seconde concession rapportait $1,000 à l'Etat. Autrement dit, 500 milles carrés de meilleures essences forestières de 6,000 milles carrés de territoire, puisqu'il s'agissait d'un choix à faire dans ces deux espèces de coupes de bois, 500 milles carrés de coupes de bois choisi ont été vendus par le Gouvernement pour la bagatelle de $6,000, soit $12 par mille carré, soit pour une somme qui ne représentait pas 2 cents l'acre pour un bail qui est réellement perpétuel puisqu'il faudra en observer les clauses tant qu'il y aura du bois sur ces concessions. Ces événements se développaient il n'y a pas bien longtemps, c'était en 1903. Il est à remarquer qu'un grand nombre de transactions semblables se sont effectuées en 1903. Pourquoi en a-t-il été ainsi? Que la Chambre en juge, mais ces événements se produisaient quand tout le monde connaissait l'immense développement que prenait le Nord-Ouest et que ces concessions forestières acquerraient une grande valeur avant longtemps. Cette concession n° 1048 est aujourd'hui la propriété d'une compagnie qui ne l'exploite pas d'une manière réelle, qui ne possède aucune scierie, qui n'a seulement pas de bureau ni de domicile ; on l'appelle la Big River Lumber Company. On a pris des informations au sujet de cette compagnie auprès d'une agence de renseignements commerciaux ; je vais lire l'extrait suivant d'un rapport portant la date du 13 janvier 1908 :

On apprend qu'une compagnie portant ce nom se propose de commencer ses opérations ici avant longtemps, mais jusqu'à l'heure qu'il est elle n'a rien fait dans ce sens et l'on ne peut obtenir de renseignements précis avant que l'organisation soit complétée. L'actif de cette compagnie consiste surtout en 250 milles de concessions forestières désignées sous le nom de coupe forestière 1048, située à environ 50 milles à l'ouest de cette localité. Le bois est, dit-on, d'essences très recherchées et certaines personnes en portent la valeur jusqu'à $500,000.

L'hon. M. FOSTER : Quelle localité ?

M. PERLEY : Prince-Albert. Ces coupes forestières qu'on a acquises au prix de $5,000, auraient, d'après ce rapport, une valeur de $500,000 au moins. Je répète qu'il m'est impossible de me renseigner sur la valeur estimative de cette concession, mais je suppose que les propriétaires de ces coupes de bois doivent avoir une raison pour les évaluer à ce prix-là. D'après les conditions de la vente, cette compagnie avait le droit de choisir la région qu'elle pouvait exploiter. On n'indiquait pas de limite de temps pour faire ce choix. Les intéressés ont, à plusieurs reprises, reçu du département la demande de faire leur choix et les arpentages nécessaires, mais ils ont toujours remis à plus tard leur décision; mais je suis informé qu'enfin ces conditions ont été remplies; d'où il suit qu'il a fallu près de cinq ans à cette compagnie pour choisir des terrains et en faire l'arpentage.

Le Gouvernement n'a certainement pas de raison pour prolonger ainsi les délais. Il est manifeste que cette compagnie retire un avantage de ce qu'on lui permet de retarder son choix à sa guise. En effet, tant qu'on n'aura pas connu le choix de la compagnie, tous ces territoires se trouveront comme enfermés, et personne ne pourra avoir l'avantage d'en détacher la moindre parcelle. Ceux qui ont eu l'avantage du second choix, ne peuvent exercer leurs droits tant que cette compagnie n'aura pas choisi ce qui composera le domaine qu'elle a le droit d'exploiter. Si l'on accorde aux détenteurs de ce deuxième titre le droit de remettre ainsi à cinq autres années le choix qu'ils peuvent faire, il s'écoulera dix ans à dater de la vente première.

M. SPROULE : Et pendant ce temps cette partie du pays se trouve fermée.

M. PERLEY : Oui.

M. LALOR : Les mêmes personnes ont-elles obtenu le premier et le second choix.

M. PERLEY : Non, pas que je sache. Il nous est impossible de connaître exactement les noms des propriétaires de ces concessions. On dirait que c'est là une chose qu'on voudrait cacher au public. C'est un avocat de Winnipeg qui a obtenu le second choix. Je ne puis dire s'il a ou non des intérêts dans la Big River Lumber Company. J'aimerais à demander aux députés de cette Chambre s'ils croient que des concessions aussi considérables auraient été accordées par le Gouvernement ou par le ministre de l'Intérieur à moins que des influences néfastes n'aient été mises en jeu quelque part. Le sens commun ne peut supposer que des fonctionnaires de l'Etat—auxquels on doit prêter une certaine somme d'intelligence—auraient mis en vente ces concessions forestières aux conditions que je viens de mentionner s'il n'y avait pas eu quelque raison cachée pour cela. Je me demande donc qui aurait pu profiter de cette concession extraordinaire.

Je réponds que s'il n'y avait pas d'autre motif, cette seule raison suffirait pour obliger le Gouvernement à accorder ce comité demandé par mon honorable ami (M. Lake) pour s'enquérir de tout ce qui se rapporte à ces transactions. Il n'y a d'autre moyen d'atteindre cette fin si ce n'est qu'en se servant d'un comité de cette Chambre ayant le pouvoir d'assigner des témoins et de les interroger après leur avoir fait prêter serment.

Quant aux méthodes suivies par le Gouvernement dans la vente des permis de coupe, je tiens à dire, tout d'abord, que les ministres n'auraient pas dû vendre le bois de cette région à moins que le besoin de cet article ne se fût fait sentir véritablement. La population du Nord-Ouest aura bientôt un grand besoin de bois de construction. Il y aura des millions de personnes établies dans les prairies de l'Ouest où l'on ne peut trouver du bois qu'en petite quantité, et le bois marchand deviendra une véritable nécessité pour cette population qui aura beaucoup de difficulté à se le procurer.

M. BERGERON : Ce sera un luxe d'en obtenir.

M. PERLEY : Oui, à cause de ces compagnies qui possèdent en propre toutes les sources d'approvisionnements. Pourquoi le Gouvernement a-t-il vendu ces immenses étendues de forêts avant que cette nécessité s'imposât? Ce n'était certainement pas à cause du prix obtenu, car ce dernier ne représentait qu'une bagatelle après tout. Le Gouvernement peut avoir besoin de deniers, mais une somme de $6,000 l'aiderait peu à sortir de ses difficultés.

Je le répète, la vente de ces concessions de coupes de bois ne devrait pas procurer d'ouvrage à un seul homme. On ne pourrait installer des scieries à ces endroits-là. Je sais qu'il y a une stipulation des règlements qui exige la construction de scieries mais, en réalité, personne ne pourrait installer une scierie dans cette partie du pays avec avantage. Cela serait impossible. Le Gouvernement n'a pas vendu l'actif du pays dans le seul but de fournir de l'ouvrage à la population du Nord-Ouest. Cette vente n'avait-elle pas pour objet de fournir de bois la population du Nord-Ouest ? Non, car celle-ci ne pouvait acheter ce bois dans des conditions semblables, et les scieries de Prince-Albert avaient tout le bois dont elles pourraient avoir besoin durant plusieurs années à venir. Je me demande encore quelle est la raison plausible de la vente de ces coupes de bois à cette époque. J'ai attendu une raison valable que le ministre de l'Intérieur pourrait invoquer. Comme il ne nous en a fourni aucune, je dis qu'il doit y avoir quelque chose qu'on aurait comploté au sujet de cette question, car autrement la vente de ces concessions ne se serait pas opérée de cette façon-là.

M. DYMENT: Pourquoi a-t-on vendu presque entièrement le bois de la baie Georgienne il y a trente-cinq ans?

M. PERLEY : Mon honorable ami (M. Dyment) sait que nous gagnons par l'expérience. J'arrivais à ce point-là...

M. SPROULE : C'est le gouvernement réformiste sous la direction de sir Oliver Mowat qui a vendu ces coupes de bois.

M. DYMENT : Oh ! non ; c'était avant Mowat.

M. NORTHRUP : On a vendu ces coupes de bois parce qu'on avait besoin d'argent.

M. PERLEY : J'ai l'intention d'ajouter quelques mots pour traiter la question de l'habitude que nous avons suivie de vendre nos concessions de coupes de bois ; j'aborderai ce sujet avant de reprendre mon siège. Je proteste contre le système qui consiste à vendre des coupes de bois qui seront choisies plus tard. Ce privilège est très important pour la bourse de l'acheteur, mais il n'est pas démontré aussi clairement que l'Etat devrait s'en départir. Nous savons tous qu'au Nord-Ouest le bois vient en touffes surtout sur les bords des rivières, des criques et des lacs. On a donné à ces gens-là le privilège de choisir 250 milles de cette vaste région, tout en leur accordant cinq ans pour remplir leurs obligations. Cet état de choses permettait à l'acheteur de prendre son temps, de faire des levés méticuleux de la région et de marquer d'avance tout le bois, toutes les belles essences qui s'y trouvaient. Quand

il s'opère des ventes de coupes de bois dans l'Ontario ou dans la province de Québec, on sait que les concessions offertes à l'enchère mesurent une superficie fixée et déterminée; il faut encore que l'acquéreur enlève non seulement le bois marchand mais même le bois qui n'est pas de dimension.

Je m'oppose encore à ces ventes d'immenses blocs forestiers dans une même concession. Pourquoi offrir ainsi en vente 500 milles acres de terre dans une seule annonce, 250 milles devant représenter le premier choix et 250 milles le second choix ? Même si l'on pouvait trouver des enchères convenables, il n'y aurait que quelques personnes qui entreprendraient d'acquitter les dépenses et de s'imposer le labeur nécessité par l'acquisition de ces permis d'exploitation, parce qu'il faudrait nécessairement examiner ces terrains avant d'en acheter un aussi grand nombre d'acres. En d'autres termes, la vente en gros de ces concessions empêche le petit commerçant et le pauvre homme d'enchérir. Il y a de plus l'annonce qu'on doit faire de la vente de ces coupes de bois. On faisait, règle générale, publier ces avis de vente six semaines à l'avance, ce qui revenait en réalité à dire qu'il n'y avait pas d'annonces faites pour la vente de ces concessions forestières.

Qu'on me permette de lire la déclaration du ministre de l'Intérieur à ce propos ; je la trouve à la page 3670 des Débats de 1906 :

M. OLIVER : L'individu qui veut obtenir une concession forestière écrit sa demande au département et donne une description de la concession. Toute vente ou concession de forêts se fait avec publicité et concurrence. La demande du pétitionnaire est soumise à l'étude du département et si elle ne vient pas en conflit avec d'autres intérêts ou concessions et qu'elle est approuvée, avis en est donné dans le journal qui est publié le plus près de la localité et des feuilles volantes imprimées, portant la même annonce, sont distribuées quand cela est jugé nécessaire parmi les industriels intéressés dans les exploitations forestières. Les annonces sont publiées en moyenne pendant six semaines, je crois, avant l'ouverture des soumissions.

M. INGRAM : N'est-ce pas 60 jours?

M. OLIVER : De six semaines à 60 jours, mais jamais moins de six semaines. L'annonce spécifie que les soumissions seront ouvertes à midi à tel jour fixe, au département à Ottawa. Le commissaire des terres fédérales ouvre les soumissions.

M. INGRAM : Seul?

M. OLIVER : Seul ou avec d'autres, mais il est chargé d'ouvrir les soumissions et la concession est adjugée au plus haut enchérisseur.

Cette déclaration suffirait à elle seule à nous encourager à demander une enquête sur ces transactions.

M. LALOR : Quel était le commissaire des terres fédérales à cette époque-là?

M. PERLEY L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), si je ne me trompe. J'estime qu'on ne peut expliquer d'une façon satisfaisante à tout homme raisonnable pourquoi on a vendu des coupes de bois d'après le principe énoncé par le ministre de l'Intérieur. Personne n'osera dire qu'un avis de six semaines est suffisant quand il s'agit de la vente de ces concessions forestières. On publie cette annonce dans le journal de la localité la plus voisine (une simple fois seulement) et sur petits feuillets imprimés qu'on distribue autant que possible aux personnes intéressées. Qui connaîtra ce que sont ces personnes? Ces feuillets seront-ils envoyés seulement à tel ou tel individu intéressé dans cette vente particulière? Seront-ils envoyés à ceux que le ministre de l'Intérieur voudrait faire bénificier de ces concessions forestières? Pourquoi ne pas publier dans la "Gazette du Canada" et dans les grands journaux du pays les annonces en question? Avait-on une si grande hâte de réaliser quelques milliers de dollars pour ne pas permettre aux concessionnaires d'examiner ces coupes de bois dans un temps raisonnable. Ce système permettait à celui qui voulait obtenir une concession forestière au Nord-Ouest, de prendre de l'avance, d'examiner la nature de cette concession afin de se convaincre de l'opportunité qu'il y avait pour lui d'acquérir cette concession, et tout cela, après un examen méticuleux des coupes de bois à exploiter afin de s'adresser au département pour l'engager à mettre en vente ces terrains-là, de façon à éviter la moindre concurrence, puisqu'on n'avait pas eu le temps de faire un examen de cette région, si ce n'est que l'intéressé.

Un certain nombre de députés au moins connaissent les difficultés inhérentes à l'examen des coupes forestières avant qu'on achète ces dernières. Il ne s'agit plus d'examiner un édifice ; l'étude des coupes forestières réclame beaucoup de travail. Nous n'avons pas toujours sous la main des hommes qui possèdent les connaissance spéciales voulues pour examiner les concessions forestières et faire rapport sur ces coupes-là. Il faut de plus faire des préparatifs quant aux fournitures, aux approvisionnements, à l'aide, etc., dont se servira celui qui fait un tel examen. Il y a plus : la plupart des gens doivent conclure des arrangements spéciaux au point de vue des affaires avant de songer à acheter une concession forestière sur laquelle ils exploiteront en grand leur industrie.

Dans Ontario et dans la province de Québec on a toujours eu pour habitude d'annoncer en grand les ventes de coupe de bois afin de permettre à tous les intéressés d'en faire un examen minutieux, à leur gré. En outre, le Gouvernement n'avait pas le droit de céder à l'enchère ces coupes de bois sans connaître un peu la valeur de ces dernières et sans exiger un prix de réserve pour elles. Dans nos transactions d'affaires or-

dinaires, agit-on de cette façon ? Il s'agit de 500 milles de concessions forestières dont on a disposé lors d'une vente unique; le département ne connaît pas la valeur de ces terrains-là ni la nature des essences forestières qu'on y rencontre—en vérité il semble vouloir les ignorer complètement, en permettant à ses favoris de profiter, sans bourse délier, de ce système extraordinaire. Je constate qu'un décret du conseil en date du 28 février 1898 accordait une subvention de $250 au moins par mille de concession forestière au Yukon. Pour quoi cette subvention alors qu'on permet de vendre à $12 par mille ces grandes coupes de bois dans les endroits qui sont presque colonisés et où le bois doit avoir plus de valeur. J'en arrive maintenant à ce qui me semble une circonstance qui prête entre toutes au soupçon et qu'on ne saurait défendre. Des soumissions pour les coupes en question, s'il faut en croire le ministre de l'Intérieur, n'ont pas été ouvertes en présence des parties intéressées, mais elles ont été placées entièrement entre les mains d'une seule personne; je viens de lire la déclaration du ministre à cet effet. Hier nous entendions le commissaire des terres fédérales de cette époque-là (M. Turriff) affirmer qu'il ne s'était commis aucune injustice dans ces transactions. Parfait, mais il semble évident que le commissaire des terres fédérales a fait preuve d'une imprudence complète en se plaçant ici dans cette situation louche et ambigüe; en s'arrogeant le droit d'ouvrir seul les soumissions et en donnant ainsi aux intéressés le droit de soupçonner la raison de sa ligne de conduite. Cet homme là qui est devenu l'honorable représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a parcouru toute la région intéressée pour y prononcer des discours sur les transactions de ce Gouvernement au Nord-Ouest, et je constate que le " Globe ", de Toronto, dans son numéro du 21 décembre 1907, lui fait dire que les libéraux avaient disposé des concessions forestières du Nord-Ouest avec concurrence ouverte.

L'hon. M. HAGGART : Très bien.

M. PERLEY : Je signale à l'attention des ministres ces mots " concurrence ouverte ". Concurrence publique ou concurrence ouverte sont des expressions qui flattent agréablement l'oreille puisqu'on y trouve un sens d'honnêteté, mais elles ne peuvent s'appliquer ici quand il s'agit des ventes de ces coupes de bois qu'on n'a pas annoncées en temps opportun pour permettre aux intéressés de faire un examen suffisant de ces concessions qui, du reste, étaient réservées à certains privilégiés.

L'honorable député (M. Turriff) a dit hier, en réponse à une question que je lui posais, qu'on avait eu le temps voulu pour examiner la valeur de ces concessions forestières. Assurément, il n'avait pas l'intention de dire ce qu'il a dit. Je répète qu'il eût été impossible de partir d'ici au jour où l'annonce de la vente de la concession 1048 a été publiée et de se rendre à l'autre extrémité du pays et de revenir ici à temps pour soumissionner. Une personne n'aurait certainement pu examiner que cette partie du territoire intéressé qu'il aurait visité, et cela peut-être en voyageant de nuit, car autrement il n'aurait pu revenir ici à temps. Imposer des conditions semblables, c'est se moquer des gens et l'on abuse de la langue anglaise quand on qualifie de concurrence ouverte cette méthode de procéder.

Hier, j'ai écouté avec beaucoup d'attention ce que l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a dit en réponse à mon honorable ami de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), et je ne puis dire que cela m'a surpris de constater son impuissance à justifier les transactions dont il s'agit. Il n'a pas essayé d'excuser le département pour avoir annoncé la vente de ces vastes concessions à une date aussi rapprochée. Il n'a pas tenté d'excuser les conditions imprudentes auxquelles ces coupes de bois ont été vendues, de même qu'il n'a pas essayé de justifier le fait de l'ouverture des soumissions par un seul homme. Qu'a-t-il dit ? Il s'est servi du vieil argument " tu quoque " que nous avons entendu si souvent et qui, réellement, n'a pas de mise en cette circonstance. Il est certain que l'expérience peut nous servir à tous, même aux libéraux qui sont à la tête des affaires du pays.

L'honorable député (M. Turriff) a parlé de l'élection de Stanstead pour dire que les libéraux avaient remporté la victoire. Mais qu'est-ce que tout cela peut bien avoir à faire ici ?

M. BERGERON : Combien leur a coûté cette élection ? Combien de barils de whiskey ?

M. PERLEY : Je l'ignore. L'honorable député a dit qu'une certaine personne s'était attiré des désagréments en voulant estimer la valeur du bois d'une coupe. Nous ne prétendons pas que le Gouvernement devrait faire une estimation de ces concessions au bénéfice des futurs acquéreurs. Non, évidemment, et jamais cela ne s'est produit à ma connaissance. Il a ensuite nargué mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) à propos du nombre de millions de pieds qu'on comptait dans un mille au Canada. En quoi tout cela se rapportait-il à la question ? Peu importe que le meilleur mille mesure 5,000,000 ou 2,000.000 de pieds?

La transaction est toute aussi mauvaise dans un cas que dans l'autre. L'honorable député a affirmé qu'une faible partie de la concession renfermait du bois de construction. Evidemment ce n'est pas là ce qu'il a voulu dire. En effet, on peut prendre 250 milles de concessions forestières en petits blocs, à même l'étendue de 6,000 milles et avoir du bon bois marchand.

L'honorable député a parlé encore des chiffres estimatifs fournis par mon honorable ami de Saint-Antoine. J'en ai moi-même cité quelques uns aujourd'hui. Les sommes demandées par les détenteurs de ces concessions démontrent simplement quelle valeur ils attachent à ces coupes de bois. Peu importe qu'ils demandent plus que ne valent leurs concessions. Cela n'a rien à voir ici.

L'honorable député a lu une longue liste de gens qui avaient demandé des concessions forestières en l'année 1883.

Cette liste, nous l'avons examinée et il en a souvent été question ici ; mais la plupart de ceux qui ont fait des demandes en obtention des concessions forestières à cette époque, n'en ont jamais pris possession, vu que les conditions étaient trop onéreuses. Ainsi, ils ne pouvaient satisfaire aux conditions relatives aux scieries mécaniques, et ainsi de suite. Il y a quelques années, on a mentionné mon nom, à cet égard. Je l'avoue, dans ma jeunesse, j'ai présenté une demande en obtention d'un canton de bois au Nord-Ouest, dans l'intention d'y fabriquer le bois de construction, mais j'eus bientôt constaté que cette concession n'avait aucune valeur, à cette époque et je me désistai de ma demande. Pour prouver que le Gouvernement conservateur n'a pas réellement aliéné une partie considérable du domaine forestier, je vais citer la réponse que j'ai reçue le 13 janvier dernier, du ministre de l'Intérieur (M. Oliver), en réponse à la question que je lui avais posée. Voici le texte de ma question :

Combien y a-t-il de concessions forestières actuellement en vigueur, au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta?

Le ministre a répondu qu'il y en a 367. A mon autre question :

Parmi les concessions forestières en cours combien figure-t-il de renouvellements de permis dont la délivrance primitive est antérieure à juillet 1896?

Le ministre répond qu'il a été délivré 56 permis.

L'hon. M. HAGGART : Très bien !

M. PERLEY : Bref, parmi les permis en vigueur aujourd'hui il n'en a été délivré que 56, sous le régime conservateur, et le gouvernement libéral en a accordé 311.

Des VOIX : Très bien !

M. PERLEY : Le député d'Assiniboia-est (M. Turriff) aurait gagné à garder le silence, hier soir. En prenant la parole, il aurait dû essayer d'établir la légitimité des marchés qui font l'objet de la censure dans la motion à l'étude ; puis j'ajoute qu'en pareilles circonstances, l'honorable député devrait s'empresser de voter l'adoption de la motion présentée par le député de Qu'Appelle (M. Lake).

Quelques VOIX : Très bien !

M. PERLEY : Etablissons brièvement la ocmparaison entre le système appliqué par le Gouvernement ces années dernières et celui en vigueur dans les provinces d'Ontario et de Québec. J'ai sous les yeux un avis d'adjudication publique, aux enchères, de coupes de bois, publié par le département des terres de la couronne, à Toronto, en date du 1er août 1903, alors que les amis des députés de la droite étaient encore au pouvoir, à Ontario. Voici quelques-unes des conditions de vente :

Chaque coupe de bois sera adjugée au concurrent qui offrira la prime du chiffre le plus élevé, par mille carré, pour cette coupe de bois.

Les coupes de bois vendues seront assujéties aux réglements relatifs aux bois de la couronne, sauf dans la mesure où ces règlements ne pourraient se concilier avec les conditions ici spécifiées, et en outre aux actes ou décrets du conseil actuellement en vigueur ou qui pourront, plus tard, être adoptés, se rattachant au bois ou au territoire pour lesquels la couronne a concédé des permis de coupe.

Le département se réserve le droit de faire une offre par coupe de bois.

Il ne sera accordé aucune réduction, pour l'eau, dans l'étendue objet de la vente.

L'avis est daté du 1er août 1903, et la vente aux enchères devait avoir lieu, à une heure de relevée, le mercredi, 9 décembre. On a donc donné un préavis de quatre mois, pour cette vente. En outre, l'avis a figuré dans plusieurs journaux des diverses parties de la province, afin de donner à chacun le temps d'examiner les cantons de bois. Et où se trouvaient ces cantons de bois, dont la vente était l'objet de cette publicité ? Etait-ce dans des endroits inaccessibles? Non. Ces coupes de bois se trouvaient dans les districts de Nipissing, d'Algoma et de la rivière à la Pluie. Je puis l'affirmer, il n'est pas un seul de ces cantons de bois qu'il ne soit possible d'atteindre d'Ottawa, en deux ou trois heures. Cependant, le Gouvernement adopta judicieusement pour système de fixer dans l'avis un délai convenable, afin d'assurer par là à la province d'Ontario la valeur réelle de la propriété aliénée. Notez, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement se réserve une offre, dans les règlements ci-haut cités. Chaque offre est mise sous enveloppe cachetée portant le nom du canton de bois. Lorsque l'encanteur a reçu toutes les offres qu'il est possible d'obtenir pour telle coupe de bois, il ouvre l'enveloppe, et si le chiffre de l'offre réservée par le département est supérieur à la surenchère publiquement donnée, alors la coupe de bois est retirée de la vente. En outre, il n'y a pas de réduction pour l'eau. Le gouvernement fédéral, dans ses ventes de cantons de bois, permet qu'on fasse un choix. L'acheteur peut prendre le bois situé le long des cours d'eau, et dans ces cantons il n'y a ni eau ni terrain non boisé dont il faille payer le prix ; il ne choisit que le meilleur terrain. Un autre point à noter,

dans ces ventes de l'Ontario c'est que les cantons de bois sont offerts en vente par petites sections. Le système primitif, de l'Ontario, consistait à offrir en vente ces cantons de bois en sections de cinquante milles, quelquefois vingt-cinq milles. Ce système provoqua force plaintes, car on prétendait que seuls les concurrents riches pouvaient s'enrichir sur des étendues de pareilles dimensions et en conséquence, le gouvernement décida de vendre ces cantons en petites parcelles.

Dans cet avis d'adjudication publié par le gouvernement d'Ontario il figure 88 parcelles. Ces parcelles ont une étendue variable de trois à cinquante milles, et dans l'ensemble des 88, il n'y a que six qui aient plus de onze milles carrés d'étendue.

Sans doute, il s'agit surtout ici d'une contrée de pinières et les prix à réaliser sont sans comparaison de beaucoup supérieurs à ceux qu'on obtiendrait pour les cantons de bois en discussion. Cependant, je dois dire que tout dernièrement, le gouvernement d'Ontario a vendu un canton de bois de six milles, non loin du Sault, $10.52 par mille pieds, mesure de planche. Il y a, en outre, les droits de coupe, $2 les mille pieds, soit $12.52 de recettes, par mille pieds, pour le bois de ce canton.

Je dois maintenant aborder l'argument formulé par le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), relativement aux concessions forestières aliénées sous le régime conservateur et à cet égard, je dois dire que l'histoire du commerce de bois dans toute l'étendue du Canada, est fort singulière. Il y a nombre d'années, les concessions forestières, dans le voisinage immédiat d'Ottawa, n'avaient presque aucune valeur. A une certaine époque, on aurait pu obtenir une coupe de bois rien qu'en en faisant la demande ; il n'y avait aucune prime à payer.

L'hon. M. FOSTER : A quelle époque ?

M. PERLEY : Il y a près de cinquante ans. Il y avait tant de bois, dans cette partie-ci du pays, qu'on en croyait la source inépuisable, et naturellement l'effet du Gouvernement du jour tendait à encourager à la fabrication du bois de construction, afin de donner de l'ouvrage aux classes ouvrières. Entre autres moyens employés pour stimuler cette exploitation, on concédait gratuitement à ceux qui s'y livraient des cantons de bois. Ce commerce n'était point lucratif, à cette époque, et celui qui désirait l'exploiter, n'était pas en mesure de payer de licence pour les cantons de bois. Il en fut ainsi jusqu'au moment où le bois commença à acquérir de la valeur. Je suis bien aise de le dire, toutefois, les hommes à la tête du gouvernement dans ces provinces, s'instruisirent à la lumière de l'expérience. Ils cessèrent de délivrer des permis de coupe gratuitement. Les événement suivirent à peu près le même cours, dans la contrée de la baie Georgienne, que le député d'Algoma-est (M. Dyment) vient de signaler à notre attention : on y vendit les cantons de bois à des prix minimes, afin d'encourager la main-d'œuvre et de stimuler la colonisation dans cette section d'Ontario ; et au Nord-Ouest le gouvernement conservateur appliqua le même système, il y a vingt-cinq ans. Mais la vente de ces concessions forestières (1048-49-50) remonte-t-elle bien loin ? Non, monsieur l'Orateur, elle date de 1903, époque à laquelle tous les gens tant soit peu éclairés, savaient que la population allait prendre un énorme développement au Nord-Ouest.

Le Gouvernement, apparemment ignorait la chose, ou avait intérêt à se dissimuler le fait. Qu'il ait tenu pareille attitude, c'est là, pour moi, chose inexplicable. C'est en 1903, je crois, que le Parlement accorda la charte du Grand Tronc-Pacifique, et ainsi le Gouvernement savait qu'une ligne de chemin de fer desservirait la partie septentrionale du Nord-Ouest. Il recrutait alors, à grands frais, des immigrants pour le pays, et il ne cessait de se glorifier de l'énorme courant d'immigration qui se déversait au Canada. Il savait donc ou devait savoir que ce bois allait acquérir une bien plus grande valeur, et qu'en le réservant au bénéfice des habitants de cette contrée, dont c'était l'héritage, il bénéficierait lui-même de cet accroissement de valeur, et non pas quelques spéculateurs qui ont voulu exploiter, à leur propre bénéfice, ces règlements absurdes. Je le demande : Le premier ministre était-il donc le seul à ignorer que le Nord-Ouest marchait à grandes enjambées dans la voie du progrès et qu'infailliblement la valeur de cette province irait sans cesse croissant ? Ou bien encore, faut-il assimiler cette affaire aux agissements de cette compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, alors que les officiers ou quelques initiés découvrirent la valeur de ces terres avant que le Gouvernement l'eût soupçonnée, de sorte qu'ils engagèrent le Gouvernement à aliéner ces précieuses concessions, précisément au moment où elles devenaient plus précieuses ? Je me demande ce que penseront les générations futures de ce mode d'aliénation du domaine public par nos contemporains.

Existe-t-il un remède applicable à cette situation, monsieur l'Orateur ? Le meilleur remède, sans doute, serait celui-ci : que le peuple canadien se lève dans sa puissance et balaye du pouvoir ceux qui se permettent pareille aliénation du domaine national. Et j'ose l'affirmer, c'est à cet avis que se rangeront les populations du Nord-Ouest quand elles comprendront la situation. Mais existe-t-il quelque remède d'application immédiate ? D'abord, il faudrait tenir à ce que le choix de toutes coupes de bois se fasse sans retard. Qu'on accorde aux adjudicataires un délai légitime pour faire leur choix, et s'ils ne s'exécutent point, alors qu'on annule les ventes. Le Gouvernement est revêtu de ce pouvoir et en l'exerçant, il

ne ferait de tort à personne, car, ceux qui ont acheté ces coupes de bois, se sont engagés à les faire arpenter.

Il est encore un autre remède qu'il faudrait appliquer.

Il s'agit de l'article relatif aux scieries mécaniques ou l'article relatif au sciage du bois. Je le sais, ce n'est pas la coutume d'appliquer cet article ; mais les exemples que j'ai cités entre nombre d'autres, relativement à l'aliénation des cantons de bois dans les sections inaccessibles, sont si scandaleux qu'à mon avis, ils autoriseraient le Gouvernement à appliquer cet article relatif au sciage du bois. Voici le texte :

Le concessionnaire devra exploiter, dans le cours d'une année de la date à laquelle l'officier compétent du département de l'Intérieur lui notifie l'avis que le ministre de l'Intérieur juge cette mesure nécessaire ou expédiente dans l'intérêt public, et tenir en exploitation, pendant une période d'au moins six mois chaque année, pendant qu'il sera porteur de sa licence, une scierie mécanique pouvant débiter en vingt-quatre heures, mille pieds de bois, mesure de planche, pour chaque superficie de deux milles et demi de la coupe de bois dont il est concessionnaire.

Si on appliquait cet article, nombre de ces concessionnaires de coupes de bois dans les districts inaccessibles seraient obligés de les abandonner, dans l'impuissance où ils seraient de satisfaire à cette condition, vu que, s'ils n'avaient pas suffisamment de ressources pécuniaires pour faire fonctionner une scierie mécanique, ils n'auraient pas de clients pour leur bois. A mon avis, il faudrait donc remettre à l'examen les plus scandaleuses de ces licences de coupes de bois, et appliquer l'article en question. J'ajoute que l'application de cet article ne serait pas une injustice à l'endroit des véritables fabricants de bois, puisqu'ils seraient en mesure de s'y conformer. Il est résulté force abus de ces règlements qu'on vient d'abroger. Le Gouvernement a enfin tenu compte de l'avis que lui a donné l'opposition, il s'est enfin repenti mais, avouons-le, c'est une repentance bien tardive. Le député de Qu'Appelle (M. Lake) propose une enquête sur l'application de ces règlements extraordinaires, au cours des dix années écoulées ; à mon avis, cette enquête s'impose impérieusement.

Récapitulons brièvement les raisons qui doivent porter la Chambre à prêter son appui à l'amendement de mon honorable collègue. Il n'est pas un seul particulier qui aurait agi à l'égard de son héritage comme l'a fait le Gouvernement, ces années dernières, à l'égard du domaine de l'Etat, cela s'entend d'un particulier qui aurait tenu à réaliser la pleine valeur de son bois. Le ministre qui a sanctionné ces marchés administratifs en 1903 n'aurait pas agi de la sorte, s'il se fut agi de son propre domaine ; voilà une proposition qu'on ne saurait révoquer en doute. Le Gouvernement est le gardien du domaine public au nom du peuple canadien et on m'a toujours enseigné que les dépositaires doivent apporter dans la gestion des biens qui lui sont confiés un soin encore plus scrupuleux que dans l'administration de son propre héritage. Or, le Gouvernement a évidemment fait preuve d'imprévoyance dans sa gestion du domaine public confié à ses soins.

Je prétends que dans la gestion du domaine public, au cours des dix années écoulées, le Gouvernement a fait preuve d'une incapacité absolue ou bien qu'il a laissé, de propos délibéré, certains individus s'enrichir aux dépens du domaine public. Le Gouvernement n'a d'autre alternative que de choisir entre ces deux conclusions. Dans l'un ou l'autre cas, l'enquête s'impose sur ces actes administratifs. Je le demande, quelle autre explication pourrait-il donner de ses agissements ? On a vendu, pour une bagatelle ces coupes de bois dont le public n'avait nullement besoin à cette époque ; on vend à un seul concessionnaire de grandes étendues de terres boisées, on lui permet de choisir 500 milles dans un vaste territoire de 6,000 milles ; puis dans l'avis d'adjudication, on fixe le délai à si courte échéance que la chose est ridicule, puis enfin, on ne permet qu'à un seul individu d'ouvrir les soumissions cachetées : tout cela, dis-je, prête au soupçon. En outre, ces jours derniers, il s'est fait une autre révélation. A la suite d'un débat qui s'est prolongé trois ou quatre jours, nous avons obtenu le dépôt des documents originaux se rattachant à une de ces coupes de bois. La lutte a été longue et acharnée mais enfin, de guerre lasse, le Gouvernement s'est exécuté et quand ces documents sont tombés sous nos yeux, nous avons cessé de nous étonner que le ministre de l'Intérieur ait voulu faire de l'arbitraire à cet égard. Ces documents indiquent évidemment, par leur texte même, qu'il s'est commis quelque irrégularité dans la gestion du ministère, relativement à ces concessions forestières. Ces documents ne constituent pas une preuve directe, mais ils indiquent clairement l'existence de quelque irrégularité et il faudrait fournir aux fonctionnaires ministériels l'occasion de laver leur bonne réputation, à cet égard. Le premier ministre est le gardien attitré de l'intérêt public, au Canada, et en présence des faits que nous avons exposés ici, il a le devoir de se rendre à la demande du député de Qu'Appelle (M. Lake) en instituant un comité d'enquête. Je prêterai donc avec bonheur mon appui à l'amendement.

M. WILBERT McINTYRE (Strathcona): Le député de Qu'Appelle (M. Lake) en provoquant le débat sur cette motion, a posé la question sur le meilleur terrain qu'il lui fût possible de choisir, pour faire éclater aux yeux de la Chambre combien le système appliqué par le Gouvernement dans la gestion de notre domaine forestier au Nord-Ouest, l'emporte sur les méthodes ap-

pliquées sous le régime conservateur. Les députés de la gauche ont vraiment joué de malheur, en plaçant la lutte sur pareil terrain, car infailliblement le débat doit s'orienter vers l'étude du système appliqué par les prédécesseurs du Gouvernement.

En discutant cette questtion, il faut bien s'appuyer sur la statistique que nous avons sous les yeux, et non pas sur des insinuations ou des soupçons, sur de simples hypothèses, mais bien sur les dossiers existants dans les casiers du ministère. Le seul reproche formulé par l'auteur de l'amendement c'est qu'il n'y a pas eu adjudication avec concurrence et publicité pour l'aliénation de ces concessions forestières, et surtout on fait un crime au Gouvernement de les avoir offertes en vente trop tôt.

Si cette excuse est valable, si l'argument possède quelque force probante, combien plus forte raison cet argument s'applique-t-il à nos prédécesseurs et à leur administration qui s'est signalée par une dilapidation du domaine public bien autrement scandaleuse que celle qu'ils nous reprochent aujourd'hui? Eh bien, si leur prix a haussé, cette hausse s'est produite dans le cours des années; leur valeur s'est accrue, dans une certaine mesure, mais quel soupçon, quel argument l'honorable député formule-t-il? Toute sa harangue se résume, en dernière analyse, aux raisons sur lesquelles il a appuyé sa motion. Trois de ces raisons se rattachent à la hausse du prix de ces concessions forestières, et évidemment, cet argument milite en faveur du gouvernement actuel. Le quatrième argument porte sur l'absence de concurrence publique; le huitième, sur la difficulté d'obtenir les documents originaux, point sur lequel je reviendrai plus tard et surtout sur la substance même de ces documents, telle que révélée par leur lecture; enfin, le neuvième argument se rattache à ce fait-ci: c'est qu'après examen fait des originaux des soumissions, il y a fort peu d'écart entre les enchères, et que la troisième offre est presque identique à la deuxième. Celui qui prétend que c'est là une raison suffisante pour tenir en suspicion ces transactions, fait preuve d'une parfaite ignorance de la question. Si deux compagnies envoient des explorateurs qui parcourent le terrain et qu'ils s'acquittent bien de leur besogne, n'est-il pas naturel de conclure qu'il y aura fort peu d'écart entre les chiffres des enchères ? Cela tend tout bonnement à prouver l'insanité de l'argument formulé à l'égard de l'absence de concurrence.

Il serait facile de jeter ainsi du louche sur toutes les affaires soit de la vie privée, soit de la vie politique et d'en tirer des conclusions à votre gré. Parcourez le texte de tous les discours prononcés par les orateurs de la gauche qui ont pris part au débat et vous n'y trouverez pas une seule affirmation bien catégorique, bien définie ; vous y lirez bien que tel ou tel expert ou homme pratique a dit telle ou telle chose ; vous y trouverez une foule de déductions, d'insinuations ; mais où se trouve l'affirmation précise sur l'existence d'une irrégularité quelconque ? On prétend que le député d'Assiniboia-est (M. Turriff) n'a pas pris la parole pour se défendre. Mon collègue a fait un geste plus viril ; voici ce qu'il a dit : " Tous ces arguments tous ces soupçons, je les mets dans la même catégorie ", et se tournant vers les députés de la gauche : " Si ces soupçons sont bien fondés, alors prouvez-les, messieurs ; transformez ces soupçons en accusations directes et alors je déclarerai volontiers que nous vous accorderons le comité demandé ; et de plus, je vous aiderai de tout mon pouvoir à faire une enquête approfondie sur ces accusations ? "

Je désire maintenant offrir une courte réplique aux observations du député de Saint-Antoine (M. Ames). A l'égard de la vente de quelques concessions forestières, qu'on aurait aliénées, il nous a donné quelques estimations fantaisistes au sujet des quantités de bois qui s'y trouvent. Il aurait vivement intéressé cette Chambre en lui faisant connaître la source où il a puisé ces renseignements. Il suppose, car c'est sur des hypothèses que reposent toutes ces plaintes—qu'il y a pour $5,000,000 de pieds de bois, par mille carré, dans ces concessions forestières. Or, son hypothèse ne concorde nullement avec les renseignements de l'expérience, dans ce pays. Il nous a montré des photographies, pour prouver qu'il y a du bois dans ces concessions. Ces essences ne couvrent peut-être qu'une petite étendue. Il est évident que la chambre noire de l'appareil photographique ne peut embrasser qu'une petite étendue, et s'il existe du bois dans quelques endroits isolés sur le parcours de la rivière, cela prouve-t-il que toute cette superficie de 100 milles n'est qu'une épaisse forêt ? Voici un fait venu à ma connaissance personnelle. Un certain marchand de bois, dans mon district présenta une soumission, par la voie ordinaire, en vue d'obtenir une coupe de bois.

Si je ne me trompe, le prix qu'il versa pour cette concession, s'éleva à $3,100. La coupe de bois couvrait, paraît-il, une étendue de six milles. Il avait, sans doute, chargé quelqu'un d'aller faire l'examen ce de la concession. L'explorateur parcourut les vallées arrosées par la rivière, et les coulées, puis il dressa une estimation sur laquelle le marchand de bois en question basa le chiffre de sa soumission. Or, après avoir suffisamment parcouru toute la concession, il vint à Ottawa et déclara au Gouvernement que ce canton de bois pour lequel il avait payé $3,100 ne valait pas $3.10.

M. R. L. BORDEN : Combien de temps cet examen avait-il duré ?

M. W. McINTYRE : Je ne saurais renseigner l'honorable député à cet égard. Cet examen de la concession forestière s'est effectué de la façon ordinaire. Il suivit le mode d'examen qui lui parut convenable : puis, il revint et demanda au Gouvernement s'il consentirait à lui rembourser la somme de $3,100 qu'il avait versée pour la coupe de bois, demande à laquelle le Gouvernement, à fort bon droit, refusa d'acquiescer. Voilà un fait qui prouve qu'on peut parcourir les terres situées le long des rivières et à l'aide de l'appareil photographique, prendre des photographies qui, j'ose le dire, révèleraient la présence d'essences aussi précieuses que celles que l'honorable député peut indiquer dans le district du lac du Cèdre, et cependant, voilà qu'un marchand de bois de profession vient nous dire que, pour les objets de l'exploitation forestière, il ne donnerait pas $3.10 pour cette coupe de bois. Un argument que le député de Qu'Appelle (M. Lake) a fait valoir, au cours de ses observations, c'est qu'il y a eu absence de concurrence. Le député de Saint-Antoine (Montréal) a aussi prétendu que l'aliénation de ces coupes de bois s'est effectuée sans la connaissance et la publicité voulues. Il souscrit donc à l'argument formulé, à cet égard, par son collègue (M. Lake), et cependant, en réponse à la question qu'on lui a posée, il fait cet aveu qui figure au compte rendu des débats :

Je vois qu'il est nécessaire que j'ajoute qu'il n'existe aucune relation entre M. Fraser et les McDonald et que, d'ordinaire, ils se font une concurrence active.

Ainsi, on prétend qu'il n'existe pas de concurrence et cependant, quand l'honorable député examine le dossier, il s'aperçoit qu'il existe deux compagnies de marchands de bois qui se font, invariablement une forte concurrence. Voilà comment l'honorable député s'inflige à lui-même le démenti.

Relativement aux documents originaux, si j'ai bonne souvenance de l'histoire que nous a contée le député de Saint-Antoine, il y a eu trois soumissions pour la coupe de bois n° 1,108.

Dans deux de ces soumissions l'écriture serait similaire. Le chiffre de la première soumission est de $1,000; celui de la deuxième, présentée par un monsieur Currie, est de $6,400, et celui de la dernière soumission, $7,000. L'écriture serait similaire dans la première et la dernière soumission. Les chiffres de la troisième soumission, affirme l'honorable député, aurait été tracés en encre différente et dans la mesure où l'honorable député en a pu juger, les chiffres, dit-on, sont de formation différente. Et de là on déduit l'existence de cet affreux scandale auquel on donne publicité dans la presse, sans même attendre qu'on en ait saisi la Chambre. La similarité des écritures dans deux de ces soumissions, voilà ce qui jette ces messieurs dans la plus profonde stupéfaction. Mais, enfin, existe-t-il dans le texte de la loi ou des règlements quelque disposition qui empêche un soumissionnaire de présenter cinq ou six soumissions, du moment qu'il couvre sa première enchère? Pourquoi un soumissionnaire ne présenterait-il pas deux soumissions? Mais cette soumission, dit-on, est présentée au nom d'une autre personne.

Une VOIX : C'est la même date.

M. W. McINTYRE : La même date. Pourquoi un avocat, par exemple, se ferait-il scrupule de transmettre une soumission, en son propre nom, et une autre, au nom de son client?

M. LENNOX : Il devrait s'en faire grand scrupule, s'il tient à rester honnête homme.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député prétend-il qu'il n'y a pas de mal à ce que la même personne fasse deux soumissions ?

M. W. McINTYRE : Il n'y a pas de mal quand il le fait en qualité de procureur.

L'hon. M. HAGGART : Vous avez été plus loin, je pense ; vous avez dit qu'il n'y avait pas de mal à ce qu'une personne soumissionne à deux ou trois reprises à des chiffres différents.

Quelques VOIX : Il ne l'a pas dit.

L'hon. M. FOSTER : Oui, il l'a dit.

L'hon. M. HAGGART : C'est de l'honnêteté nouveau genre.

M. W. McINTYRE : Un procureur agissant pour cinq autres personnes peut fort bien présenter cinq ou six soumissions.

L'hon. M. HAGGART : Ce n'est pas ce que vous avez dit.

M. W. McINTYRE : C'est ce que j'ai voulu dire, et si je ne me suis pas exprimé clairement, cela n'autorise pas, je pense, l'honorable député à donner à mes paroles un sens qu'elles n'ont pas. Pour en revenir à la circonstance qui nous occupe, et que ces honorables députés de la gauche trouve suspecte, il me semble très naturel qu'un individu agissant comme procureur et soumissionnant pour lui, rédige d'abord la soumission, se rende ensuite à la banque, où une certaine somme a été mise par télégramme à son crédit, et, une fois rendu à la banque, finisse de remplir les blancs de la soumission en se servant d'une autre plume et d'une autre encre, et son écriture nécessairement s'en ressentira. (Exclamations.) Ces honorables députés semblent croire que je dénature les faits ; mais je pense qu'en tout ceci je montre plus d'esprit de justice qu'eux-mêmes.

Quelques VOIX : C'est une farce.

M. W. McINTYRE : En effet, aux yeux de ces honorables députés de la gauche

cette explication peut être considérée comme une farce, tant leur esprit s'est nourri de soupçons au sujet de cette affaire, et tant ils ont perdu toute notion de justice et de générosité. Autre point : ces honorables députés de la gauche ont beaucoup insisté sur le montant de la prime payée par le concessionnaire, comme si elle représentait tout le prix de la concession. Pour toute concession aliénée, il faut payer au Gouvernement un loyer annuel de cinq dollars par mille carré, ainsi qu'un droit de coupe de 50 cents par mille pieds. Or, si nous pouvons nous fier à ce que dit l'honoraple membre (M. Ames), le Gouvernement dans le cas en question devra, à 50 cents par mille pieds retirer $2,500 par mille carré. C'est là véritablement le prix payé pour la concession ; c'est ce que la personne qui obtient la concession et l'exploite devra nécessairement au Gouvernement, si les chiffres cités par l'honorable membre (M. Ames) sont exacts. L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) voulait savoir pourquoi le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) n'avait pas répondu aux arguments des députés de la gauche ; mais il me semble qu'il devrait laisser le ministre de l'Intérieur libre de parler sur cette question, comme sur toute autre, quand il le jugera à propos. L'honorable député d'Argenteuil s'est plaint entre autres choses de ce qu'on avait interdit les soumissions par télégramme. Il y a de bonnes raisons de le faire. Le règlement exige qu'à toute soumission soit attaché un chèque certifié, et comment pourrait-on envoyer par télégramme un chèque certifié ? Il est de rigueur que la soumission soit mise sous enveloppe et cachetée de la manière ordinaire, sinon le chiffre de la soumission sera connu. L'honorable membre (M. Perley) a affirmé que le terrain qui fait le sujet de la soumission 1049 avait été aliéné moyennant cent dollars, et il a ajouté, je pense, que la superficie de cette concession était de 500 milles carrés. Or, s'il en est ainsi, et si le rendement est, suivant la prétention de l'honorable député (M. Ames), de cinq millions de pieds par mille carré, le Gouvernement devra retirer le droits de coupe $1,250,000, somme suffisante, et de plus $2,500, sous forme de loyer. La Chambre voudra bien observer que, contrairement à ce que ces honorables députés de la gauche ont voulu nous faire croire, la prime n'est pas tout ce qu'il faut payer sur une concession, que cette prime ne représente qu'une faible proportion de la somme versée par le concessionnaire d'un terrain forestier au Canada.

L'hon. M. HAGGART : Ne fallait-il pas payer le même droit de coupe par mille pieds sous le régime conservateur ?

M. W. McINTYRE : L'honorable député a raison. Le droit de coupe est resté le même depuis 1889. Avant cela il était de 5 p. 100. Mais puisque l'honorable membre en a parlé, voyons quelles modifications a subi le règlement à ce sujet. C'est en 1881 qu'on a fait le premier règlement ; jusque-là l'aliénation des terrains forestiers se faisait par décret du conseil, qu'il fût ou non exigé une prime.

M. BERGERON : Telle n'était pas la loi en 1872.

M. W. McINTYRE : Jusqu'en 1881, l'aliénation des terrains forestiers se faisait par décret du conseil.

M. BERGERON : Vous faites erreur. Dès 1872, le Parlement a interdit cette pratique ; mais, en 1874, le ministère Mackenzie étant arrivé aux affaires, cette loi fut abrogée, et l'on put désormais concéder ces terrains par décret du conseil. Puis, une fois les conservateurs arrivés au pouvoir, on s'empressa de revenir à l'ancienne pratique.

M. DUNCAN ROSS : Comment avez-vous obtenu cette concession de 50 milles carrés?

M. BERGERON : Je vous donnerai l'explication plus tard. Vous pourrez en obtenir une part gratuitement si vous le désirez.

M. McINTYRE : Je ne suis pas au fait des circonstances que rapporte l'honorable député.

M. BERGERON : Je suis en mesure d'indiquer le statut à l'honorable membre.

M. W. McINTYRE : D'après les renseignements en ma possession, ce serait en 1881 qu'a été passé le premier règlement prescrivant un loyer de cinq dollars par mille carré et le versement d'un droit de 5 p. 100. Il paraîtrait que rien ne fut changé à ce régime du temps des conservateurs, jusqu'en l'année 1889. On eut ensuite recours à la pratique de l'adjudication à la surenchère, régime qui fut maintenu en vigueur jusqu'en l'année 1898, alors que les libéraux étaient au pouvoir. Le seul changement opéré cette année-là fut dans les droits de coupe. Le règlement passé à cette occasion a suscité beaucoup de critiques en ce qui regarde l'aliénation des terrains atenants aux concessions exploitées.

M. SPROULE : L'honorable député affirme qu'avant 1889 il n'y avait pas de concurrence. N'est-il pas vrai que lorsqu'il se trouvait plus d'un pétitionnaire pour une concession dans une même région, elle était adjugée à celui qui en offrait le plus haut prix ?

M. W. McINTYRE : L'honorable député a raison ; pour les cas où il y avait plus qu'un pétitionnaire. On nous reproche de tenir ces opérations secrètes ; mais alors tout se passait dans le plus grand secret entre le Gouvernement et les soumissionnaires. En 1889, le règlement fut modifié à deux égards. On établit un régime de concurrence dans toute la zone bordant le

chemin de fer ; et d'autre part, on autorisa la concession de permis transportables à des tiers.

En 1892, la construction d'une scierie sur la concession dans un délai de douze mois après en avoir reçu avis, fut déclarée obligatoire. En 1895, il fut effectué dans les règlements relatifs aux terrains compris dans la zone du chemin de fer, quelques modifications de peu d'importance. En 1896, on revint à l'ancien tarif de 5 p. 100 sur le bois fabriqué dans la Colombie-Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, avec remboursement de 40 centins par mille pieds sur les exportations. En 1898, l'exécutif fut autorisé à concéder aux exploitants les terrains avoisinant leurs concessions premières, moyennant le versement de doubles droits et d'un double loyer.

M. SPROULE : L'honorable député déclare que la construction d'une scierie n'était prescrite, ni dans le permis, ni dans le bail, avant 1889.

M. W. McINTYRE : Il existait une prescription à cet égard avant 1889, mais le règlement n'était pas observé, en pratique, si je comprends bien.

En 1889, le seul changement effectué avait pour objet de permettre des subventions gratuites de bois aux occupants de homesteads dans la zone de bordure du chemin de fer. En 1901, tout porteur d'un permis de coupe fut appelé à solder la moitié des frais de surveillance contre l'incendie. C'est une nouvelle dépense imposée à l'acquéreur d'un terrain forestier, car il est bien connu que c'est là le plus grand danger que courent nos forêts, et celui qui nous impose les frais les plus considérables dans les efforts que nous faisons pour leur préservation.

Le règlement n'a pas subi de modification sérieuse depuis 1898 jusqu'à l'année dernière. Le 17 décembre 1907, il a été décrété que toutes les concessions forestières offertes en vente seront d'abord inspectées et explorées par les fonctionnaires du Gouvernement. Celui-ci fixe ensuite le prix minimum d'adjudication, lequel est tenu secret. La mise à l'enchère a lieu dans le bureau des terres le plus rapproché de la concession. Le Gouvernement est autorisé à se réserver tout le bois qu'il juge nécessaire, mais si, lors de la mise à l'enchère, le chiffre minimum fixé par le Gouvernement n'est pas atteint, la vente n'a pas lieu. C'est exactement de cette manière que sont vendues aujourd'hui les terres publiques réservées pour des fins scolaires.

M. AMES : Quand le règlement dont parle l'honorable député sera-t-il mis en vigueur ?

M. W. McINTYRE : Ce n'est pas moi qui administre le département, mais je suis en mesure de dire à l'honorable député la date du règlement en question : c'est le 19 décembre 1907.

M. AMES : Est-il en vigueur actuellement?

M. W. McINTYRE: Je ne crois pas qu'il soit aliéné de terrains forestiers pour le moment; on les détient tous pour exploration future.

Ces honorables députés de la gauche se débattent depuis deux jours pour obtenir la reconnaissance d'un droit qui a été reconnu. Aucun d'eux n'a émis une proposition aussi juste que celle insérée par le ministre de l'Intérieur dans son règlement; et il suffit de faire la comparaison entre les dispositions prises par les gouvernements provinciaux et celles prises par le gouvernement fédéral pour se convaincre qu'aucune province du Dominion n'a entouré son domaine forestier de sauvegardes aussi efficaces que celles dont le Dominion a entouré le sien. Nous jouissons aujourd'hui, pour la sauvegarde de nos terres domaniales du meilleur règlement qui soit en vigueur dans aucun pays, en autant que je sache. Ces honorables députés ont jugé à propos d'attaquer les méthodes du gouvernement actuel en la matière. Voyons un peu comment leurs amis ont agi pour leur compte. Ils objectent qu'on ne saurait faire de comparaison entre ce qui se passe aujourd'hui et ce qui a pu arriver il y a vingt-six ou vingt-sept ans; ce qui ne les empêche pas, l'instant d'après, de nous reprocher de mettre à l'enchère aujourd'hui des concessions aliénées par nos prédécesseurs il y a vingt-cinq ans. Si le Gouvernement commet une erreur dans la circonstance, le Gouvernement qui l'a précédé a dû commettre une erreur encore beaucoup plus grave. Sous le régime du premier gouvernement libéral, l'Etat a retiré une prime moyenne de vingt-trois dollars par mille carré des terres publiques concédées par lui. Le gouvernement conservateur a retiré dans les mêmes conditions seulement $4.13 par mille carré, en moyenne.

L'hon. M. FOSTER: Comment avez-vous fait votre calcul?

M. W. McINTYRE : J'ai divisé le total des sommes perçues sous forme de primes par le nombre total de milles carrés aliénés par décret du conseil ?

L'hon. M. FOSTER: Non pas par le nombre de milles carrés couverts par des permis?

M. W. McINTYRE : L'honorable député reconnaîtra que le Gouvernement a été aussi loin qu'il pouvait aller pour son compte; et si le receveur n'a pas jugé qu'il y avait lieu de le faire, le Gouvernement est tout autant à blâmer que si le concessionnaire avait refusé de payer. Nous n'en sommes pas à discuter ce qui de fait a eu lieu, mais la manière dont nos amis conservateurs ont protégé nos droits. Le gouvernement libéral qui a précédé l'ancien gouvernement conservateur a retiré en

moyenne $23 par mille carré de ces aliénations de terrains, tandis que le gouvernement conservateur en question n'a retiré en moyenne que $4.13 par mille carré des terrains forestiers aliénés par lui. Quant au gouvernement actuel, ses aliénations de terrains forestiers ont rapporté en moyenne $81.92 par mille carré. C'est là un état comparatif. Vous prétendez qu'il est injuste de faire la comparaison entre les résultats obtenus par l'ancien gouvernement conservateur et le gouvernement actuel. Eh bien, la comparaison est encore beaucoup moins à son avantage quant on fait le rapprochement entre ce gouvernement conservateur et le gouvernement libéral qui l'a précédé.

L'hon. M. HAGGART: Votre calcul est-il basé sur la superficie aliénée ou concédée par le gouvernement conservateur, ou sur la superficie restée en la possession des concessionnaires? Et combien le gouvernement a-t-il exigé de 1878 à 1896?

M. W. McINTYRE: Quatre dollars et treize cents.

L'hon. M. HAGGART: Où l'honorable député prend-il ses chiffres? Sur quoi appuie-t-il sa déclaration?

M. W. McINTYRE: L'honorable député est bien libre de mettre en doute l'exactitude de ces données; mais s'il se donne la peine de consulter les documents, il constatera qu'elles sont exactes.

L'hon. M. HAGGART: Je n'ai vu aucun document sur ce sujet.

M. W. McINTYRE: Je conçois fort bien que ces chiffres ne soient pas du goût de l'honorable député, et qu'il lui déplaît de voir ces concessions administrées comme elles le sont aujourd'hui.

L'hon. M. HAGGART: J'aimerais qu'on me fournît les chiffres exacts.

M. W. McINTYRE: Je vois que l'honorable député lui-même a obtenu, en 1882 et 1883, des concessions forestières qui ne lui ont pas coûté un sou.

L'hon. M. HAGGART: A la première occasion, je montrerai l'inexactitude de cette déclaration.

Un honorable DEPUTE: Faites-le sur-le-champ.

L'hon. M. HAGGART: Je le ferai dès que l'honorable député aura repris son siège.

M. CONMEE: Deux des collègues de l'honorable député en ont obtenu bien davantage.

L'hon. M. HAGGART: Qui donc a la parole en ce moment?

M. CONMEE: Ils ont obtenu 150,000 milles carrés. L'honorable membre est à nous renseigner; je suis en mesure de compléter ses renseignements. Et il n'est pas seul dans son cas.

M. WARD: Et le dragage? L'honorable membre voudra-t-il me fournir un renseignement pendant qu'il est sur ce chapitre? Quel loyer exigeait-on à l'époque dont il parle?

M. W. McINTYRE: Je n'ai pas de données à ce sujet.

M. LALOR: L'honorable membre me permettra-t-il de lui poser une question? La somme qu'il prétend avoir été obtenue par mille est-elle calculée d'après la superficie aliénée par le gouvernement conservateur, ou sur celle restée entre les mains des concessionnaires?

M. W. McINTYRE: Je me suis déjà expliqué sur ce point; mais il est possible que l'honorable député exige une nouvelle explication. Je suis à faire le contraste entre les deux gouvernements, et je demande si c'est par la faute du gouvernement conservateur que toutes ces terres aliénées par décret du conseil sont sorties de ses mains?

M. LALOR: Ce n'est pas la réponse à la question que j'ai posé. Le gouvernement a reçu une certaine somme en raison de terrains forestiers...

M. L'ORATEUR: Je crains fort que l'honorable membre ne soit tenu de se contenter de la réponse donnée précédemment.

M. W. McINTYRE: L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a déclaré qu'il avait lui-même reçu une certaine superficie de terrain forestier par décret du conseil, et sans concurrence; et je constate qu'en 1882 il a personnellement obtenu une concession de 50 milles carrés. Je vois, en outre, que la maison de Perley et Pattee a reçu aussi une concession de 50 milles carrés. Il est une petite circonstance intéressante à cet égard que j'aimerais à signaler à la Chambre. L'honorable député de Montréal, Saint-Antoine (M. Ames) nous a raconté des histoires touchantes, l'une d'entre elles, notamment, au sujet de certaines concessions à proximité du lac aux Cèdres. La Chambre me permettra, j'espère, de lui lire la courte description qu'en a donnée l'honorable membre. Je la trouve à la page du compte rendu des "Débats", séance d'hier:

> Je ne me propose de parler que des réserves de Winnipeg, portant les numéros 1107, 1108 et 1171, une petite section d'à peu près 200 milles carrés prise dans l'étendue de 2,400 milles carrés dont j'ai parlé.

Maintenant voici la description:

> Juste au nord du lac Winnipegosis se trouve un lac nommé le lac aux Cèdres. Il est traversé par la rivière Saskatchewan, et au point où cette rivière débouche dans le lac Winnipeg, il se trouve une très belle chute qui peut servir à actionner un moulin ou une scierie. Ce lac a à peu près la superficie du lac Simcoe, et l'emplacement pour la

scierie se trouve à sa décharge. Le 20 septembre 1903, MM. Perkins, Fraser et Gibson, maison dont fait partie notre ami A. W. Fraser, demanda, au nom d'un client, dont le nom n'est pas révélé, une concession de 64 milles, à prendre au lac aux Cèdres, sur les bords du lac et dans ses îles.

Or, je vois que le 16 novembre 1882, M. G. H. Perley, demandait la concession de 50 milles carrés, et j'ai ici le décret du conseil qui donne la description de cette superficie. En voici le texte :

Commençant à la décharge de la rivière Saskatchewan du nord dans le lac aux Cèdres, de là remontant la rivière sur une distance de huit milles et un tiers en ligne directe, depuis le point de départ; la frontière ouest devant être à angle droit avec le cours général de la rivière sur ladite étendue; la frontière est devant être le rivage du lac aux Cèdres; la frontière sud devant être parallèle au cours général de la rivière, et la concession devant se prolonger à une distance suffisante en arrière pour donner la superficie requise.

On peut donc dire que l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a obtenu la concession du même territoire que l'honorable député de Montréal, Saint-Antoine, prétend avoir été accordée à M. Fraser, et sans que cela ait coûté un sou à l'honorable député d'Argenteuil.

M. WARD : Il ne l'a jamais eu.

M. McINTYRE : Ces honorables députés viennent nous dire maintenant que ces concessions n'avaient aucune valeur à cette époque reculée. Mais voici ce que dit aujourd'hui l'honorable député de Montréal, Saint-Antoine (M. Ames), de la concession qui nous occupe :

Le Gouvernement s'en est dépossédé moyennant $500. Elle a coûté à M. Fraser $450 par année de loyer, un petit montant pour frais de garde contre l'incendie et à peu près deux fois $2,000 de frais d'arpentage; et elle est offerte en vente aujourd'hui au prix de $500,000.

Ainsi, ils nous disent que ces terrains n'étaient d'aucune valeur quand ils s'en dépossédèrent, et ils cherchent à nous faire croire qu'ils ont aujourd'hui une énorme valeur. L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a payé sur cette concession une année de loyer, $250, le 17 décembre 1883 ; et, d'après sa propre déclaration, il en est venu à la conclusion qu'elle n'était d'aucune valeur. Mais voici l'honorable député de Montréal, Saint-Antoine (M. Ames) qui vient aujourd'hui nous lire des extraits d'un prospectus et chercher à nous convaincre que ce bois vaut beaucoup d'argent.

M. AMES: En 1883, se trouvait-il un chemin de fer dans un rayon de 150 milles de cette concession ?

M. W. McINTYRE : Il ne se trouvait pas de chemin de fer à proximité dans le temps; mais je prierai l'honorable député de noter un fait: c'est que la concession se trouvait tout aussi rapprochée du lac Winnipeg et des cours d'eau qu'elle l'est aujourd'hui. Qu'il remarque, en outre, que les concessions forestières aliénées en 1882 couvraient une superficie de 4,600 milles carrés, et en 1883, d'à peu près 11,000 milles carrés. Et pourquoi ? Elles ont été aliénées parce que la construction du chemin de fer du Canadien-du-Pacifique allait donner de la valeur à ces massifs forestiers. Et on nous dit que ces concessions n'avaient aucune valeur, aucune utilité ; mais qu'aujourd'hui, bien que les débouchés ne soient guère meilleurs, elles ont acquis une valeur d'un demi-million.

Les honorables député de Montréal, Saint-Antoine (M. Ames) et de Qu'Appelle (M. Lake) méritent des remerciements pour avoir provoqué cette comparaison des méthodes administratives des deux gouvernements; je veux dire qu'ils méritent des remerciements de notre part, membres de la droite, car la comparaison est toute à notre avantage. L'honorable député de Saint-Antoine a droit sans doute au respect de tout membre de la députation, en raison de l'activité qu'il met au service de ce qu'il croit être une bonne cause. Qu'il soit donc bien compris que toute observation que je puis faire sur son compte, n'enlève rien de la considération que j'ai pour lui personnellement. Mais il semble que son défaut soit de voir du mal partout autour de lui. Impeccable lui-même, semble-t-il, il ne peut se figurer qu'aucun autre ait la moindre vertu. Il semble persuadé que ses collègues de la droite se sont donné pour mission de piller le trésor public ou de s'accaparer les terres domaniales. Il est lamentable de voir un honorable député, sans plus de preuve qu'il n'en a chercher à jeter du louche sur la conduite de ses collègues.

M. AMES : Me sera-t-il permis de faire une exception en faveur de l'honorable député de Strathcona (M. Wilbert McIntyre)?

M. McINTYRE : L'honorable député (M. Ames) est très aimable de faire une exception en ma faveur. Mais pour être logique il lui faudrait faire un grand nombre de ces exceptions.

Il semble croire que pas un seul fonctionnaire du département ne se rend compte de la responsabilité qui pèse sur lui, que pas un seul ne fait courageusement son devoir. Il paraît convaincu qu'à la moindre occasion qui pourrait se présenter, ce fonctionnaire manquerait à ses engagements. L'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff) l'a défié de suivre la procédure ordinaire et de porter une accusation précise pour lui fournir l'occasion de prouver qu'il n'a pas manqué à son devoir, et je considère que l'honorable député de Saint-Antoine est tenu en honneur de se rendre à cette demande.

Qu'on ne vienne pas nous parler d'un comité inquisitorial, d'un comité qui irait dans le département pour voir tout ce qui s'y fait et instruire une enquête sur la politique générale du département. C'est le Gouvernement qui est responsable de la gestion du département en général. Au lieu de lancer des insinuations, au lieu de faire planer des doutes sur des personnes qu'on ne nomme pas, ne serait-il pas plus courageux de la part des membres de l'opposition de dire : Nous croyons que tel et tel méfait ont été commis et nous le prouverons si l'occasion nous en est fournie? Voilà l'attitude que la droite voudrait voir prendre par les honorables députés de la gauche. Pour ma part, je déclare que s'il se passe des choses répréhensibles dans le département de l'Intérieur, l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) aura toutes mes sympathies et mon entier concours dans ses efforts pour purger ce département. J'assisterai avec plaisir au châtiment des coupables. Je veux une administration honnête ; mais je veux aussi que tout le monde soit traité loyalement, et je considère qu'il n'est pas loyal de la part des membres de l'opposition de se contenter de lancer de vagues accusations.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, n'ayant pas eu l'occasion d'entendre ce qui s'est dit hier. Mais j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Strathcona (M. McIntyre) ; j'ai entendu l'exposition de ses nouvelles doctrines et les conseils qu'il prodigue à l'opposition et je tiens à relever deux ou trois passages de ce discours. Examinons franchement la motion dont la Chambre est saisie. Elle n'attaque aucun membre du Parlement. Elle demande simplement une enquête. Des soumissions furent reçues pour deux concessions forestières et après beaucoup de difficultés nous avons réussi à obtenir du Gouvernement le dépôt des pièces originales sur le bureau de la Chambre. En examinant ces documents nous avons constaté que dans le cas d'une concession il y avait eu trois soumissions, dont deux étaient de la même écriture.

M. WILBERT McINTYRE : L'honorable député me permettra de lui poser une question. La motion demande-t-elle une enquête sur ces deux soumissions en particulier ?

L'hon. M. HAGGART : Certainement.

M. McINTYRE : N'est-elle pas générale?

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député (M. W. McIntyre) a ajouté quelques articles au code de la morale. Il a prétendu—bien qu'il s'en soit ensuite excusé jusqu'à un certain point—qu'il n'y a pas de mal à ce que celui qui désire obtenir une entreprise ou une concession forestière envoie, deux, trois ou même une douzaine de soumissions. J'ai toujours cru que cela était mal, que c'est contraire aux principes qui doivent régir tout système honnête de soumissionnement pour les fournitures publiques. Si je constatais que deux soumissions sont de la même écriture, je les écarterais toutes deux.

Un autre argument de l'honorable député c'est que le soumissionnaire était un avocat et il demande pourquoi un avocat ne pourrait pas soumissionner pour plus d'un client. Que devrait-on penser, monsieur l'Orateur, d'un avocat qui accepterait des honoraires pour préparer une soumission pour un client et qui accepterait ensuite d'un autre client pour soumissionner en son nom pour obtenir la même concession ? Quelle idée aurait-on de cet avocat? En vertu de quelle règle de l'honneur un avocat peut-il toucher des honoraires de différentes personnes, devenir le confident de chacune d'elles, au sujet de la même concession ?

Mais l'argument par excellence de mon honorable ami (M. McIntyre), celui sur lequel il a le plus insisté, c'est l'argument " tu quoque ". Quand un homme a recours à cet argument, c'est qu'il n'en a pas d'autres et que sa cause est bien mauvaise. Conçoit-on un logicien se servir de cet argument, suppose-t-on un homme accusé de vol et dont le seul moyen de défense consisterait à dire que ses accusateurs ou leurs amis sont aussi des voleurs. Que peut valoir un pareil raisonnement devant la Chambre des communes ?

Puisqu'on a jugé à propos de remettre sur le tapis la question des concessions forestières accordées par les gouvernements précédents à certains membres du Parlement, je dois dire que je suis parfaitement au courant de tous les détails de cette affaire. Cette question n'est pas nouvelle ; la liste complète citée par l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) avait déjà été lue, ici même, à plusieurs reprises. M. John Charlton, du temps où il était député, l'a lue une ou deux fois. A maintes et maintes reprises l'inanité de ces accusations a été démontrée et cela n'empêche pas qu'on y revienne sans cesse.

Comme le faisait remarquer l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), il y a quelques années à peine, les concessions forestières dans Ontario et Québec se donnaient pour presque rien. Celui qui désirait avoir une concession forestière n'avait qu'à déposer le plan du terrain au ministère, et il l'obtenait. Il fallait payer une redevance foncière, mais il n'y avait pas de prime à verser. Mais à mesure que le bois devint plus rare, ces concessions prirent de la valeur, elles furent mises à l'enchère et adjugées au plus haut enchérisseur. En 1872, lors de mon entrée au Parlement, et jusqu'en 1874, le gouvernement conservateur d'alors vendait les concessions forestières à l'enchère et les adjugeait au plus haut enchérisseur. Mais

en 1874, quand les amis de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) arrivèrent au pouvoir, sous la drection de M. Alexander Mackenzie, ils changèrent tout cela. Le gouvernement Mackenzie se fit autoriser à adjuger des concessions forestières par décret en conseil, sans demander de soumissions. Cette loi resta en vigueur jusqu'en 1878. Je ne dis pas que la loi était mauvaise pour l'époque. Les chefs de ce département éprouvaient les plus grandes difficultés à attirer les capitaux dans cette partie du pays pour aider à l'exploitation des forêts, à l'établissement de scieries pour répondre aux besoins de la population. On fit de grands efforts et de nombreuses tentatives pour décider les capitalistes à exploiter ces concessions forestières. Qu'en est-il résulté ? Des centaines et des centaines de pétitions furent envoyées au département, et elles furent acceptées avec cette condition, exigée par le gouvernement Mackenzie et le gouvernement suivant, que les concessionnaires feraient arpenter les terrains et y érigeraient des scieries dont la capacité variait selon l'étendue de la concession. Des quantités de décrets furent rendus en conseil des ministres pour adjuger des concessions à des commerçants de bois. Combien de permis de coupe furent octroyés et combien furent ensuite annulés ?

L'honorable député de Strathcona nous a parlé des immenses étendues de terrain que le gouvernement conservateur avait distribué à ses favoris. Or, sur trois cents permis octroyés par ce gouvernement, vingt-neuf ont été révoqués par le gouvernement actuel. Voilà à quoi se réduisent ces accusations.

La Chambre ne sait pas quels sont les amis du Gouvernement actuel qui ont pétitionné pour obtenir des concessions. Je ne sais pas si l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) était du nombre, mais M. Mackenzie figurait parmi les pétitionnaires et sept ou huit townships lui furent adjugés par décret en conseil aux mêmes conditions qu'aux autres.

Nous voulions coloniser ce pays, nous voulions y attirer les capitaux, et tout le monde était admis à pétitionner. Le nom de M. Mackenzie figure-t-il sur la liste lue par l'honorable député? Un grand nombre de libéraux obtinrent des concessions de terrains et des concessions forestières, mais les deux députés de la droite qui ont pris la parole sur cette question se sont bien gardés de donner leurs noms. Mon nom se trouve sur cette liste. A maintes reprises j'ai expliqué cette affaire à la Chambre ; j'ai expliqué à M. John Charlton comment j'ai appris la chose, et on trouvera ces explications dans les " Débats ". J'ai tout expliqué, j'ai donné tous les détails, mais on persiste à répéter les mêmes faussetés. Je me suis trouvé intéressé dans cette affaire, parce que j'ai acheté la part de deux concessionnaires. Un malentendu survint, un procès fut intenté et la cour fit vendre la concession à l'enchère. Avec quelques autres personnes, je me portai acquéreur, à cette vente judiciaire à Brantford, comme j'avais parfaitement le droit de le faire. Une des conditions de la vente était que nous érigerions une scierie. Nous en construisîmes une, et elle fut détruite par un incendie. L'entreprise fut mise en faillite et vendue.

Mais après que nous eûmes fait l'acquisition de cette concession, il y eut un changement dans l'administration, et un étranger prit la place de M. Stewart à la tête du département. Ce nouveau fonctionnaire voulut nous obliger à construire une autre scierie, ce que nous n'étions pas en état de faire. L'ordre fut donné que si la scierie n'était pas reconstruite, le permis serait annulé. Nous expliquâmes que nous avions construit la scierie, mais qu'elle avait été détruite par le feu. Nous fûmes obligés de vendre la concession au prix que nous avons pu trouver et non pour des centaines de mille dollars, comme font les concessionnaires d'aujourd'hui. Les seuls acheteurs que nous pûmes trouver étaient des amis des ministres actuels. Ils devinrent les propriétaires et le département adopta de nouveaux règlements qui ne les obligeaient pas à reconstruire la scierie. Je n'ai guère aimé la manière dont j'ai été traité dans cette affaire, car cette propriété aurait pu prendre de la valeur et m'être d'un grand secours sur mes vieux jours. Les honorables membres de la droite me forcèrent à m'en dessaisir et à la céder à des personnes auxquelles j'aurais préféré ne pas la donner. Voilà tout ce que j'ai eu à faire avec les concessions forestières.

M. CONMEE : L'honorable député me permet-il de lui poser une question? Si j'ai bien compris, il prétend que le gouvernement Mackenzie a changé les règlements de manière à abolir les ventes à l'enchère, mais que le gouvernement de Sir John Macdonald rétablit la concurrence.

L'hon. M. HAGGART : Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit que de 1872 à 1874, la loi exigeait que les concessions forestières fussent vendues à l'enchère.

M. CONMEE : Quelle était la loi en 1884-85 et 86?

L'hon. M. HAGGART : Je vais répéter ce que j'ai dit. En 1874, le gouvernement Mackenzie changea les règlements ; les formalités de la concurrence furent abolies et le Gouvernement fut autorisé à octroyer ces concessions par décret rendu en conseil. Les choses restèrent en cet état jusqu'en 1889, je crois.

M. CONMEE : Je ferai observer à mon honorable ami qu'il est légèrement dans l'erreur. Cette loi ne fut maintenue en vigueur que dans certaines parties du pays. Quand le Gouvernement, dont mon honorable ami faisait partie, administrait le

domaine public dans Ontario, en 1885, on obtenait des concessions sans concurrence.

L'hon. M. HAGGART: Tout cela a été expliqué. Certaines sections sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique furent soustraites aux dispositions du décret de 1874.

M. CONMEE : Ces concessions n'étaient pas situées sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique.

Plusieurs DEPUTES : A l'ordre.

M. L'ORATEUR : L'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River (M. Conmee) n'a pas le droit d'interrompre sans la permission de l'honorable député qui a la parole.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député me rappelle que j'ai lu quelque part une conversation entre l'archevêque Whately et l'évêque Newman, à l'époque où ils étaient tous deux au "Trinity College" à Dublin. L'archevêque Whateley était un logicien remarquable, comme nous le savons. Ce que nous savons de la logique, nous l'avons appris dans les ouvrages de l'archevêque Whateley. Il donnait une conférence à Dublin et le professeur Newman l'interrompait sans cesse. Le conférencier supporta les interruptions aussi longtemps qu'il put, mais finalement il se vit dans la nécessité de donner une leçon de logique à son interrupteur en lui disant qu'un fou peut poser en cinq minutes plus de questions qu'un sage ne pourrait y donner de réponses en un an. Je n'applique pas cette répartie à l'honorable député, et l'archevêque Whateley ne voulait pas dire, non plus, que celui qui l'interrompait était un fou, car il était reconnu comme un des meilleurs professeurs de Trinity College. Je rappelle simplement le principe sans application personnelle.

Pour revenir à la motion qui est en discussion, l'honorable député de Saint-Antoine n'a-t-il pas donné d'excellentes raisons en faveur de son adoption ? Elles n'ont pas été réfutées. La seule justification que présente l'honorable député de Strathcona, se résume à ceci: le Gouvernement actuel retire beaucoup plus de ces concessions que le Gouvernement précédent; les droits de coupe sont de 50 cts par mille pieds, mesure de planche, quand le bois est travaillé et la rente foncière est aussi plus élevée.

L'honorable député doit pourtant savoir que sur ces deux points la loi est restée la même depuis 1879 ; les droits de coupe par mille pieds, à l'époque des opérations scandaleuses dont parle l'honorable député, étaient les mêmes qu'aujourd'hui, et tout le monde sait que le bois a beaucoup plus de valeur à présent qu'autrefois.

M. WILBERT McINTYRE : L'honorable député prétend-il que les droits de coupe sont restées les mêmes depuis 1872 ?

M. CONMEE.

L'hon. M. HAGGART : J'ai demandé à l'honorable député quels droits de coupe il y avait à payer par mille pieds de bois abattu. J'ai compris par sa réponse qu'elles étaient les mêmes en 1878 qu'à présent. Je me sert du renseignement fourni par l'honorable député lui-même.

M. WILBERT McINTYRE : Mon honorable ami doit se rappeler que j'ai dit qu'à venir jusqu'en 1879, les droits de coupe étaient de 5 p. 100 de la valeur du bois travaillé.

L'hon. M. HAGGART : Et la rente foncière ?

M. W. McINTYRE: Elle est restée la même. Mais il y a une différence dans les droits de coupe.

L'hon. M. HAGGART : Autrefois on avait 10 p. 100 à payer ?

M. W. McINTYRE : 5 p. 100 jusqu'en 1879, et la rente n'a jamais varié.

L'hon. M. HAGGART : Qu'aviez-vous à payer sur le bois travaillé ?

M. W. McINTYRE : 5 p. 100 de la valeur du bois.

L'hon. M. HAGGART : Je crois que les droits étaient plus élevés que cela à l'époque où j'étais intéressé dans cette industrie. Je ne me rappelle pas exactement les chiffres, mais je sais que nous devions payer une forte somme tous les ans au Gouvernement sur le bois travaillé.

J'ai posé une question à l'honorable député et je base mon raisonnement sur le renseignement qu'il m'a fourni. Quoi qu'il en soit, le principe aujourd'hui en vigueur dans toutes les parties du Canada, c'est que toutes les concessions forestières doivent être adjugées à l'enchère publique. Il faut aussi accorder un délai suffisant pour faire l'examen des concessions. Le Gouvernement possède des renseignements sur la quantité de bois qui se trouve sur chaque concession offerte en vente et il fixe une mise à prix au-dessous de laquelle une concession ne peut pas être adjugée. Le Gouvernement devrait voir à ce que ce principe soit également appliqué à une des plus précieuses propriétés de l'Etat, comme nous le lui demandons.

Il ne sert à rien de nous répondre que dans le passé nous avons fait telle ou telle chose. Les temps changent et nous changeons avec eux. Si nous avons mal agi ce n'est pas une raison pour que nos successeurs fassent la même chose. Ce département devrait être administrés sur des principes d'affaires et ces principes que je viens d'exposer devraient être incorporés, non dans des règlements qu'un ministre est libre d'interpréter et d'appliquer à sa guise, mais dans la loi du pays, afin que, quel que soit ce gouvernement aux affaires, le peuple soit certain que les biens nationaux aillent aux plus hauts enchérisseurs au lieu d'être

adjugés aux amis du Gouvernement pour des prix ridicules. L'être le plus méprisable qui ait jamais vécu sur la surface de la terre, c'est la manche sarcophage de la politique, elle qui se nourrit sur les purulences des gouvernements parlementaires.

Pour ces différentes raisons, j'espère que le Gouvernement déposera un projet de loi à l'effet d'épargner au ministre de l'Intérieur de nombreux ennuis et de grandes difficultés dans l'administration de ces forêts. Cela le débarrasserait des parasites qui ne lui laissent aucun repos et grossirait les recettes du Trésor.

M. JAMES CONMEE (Thunder-Bay et Rainy-River) : Monsieur l'Orateur, je tiens à dissiper l'opinion fausse que l'honorable député (M. Haggart) a cherché à créer, ou qui, du moins, m'est restée dans l'esprit. Il a cherché à faire croire à la Chambre que c'est sous le gouvernement libéral, sous le régime Mackenzie que la loi a été changée de manière à ce que les concessions forestières pussent être adjugées sans soumissions et que c'est sous ce régime et sous l'empire de cette loi qu'il est devenu acquéreur de la concession dont il parle. Je lui ferai remarquer qu'il a oublié un détail. Après le retour des conservateurs, en 1878, et durant les années 1884, 1885 et 1886, le Gouvernement divisa en lots 3,000,000 d'acres de terre dans l'ouest d'Ontario, qu'il croyait être sous sa juridiction, dans ce qu'on appelait le territoire contesté. Il divisa ce territoire en lots de 50 et 100 milles carrés et exigeait $5 par permis de coupe. L'honorable député en a lui-même obtenu un.

L'hon. M. HAGGART : Non.

M. CONMEE : Oui. Son nom est sur la liste et il a obtenu une concession de cinquante milles carrés. Son associé, M. J. J. Macdonald, en a aussi obtenu une et M. John Schields une autre.

L'hon. M. HAGGART : J'ignore si mon nom est sur la liste, mais je puis dire à mon honorable ami que je n'ai jamais eu de concession et que je n'en ai jamais demandé.

M. CONMEE : Je vais expliquer pourquoi l'honorable député ne l'a pas eue. Tous les conservateurs de la région en ont eu. M. Plummer, du Sault-Sainte-Marie ; le président de notre association à Port-Arthur, M. J. J. Macdonald, qui a été député plus tard, ont obtenu chacun une concession de 50 milles carrés, et tout ce qu'ils ont eu à payer ce fut $5.

L'hon. M. HAGGART : N'est-ce pas un prix assez élevé pour une propriété pour laquelle nous n'avions seulement pas de titres suffisants pour payer les taxes ?

M. CONMEE : Ce n'est pas la faute de l'honorable député s'il n'a pas obtenu cette concession, et s'il ne l'a pas encore, c'est parce que le premier ministre d'Ontario est intervenu et a chassé l'honorable député et ses amis de ce territoire. Ils n'ont pas eu leurs concessions parce qu'ils n'ont pas pu les garder. Ce territoire leur a été enlevé malgré eux. Je ne veux pas retarder les travaux de la Chambre, mais je n'ai pu résister au plaisir de dire son fait à mon honorable ami à propos de toutes ces histoires de concessions, parce qu'il y a longtemps qu'il est membre de cette Chambre, que lorsqu'il lui arrive de se réveiller, il prétend tout savoir et s'imagine que lorsqu'il s'est prononcé sur une question, elle est réglée. Je n'ai fait que lui rappeler certains oublis qu'il avait faits.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er bill (n° 8) déposé par M. Carvell, concernant la compagnie dite " The Tobique Manufacturing Company " et à l'effet de changer son nom en celui de " Fraser Lumber Company, Limited";

Le 2e bill (n° 52) déposé par M. Gordon, concernant un brevet d'Eugène François Giraud;

Le 3e (n° 72) déposé par M. Clarke, concernant un certain brevet de la Windsor Pump and Foundry Company, Limited;

Le 4e (n° 36) déposé par M. Duncan Ross, concernant la compagnie du chemin de fer central de la frontière à Kamloops et à Caribou ;

Le 5e (n° 38) déposé par M. Duncan Ross, concernant la compagnie du chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise ;

Le 6e (n° 33) déposé par M. Galliher, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie ;

Le 7e (n° 44) déposé par M. Talbot, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest de l'Alberta ;

Le 8e (n° 48) déposé par M. German, concernant la compagnie du pont de la Grande île de Niagara ;

Le 9e (n° 58) déposé par M. Duncan Ross, concernant la compagnie du chemin de fer d'Ashcroft à Baskerville et à Fort-George;

Le 10e (n° 46) déposé par M. Monk, concernant la compagnie dite The Cumberland Coal and Railway Company ;

Le 11e (n° 45) déposé par M. Wilbert McIntyre, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

2e LECTURE

D'un projet de loi (No. 87), déposé par M. Sloan, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Etat de l'île Vancouver.

REPRISE DU DEBAT SUR LA CONCESSION DES TERRAINS FORESTIERS AU NORD-OUEST.

La Chambre reprend le débat sur la motion tendant au passage à la discussion des subsides et sur l'amendment déposé par M. Lake.

M. M. S. McCARTHY (Calgary): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec le plus vif intérêt l'éloquent plaidoyer que mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) a fait à l'appui de son projet de résolution, ainsi que les très intéressantes observations des honorables députés de Saint-Antoine (M. Ames) et d'Argenteuil (M. Perley). Je comptais que des membres de la droite leur donneraient la réplique. Il ne me reste que peu de chose à ajouter au lumineux exposé des faits de ces orateurs; je m'appliquerai surtout à faire ressortir les circonstances qui ont accompagné la vente, en 1902, 1903 et 1904 —période que l'on peut à bon droit appeler le "règne des barons du bois"—de certains terrains forestiers de la province d'Alberta.

Au Nord-Ouest, la question forestière est une question très brûlante. L'année dernière, la Chambre fut témoin d'un débat sur la question de savoir s'il existait une coalition de l'exploitation forestière dans les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Anglaise. La Chambre, sur la demande formulée par une motion de l'honorable député d'Alberta, autorisa l'institution d'un comité chargé de s'enquérir de l'existence de cette coalition. Ce comité recueillit des témoignages nombreux et consacra beaucoup de temps à entendre les dépositions des divers témoins cités devant lui. Ses investigations l'amenèrent à conclure à l'existence de cette coalition dans la province de l'Alberta ; il ne put se prononcer avec certitude à l'égard de la Colombie-Anglaise, prétextant qu'il lui faudrait recueillir des renseignements additionnels. La sagacité de sept politiciens de la Colombie-Anglaise semble avoir eu pour effet de convaincre le comité qu'il n'existait pas de coalition dans leur province ; mais il conclut à l'existence de la coalition dans l'Alberta, où la Retail Lumberman's Association, filiale d'une institution de la Colombie-Anglaise, faisait affaires. Voici ce qui est arrivé : six mois après que le comité eut déposé son rapport, les autorités de l'Alberta mirent en accusation ceux que l'on croyait coupables d'avoir contrevenu à la loi sur les coalitions illégales. L'affaire dut s'instruire en des conditions assez défavorables ; en effet, à la suite de l'enquête tenue à Ottawa, la plupart des pièces à conviction disparurent ; on obtint même la preuve qu'un grand nombre d'entre elles avaient été brûlées par les employés de cette association. Néanmoins, après une longue suite de retards, le gouvernement dut, quoique contre son gré, faire condamner les coupables. L'affaire portée devant les tribunaux de l'Alberta pour établir la jurisprudence en l'espèce aboutit à la condamnation du défendeur à une amende de $500. Bien que la question eût d'abord été soulevée à la Chambre par un député de la gauche, et en dépit des retards dont je viens de parler, le gouvernement provincial dut s'occuper de l'affaire et, contre son gré, faire condamner la coupable.

La situation des habitants de l'Alberta est celle-ci : jusqu'à présent, c'est surtout sur la Colombie-Anglaise que nous avons dû compter pour nous approvisionner de bois ; nous sommes virtuellement à la merci des marchands de bois de cette province. Nous habitons tout près de la province la plus richement boisée de l'univers, et cependant nous sommes obligés de payer le bois très cher. Au cours de l'année dernière, le prix du bois a continué de s'élever à tel point que nous payons aujourd'hui $28 les milles pieds de bois brut. Naturellement, nous soupirions après le jour où le prolongement des voies ferrées jusqu'au sein des réserves forestières de l'Alberta nous soustrairait enfin aux griffes des marchands de bois de la Colombie-Anglaise. C'est donc avec surprise, je vous assure, que j'ai appris, c'est avec la plus grande surprise et le plus profond désappointement que la population de l'Alberta apprendra qu'en 1902, 1903 et 1904 la plupart des concessions où pénétreront bientôt les chemins de fer sont passées aux mains de trois ou quatre intéressés, dont l'un est agent de machines à Montréal, un autre, avocat d'Ottawa, et un troisième, l'Imperial Pulp Company, association mystérieuse au sujet de laquelle il est presque impossible de se renseigner. Ainsi, les habitants de l'Alberta seront encore dans la dépendance de personne qui pourront leur dicter leurs conditions. Au lieu d'être à la merci des marchands de la Colombie-Anglaise, nous le serons à celle d'une clique d'exploiteurs ayant leur quartier général à Ottawa, à Toronto ou à Winnipeg ; au lieu d'avoir affaire aux marchands de la Colombie-Anglaise—peu importe que ce soit à l'association du littoral ou à celle de la région des montagnes, car mes renseignements me font croire que les deux n'en font qu'une—nous devrons avoir affaire à cette clique.

Je prétends que les concessions forestières de l'Alberta ont été adjugées à ces gens en l'absence de toute concurrence, sans que l'on eût annoncé là-bas la mise en vente de ces terrains forestiers. Le Gouvernement savait parfaitement à quoi s'en

tenir, puisque les demandes, toutes formulées par les mêmes personnes, lui sont pervenues dans l'espace de quelques mois. Dans chaque cas il n'y a que deux ou trois soumissionnaires, et lorsqu'un de ces bureaux mortels décroche une concession, il s'empresse de la transporter à cette mystérieuse Imperial Pulp Company.

Je crois que nous avons raison de reprocher au Gouvernement, de le blâmer d'avoir ainsi sacrifié les intérêts des colons. Chacun sait que dorénavant, lorsque les exploitants de scieries voudront acquérir de nouveaux terrains boisés, il leur faudra avoir affaire à cette clique qui leur en demandera des prix exorbitants, et qu'en définitive c'est le colon qui paiera.

Je ne me propose pas de relever les circonstances qui ont accompagné l'adjudication de chacun de ces terrains forestiers ; je bornerai mes observations à deux sections particulières de la province d'Alberta. Je veux faire voir en très peu de mots de quelle façon onze concessions forestières de cette province, d'une superficie totale d'environ 550 milles carrés, furent mises en vente et adjugées ; je dirai en quelle saison on fit soumissionner la vente de ces terrains, où ils sont situés, les circonstances qui en ont accompagné la vente et, je le répète, je m'en tiens à ces deux sections.

La première de ces sections est située de telle sorte que le bois qui en provient peut se transporter à Athabasca-Landing, situé à une centaine de milles au nord d'Edmonton, et la carte que j'ai à la main indique le prolongement d'une voie ferrée jusqu'en cet endroit.

Les concessions forestières aliénées sur lesquelles j'appelle particulièrement l'attention sont celles qui se trouvent le long des rivières Pembina, Macleod et Athabasca. D'après mes renseignements, les habitants du nord de l'Alberta tirent leur bois de cette partie-là du pays. On compte que le Canadian-Northern prolongera sous peu sa voie jusqu'à Athabasca-Landing. Lorsque ce fait sera accompli les terrains forestiers situés au nord des eaux supérieures de l'Athabasca et de ses tributaires auront acquis de la valeur. Le bois provenant de terrains plus reculés, sur le cours des rivières Macleod et Pembina, on peut le faire flotter jusqu'à Athabasca-Landing, le scier là, après quoi il ne reste plus qu'à lui faire franchir une distance de 100 milles pour le rendre à Edmonton. En cette région jusqu'ici inaccessible, le Gouvernement avait, à venir jusqu'à l'été dernier, aliéné une superficie de 400 milles carrés.

Lorsqu'il s'établira de véritables scieries à Athabasca-Landing, on s'apercevra que la moitié, et la meilleure, des réserves de bois appartient au représentant de Dauphin (M. Burrows), à un sénateur qui trempe dans ces transactions, et à un monsieur Fraser, avocat d'Ottawa, qui attendent tranquillement depuis quatre ans que la construction du chemin de fer donne de la valeur à des terrains qui leur ont coûté relativement peu de chose.

Monsieur l'Orateur, on a aliéné dans cette région quatre concessions forestières portant les numéros 1,046, 1,191, 1,192 et 1,122. C'est sur circonstances dans lesquelles ces concessions furent acquises que je tiens à appeler l'attention de la Chambre. Je veux faire connaître la date des demandes en concession, les noms des soumissionnaires en chaque cas, la date du dépouillement des soumissions, les noms des postulants, l'étendue des concessions, le prix qu'on les a payées et les noms des heureux soumissionnaires.

La concession n° 1,046, située au rang 5 à l'ouest du 5e méridien, à une soixantaine de milles de la ville d'Edmonton, fut mise aux enchères en six sections ou blocs. Les annonces furent publiées à Ottawa le 28 janvier 1905 et les soumissions ouvertes le 7 mars suivant, également à Ottawa, le pétitionnaire étant J.-S. Walker. Du 28 janvier au 7 mars, cela donne un délai de trente-sept jours ; or, pour qu'une lettre partie d'Ottawa se rendît jusqu'à l'extrémité de chemin de fer, et pour que la réponse partie de l'extrémité du chemin de fer parvînt jusqu'à Ottawa, on peut calculer qu'en 1905 il fallait bien quatorze jours ; de sorte qu'il restait vingt-trois jours à ceux des habitants de la région à qui le hasard aurait permis de voir l'annonce, pour se choisir une concession de 40 milles carrés dans une superficie de 108 milles carrés. La prime versée dans ce cas fut de $3,500, et l'heureux soumissionnaire était M. T.-A. Burrows.

La concession n° 1,191 comprend dix blocs; les annonces furent d'abord publiées à Ottawa le 28 octobre 1904 ; on prit connaissance des offres le 7 décembre de la même année, à Ottawa ; le pétitionnaire était F. L. Grantham, et le délai fut de quarante jours. En tenant compte du temps que demande le transport des dépêches, il restait un délai d'environ vingt-six jours pour choisir cinquante milles carrés dans une superficie de 234 milles carrés. La prime fut de $1,075, soit environ trois cents et demi l'acre. L'heureux soumissionnaire était M. T. A. Burrows, député de Dauphin.

La concession 1,192 comprend dix blocs ; les annonces furent publiées à Ottawa le 28 octobre 1904; on prit connaissance des offres le 7 décembre de la même année, à Ottawa; le pétitionnaire était F. L. Grantham ; il y avait 50 milles carrés à choisir dans une superficie de 250 milles carrés ; la prime fut de $5,500. L'heureux soumissionnaire était encore M. T. A. Burrows. Je remarque que l'honorable député de Dauphin a fait hier soir la question suivante à mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames): " Ai-je demandé que l'on fît soumissionner l'adjudication de ces terrains forestiers ? " M. Burrows n'a jamais demandé la mise en adjudication par voie de soumission des terrains forestiers de l'Alberta,

mais il se trouve que lorsque vient le moment de prendre connaissance des soumissions, son offre est toujours là.

No 1,122 ; la vente de cette concession est la plus renversante de toutes celles que j'ai relevées jusqu'ici. Si je donne la date des annonces et de la demande, si je fais connaître la situation du terrain, c'est simplement parce que je tiens à inviter les habitants de la région à juger par eux-mêmes s'il y a eu légitime concurrence dans ce cas-là.

Que les députés de la droite viennent nous dire que le délai accordé aux concurrents leur permettait amplement d'aller examiner les terrains, cela est bel et bon ; mais la population de l'Alberta pourra en juger par elle-même.

La concession 1,122 consiste en sept sections différentes, dont une se trouve à environ 50 milles au nord d'Edmonton, une autre encore à 50 milles au sud-ouest, à six milles environ de l'endroit où passera la ligne du Grand-Tronc-Pacifique pour entrer dans le pas de Tête-Jaune, ce qui donne une idée de la valeur de cette concession ; une autre section est située à une cinquantaine de milles plus à l'ouest, et la suivante est à environ 10 milles à l'ouest de cette dernière. Les annonces relatives à cette concession furent publiées à Ottawa le 15 décembre 1903 ; on prit connaissance des offres à Ottawa le 27 janvier 1904, de sorte que le délai fut de 43 jours. Distrayons le temps nécessaire au service des dépêches : le service postal dans cette partie-là du pays n'était pas des meilleurs il y a quatre ans, je vous en donne ma parole ; il ne s'effectuait pas aussi rapidement qu'aujourd'hui. Nous dirons donc qu'il fut accordé environ 29 jours à ceux qui eurent la bonne fortune de voir cette annonce affichée à Edmonton pour aller se rendre compte de la valeur de cette concession dont les sept sections se trouvent à une si grande distance les unes des autres.

Je ne crains pas d'affirmer que pour aller visiter ces sections situées au nord et à l'ouest d'Edmonton, si éloignées les unes des autres, et pour en revenir, il faut franchir au moins 500 milles. En outre, quiconque aurait aimé soumissionner ces concessions se serait vu obligé de parcourir 110 milles carrés en sept endroits différents fort éloignés les uns des autres. L'heureux adjudicataire de ces sept sections si distantes entre elles et mises en vente aux mois de décembre et de janvier, à une époque de l'année où il est presque impossible de voyager, fut M. A. W. Fraser, avocat d'Ottawa.

Je suis prêt à laisser aux citoyens de la province d'Alberta le soin d'apprécier les circonstances de l'adjudication de cette concession, et je leur demanderai de juger par eux-mêmes si cette vente a donné lieu à quelque concurrence. Prétendre qu'il y eut concurrence loyale en cette affaire, c'est simplement parler pour ne rien dire.

M. M. S. McCARTHY.

L'hon. M. FOSTER : L'heureux soumissionnaire, M. Fraser, était aussi le pétitionnaire ?

M. M. S. McCARTHY : Non, le pétitionnaire était M. A. McLeod, qui, m'a-t-on dit, voyage beaucoup pour le compte de M. T. A. Burrows, membre du Parlement. Si ce que je dis là n'est pas exact, l'honorable député me reprendra sans doute.

Une VOIX : Combien a-t-on payé ?

M. M. S. McCARTHY : $11,000. L'autre offre était de $10,025, et le soumissionnaire était M. K. A. McLeod. On pourra constater qu'en presque chaque cas où ils ont acquis des concessions, M. Burrows, M. Nolan et l'Imperial Pulp Company se sont toujours arrangés pour que le chiffre de leur offre excédât un peu, mais très peu, celui de l'offre suivante.

Je l'ai déjà dit, l'une de ces sept sections est située à quelque quatre milles de la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique, deux sont situées sur la rive ouest de la Pembina; il s'en trouve un autre au bord de la rivière McLeod, et une autre encore sur les bords de la Pembina, mais plus loin. Il suffit de jeter les yeux sur cette carte-ci pour constater qu'elles sont très favorablement situées. Je ne saurais parler en connaissance de cause de la qualité du bois que renferment ces concessions, ne m'étant pas transporté sur les lieux; mais d'après les informations puisées aux meilleures sources, on trouverait là de l'épinette, de la pruche, du pin gris et du peuplier, ces essences couvrant de vastes étendues; or, la forêt est très épaisse, ces concessions auront une valeur précieuse en ce qu'elles fourniront des traverses de chemin de fer, et, précisément, celle dont il s'agit ici se trouve située sur le parcours de la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne me reste rien à ajouter au sujet des autres concessions adjugées en cette région ou des billots dont on effectuera plus tard le flottage jusqu'à Athabasca-Landing.

Je prie la Chambre de me prêter sa bienveillante attention pendant les quelques instants que je vais consacrer à la discussion de l'adjudication de certains terrains forestiers situés aux sources de la Saskatchewan du Nord. Ceux qui connaissent la géographie du pays n'ignorent pas que l'Alberta septentrional devra tirer son bois des forêts situées aux sources de la Saskatchewan du Nord. Jusqu'à une distance de 100 milles au nord de la ville, la plupart des terrains boisés ont été acquis par des compagnies fabriquant le bois à Edmonton et à Strathcona. Mais lorsque ces marchands de bois, répondant aux besoins de cette partie-là du pays, auront épuisé les forêts environnantes, force leur sera sans doute d'aller s'approvisionner vers les eaux supérieures de la rivière, sur les avant-monts et même au pied des montagnes. Hélas, ils s'apercevront que les spéculateurs ont pris les de-

vants; ils s'apercevront qu'une association connue sous le nom de l'Imperial Pulp Company, qui n'a d'autre bureau qu'un tiroir à la poste de Winnipeg, a la haute main sur 300 milles carrés de terrains forestiers situés vers les sources de la Saskatchewan du Nord. Un jour viendra où les commerçants sérieux du nord de l'Alberta devront négocier avec l'Imperial Pulp Company sous peine d'avoir à fermer les portes de leurs scieries.

Je me propose de faire connaître la date des annonces relatives à ces concessions et celle de l'ouverture des soumissions, le délai accordé pour faire l'examen du terrain (tout en faisant la part du service postal), les noms des adjudicataires, et de donner d'autres renseignements. Il y a là, en tout, sept concessions forestières que détient actuellement l'Imperial Pulp Company. Voici les détails relatifs à l'adjudication de ces terrains :

SOURCES DE LA SASKATCHEWAN DU NORD.

| N° et situation. | Nombre de blocs. | Date de l'annonce. | Ouverture des soumissions. | Pétitionnaires. | Délai accordé pour l'examen. | Superficie en milles carr. | Prix. | Nombre d'offres. | Adjudicataires. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Jours. | | $ | | |
| 118 Lacombe . | 20 | 10 déc. '03. | 20 janv. '04. | F. L. Grantham..... | 27 | 100 | 500 | 2 | Nolan. |
| 119 Lacombe ... | 10 | 14 déc. '03. | 27 janv. '04. | J.-E. Hedderly..... | 27 | 20 | 600 | 2 | Nolan. |
| 1031 Riv. Saskatch. sept... | 11 | 19 nov. '02. | 31 déc. ... | Foulger..... | 30 | 118 | 31,575 | 1 | Imperial Pulp Company. |
| 1052 Brazeau, Tp. 44 R. 90.. | .... | 21 janv. '02. | 11 mars .... | Craft et Lee. | 35 | .... | 300 | 3 | " |
| 1058 Brazeau, Tp. 45, R. 9... | .... | 16 mars '03. | 22 avril .... | " .. | 21 | .... | 500 | 3 | " |
| 1097 Brazeau..... | 2 | 14 sept. '03. | 11 nov. .... | J. M. Young | 45 | 100 | 1,000 | 4 | " |
| 1098 " .... | .... | 15 sept. '03. | 11 nov. .... | " .. | 45 | 40 | 2,500 | 3 | " |

De chacune des concessions 118 et 119, Nolan offrit $100 de plus que M. Burrows, les offres du premier étant de $500 et de $600. Depuis, les deux concessions ainsi acquises ont été transportés à l'Imperial Pulp Company. A l'égard de la concession 1031, la deuxième offre n'était que de $414 de moins que celle de l'Imperial Pulp Company. L'écart entre la première et la deuxième soumissions était donc bien faible. Dans ce cas encore l'Imperial Pulp Company l'emporta.

Voilà le simple exposé des faits qui se rattachent à la vente de ces terrains forestiers. Des personnes bien informées, qui ont pu se reporter aux cartes où sont indiqués les diverses concessions forestières que le Gouvernement a vendues au cours de ces trois années-là, m'ont affirmé que les trois ou quatre personnages en question sont aujourd'hui, avec une couple de compères, les maîtres véritables des forêts de la partie nord de l'Alberta. Quant à la partie sud de la province, nous en entendrons vraisemblablement parler davantage un peu plus tard.

Pour quelqu'un à qui les insinuations répugnent, je trouve que l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a consacré beaucoup de temps à en faire lui-même ; il aurait mieux fait de donner des explications, car ce n'est pas en se répandant en insinuations qu'il répondra à ce qui s'est dit comme à ce que je vais avancer moi-même. Les contribuables du Canada, du moins ceux de la division de l'Alberta que je représente, ne se préoccupent guère de ce qui s'est passé sous le régime Mackenzie, de 1874 à 1878, non plus que sous le régime Macdonald, en 1884. Ce qui fixe leur attention à l'heure présente, c'est la manière dont le gouvernement Laurier régit le domaine public ; aussi en répondant à certains avancés du représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff), dois-je m'excuser d'avoir à me reporter à la vente, par le gouvernement Mackenzie, de certains terrains forestiers, car je sais, comme tous mes collègues de la Chambre d'ailleurs, que ce qui s'est accompli sous le cabinet Mackenzie en 1878, et sous le régime conservateur en 1884, n'a aucun rapport avec la question dont la Chambre est actuellement saisie. Le cabinet Mackenzie conquit et perdit vraisemblablement le pouvoir à cause de certains péchés de commission et d'omission. On en peut dire autant du cabinet Macdonald. Mais ce que le pays réclame en ce moment, c'est que le Gouvernement actuel dise pourquoi il a sacrifié à vil prix les forêts de l'Ouest pour les livrer à un petit groupe de favoris politiques.

Les représentants d'Assiniboïa-est (M. Turriff) et de Strathcona (M. McIntyre) se sont avisés de faire ce qu'ils appellent l'historique de la gérance des forêts de l'Ouest sous le régime Mackenzie, mais ils se sont bien gardés de tout dire. Je crois pouvoir affirmer qu'ils ont contredit les faits en prétendant que le gouvernement Mackenzie

n'a aliéné que 310 milles carrés de terrains forestiers. Si l'honorable député de Strathcona avait la bonté de me passer les calculs qu'il a faits pour aboutir à ces 310 milles carrés, je lui en serais fort obligé ; dans l'intervalle, j'espère ne pas lui faire injure en disant que son affirmation à cet égard ne s'accorde pas avec les faits. Que s'est-il véritablement passé sous l'administration Mackenzie ? Battu à l'élection du 17 septembre 1878, le cabinet Mackenzie, si je ne me trompe, démissionna le 8 octobre suivant. Or, en se reportant aux Documents parlementaires n° 20, de la 55e Victoria, on trouve à la date du 7 octobre 1878 la note suivante qui, à la lumière du présent débat, revêt un caractère d'un intérêt extrême. Cette note est ainsi conçue :

Par une note du 4 octobre 1878 où il expose que, selon lui, pour favoriser et faciliter la colonisation de la vallée de la Saskatchewan, il conviendrait d'organiser des mesures pour que le bois pût s'acquérir à un prix raisonnable, ce qui, lui a-t-on dit, n'est pas possible à l'heure présente, le ministre de l'Intérieur conseille qu'il soit octroyé à MM. Cook et Sutherland, sur le cours de la rivière Saskatchewan et de ses tributaires, une concession forestière d'une superficie de 200 milles carrés qu'ils choisiront eux-mêmes par blocs ou sections d'au moins 20 milles carrés, la prime à verser devant être de $15 par mille carré; il conseille aussi qu'il soit accordé aux pétitionnaires un délai de trois années pour faire le choix des sections ou blocs de leur concession.

Ainsi, par cette note adressée au conseil, on cédait 200 milles carrés à MM. H. H. Cook et Hugh Sutherland.

M. BERGERON: Où devaient-ils choisir les terrains?

M. M. S. McCARTHY Par toute la vallée de la Saskatchewan.

M. BERGERON : Dans l'Ouest entier ?

M. M. S. McCARTHY : Les membres de la droite verront sans doute que si jamais concession forestière fut accordée à des conditions avantageuses, c'est bien celle que MM. H. H. Cook et Hugh Sutherland se firent octroyer par le gouvernement Mackenzie. Je m'excuserais de signaler cette concession si certains membres de la droite ne semblaient fonder entièrement leur argumentation sur ce que le gouvernement précédent aurait commis, à l'égard des concessions forestières, des sections tout au moins aussi répréhensibles que celles que nous reprochons au Gouvernement actuel. Dans le cas que je signale, le gouvernement Mackenzie, après avoir été répudié par le corps électoral—notez bien cette circonstance—la veille même du jour où il démissionna, octroyait d'un seul coup à deux favoris politiques 200 milles carrés de terrains forestiers à être choisis par toute la vallée de la Saskatchewan ; et comme si cela n'eût pas déjà été le comble de la générosité, il leur accordait encore un délai de trois ans pour faire leur choix.

Certains députés de la droite m'ont semblé éprouver un plaisir infini à déclarer qu'en 1883 un ancien membre conservateur du Parlement s'est fait octroyer 57 milles carrés de terrains forestiers de l'Ouest; et ceux qui siègent autour de lui ont couvert ses paroles d'applaudissements. Je ne veux pas faire d'insinuations comme le député d'Assiniboïa-est s'en est permis hier soir ; je ne dirai pas que le gouvernement Mackenzie céda ces terrains-là à des amis politiques dans le but d'alimenter la caisse électorale, car quoi que l'on puisse penser du besoin que certains députés conservateurs ont pu avoir d'un fonds électoral, on sait qu'il fut un temps,—le fait a été prouvé devant les tribunaux et devant le Parlement,—où M. H. H. Cook devait pouvoir disposer d'un fonds électoral d'un fort joli volume. En tout cas, voici le décret rendu le 7 octobre 1878 par le cabinet Mackenzie ...

M. BERGERON Un mois après sa défaite.

M. M. S. McCARTHY Oui. Et l'honorable (M. Turriff) qui prétend que la concession de 50 milles octroyée à un ancien député conservateur devait servir à des fins corruptrices, que pense-t-il de cet octroi de 200 milles carrés à un ancien député libéral? Croit-il vraiment qu'il devait servir, comme il est si ingénuement dit dans le décret du conseil, à

favoriser et faciliter la colonisation de la vallée de la Saskatchewan?

Si nos adversaires cherchaient dans les papiers de l'administration Mackenzie, ils constateraient sans doute que d'autres concessions furent octroyées à des députés et à d'anciens députés libéraux. C'est l'honorable député de Lanark (M. Haggart), je crois, qui disait aujourd'hui que l'honorable Alexander Mackenzie lui-même avait acquis des terrains forestiers. Mais tout cela est de l'histoire ancienne ; tenons-nous-en aux faits de l'heure présente et jugeons le Gouvernement actuel d'après ces faits. Le représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) disait hier soir—je relève ses paroles dans les "Débats":

Sous le régime Mackenzie, l'Ouest comptait déjà un certain nombre d'habitants et, de 1873 à 1878, le gouvernement vendit une petite étendue de terrains forestiers; il en vendit 310 milles carrés à peu près aux conditions qui ont toujours prévalu depuis à cet égard. De ce bois, le gouvernement Mackenzie obtint $7,150, soit, en moyenne, un peu plus de $23 le mille carré. Il y a longtemps de cela. A cette époque, le domaine forestier était régi de façon convenable, le bois se vendait à l'enchère, à ceux qui en avaient besoin, on l'adjugeait au plus haut enchérisseur, comme cela devait être, au lieu d'en faire cadeau à des favoris, comme fit le gouvernement conservateur.

L'honorable député (M. Turriff) considère-t-il que ces 200 milles carrés furent attribués à MM. H. H. Cook et Hugh Sutherland à la suite d'un concours ouvert au public ? Ces terrains forestiers furent-ils adjugés au plus haut enchérisseur ? Voit-il quelque différence entre la concession adjugés à MM. H. H. Cook et Hugh Sutherland et celles qu'il prétend avoir été accordées à d'anciens membres conservateurs du Parlement ? Oui, il trouvera cette différence que M. Cook et M. Sutherland ont été traité avec beaucoup plus de générosité que jamais député ou ancien député ne la fut de la part d'un gouvernement conservateur.

L'hon. M. FOSTER : Ces 200 milles étaient-ils inclus dans les 310 dont il a parlé ?

M. M. S. McCARTHY : C'est en vain que j'ai tenté d'obtenir ce renseignement des membres de la droite, mais il est probable que les 310 milles concédés ne comprenaient pas cet octroi-là, car peu après la démission du cabinet Mackenzie, ce décret du conseil fut révoqué par le cabinet conservateur. Les deux partis politiques ont pu se tromper par le passé ; rapportons-nous-en aux faits d'à présent, tenons-nous-en au cas particuliers dont la Chambre est actuellement saisie, et voyons quelles explications le Gouvernement a à donner en réponse aux critiques des honorables députés de Saint-Antoine (M. Ames) et de Qu'Appelle (M. Lake).

Il n'y a rien d'extraordinaire à ce qu'en 1878 et en 1883 les terrains forestiers se soient vendus à vil prix. Il fallait nécessairement prendre quelque moyen de fournir du bois aux colons qui, en l'absence de voies ferrées, ne pouvaient en faire venir de la Colombie-Anglaise. Les colons des prairies ne pouvant se passer de bois, le Gouvernement faisait sagement de tout tenter pour favoriser la fabrication du bois en cette partie-là du pays. L'absence de chemins de fer et de moyens de transport autorisait alors en quelque sorte le Gouvernement à sacrifier ces terrains forestiers ; mais ce qui était bon à cette époque-là ne l'est pas aujourd'hui, parce que les conditions ne sont plus du tout les mêmes. Admettons que les deux parties politiques se soient également trompés en ce qui concerne la concession des terrains forestiers, mais aussi ce que le Gouvernement actuel a fait et quel fut le mobile de ces actions. Dans vingt-cinq ans, quand le territoire sera entièrement colonisé et que les immigrants ne trouveront plus de terres disponibles, on aura autant de raisons de blâmer le Gouvernement d'avoir concédé gratuitement les homesteads qu'on en a aujourd'hui de reprocher aux Gouvernements passés d'avoir sacrifié des terrains forestiers.

Je me permettrai de revenir sur certaines observations de l'honorable député de Strathcona. Il a pris à partie mon honorable ami d'Argenteuil (M. Perley) à propos de sa demande relative à une concession forestière située sur les bords du lac des Cèdres. Je ne connais pas la date de la demande ; j'imagine que celle-ci dut être formulés vers 1883. L'honorable député prétend en substance que les terrains forestiers avaient en 1883 autant de valeur qu'aujourd'hui ; bien que, dit-il, il n'y eût pas de chemin de fer dans le voisinage des terrains en question, ceux-ci n'en étaient pas moins, comme aujourd'hui, reliée à Winnipeg par les cours d'eau. Fort bien ! mais quel était, en 1883, le chiffre de la population de Winnipeg, et quel est-il aujourd'hui? Combien se consommait-il de bois à cette époque-là ? Pour parler de choses que l'honorable député connaît mieux, je lui demanderai quelle était en 1883 et quelle est aujourd'hui la valeur des biens-fonds à Strathcona même. Il ne saurait réfuter l'allégation que le Gouvernement actuel a vendu ces terrains forestiers à un prix dérisoire en répondant que ceux qui ont acheté ces mêmes terrains il y a vingt-cinq ans ont dû les abandonner parce qu'ils se trouvaient incapables de les exploiter avec fruit ; on ne saurait réfuter l'allégation que le Gouvernement a sacrifié une concession forestière en faveur de M. Fraser, qu'il l'a cédée à ce spéculateur à un prix assez ridiculement bas pour lui permettre de réaliser un profit énorme ; on ne saurait réfuter cette allégation, dis-je, en prétendant qu'en 1883 cette même concession n'avait aucune valeur.

L'honorable député a aussi fait allusion à la seule concession au sujet de laquelle on a reçu des offres de deux personnes, de A. W. Fraser et de Macdonald ; or, il se peut que M. Fraser ait représenté les deux intéressés, qu'il ait représenté des spéculateurs d'Ottawa et non une compagnie d'exploitation forestière. Eh bien ! on ne peut dire d'un avocat qu'il rempli convenablement son devoir lorsqu'il se charge d'appuyer les demandes formulées par deux personnes ayant dans une même opération des intérêts diamétralement opposés.

L'honorable député de Strathcona s'est longuement étendu sur les règlements qui doivent bientôt entrer en vigueur. Nous ne savons quand ces règlements entreront en vigueur ; c'est un point sur lequel nous n'avons pu obtenir de l'honorable député qu'il fît quelque lumière. Mais à quoi bon établir des règlements à propos des terrains forestiers quand, comme cela se voit dans la partie nord de l'Alberta, les forêts sont pour ainsi dire toutes aliénées ? Ceci démontre une fois de plus que les membres de la droite sont gens à fermer l'écurie quand les chevaux sont dehors.

Mon honorable ami a encore ajouté qu'on ne connaît pas la quantité de bois qui se trouve sur ces vastes étendues de terrain. N'est pas une raison de plus que l'on institue

l'enquête demandée par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake), afin de déterminer la quantité que j'ai déjà énoncées comme pour celles qui me restent encore à exposer, je prétends que l'on devrait instituer cette enquête.

On devrait l'accorder afin de nous permettre de découvrir la valeur du bois dont l'Etat a disposé et l'identité de la Imperial Pulp Company, car on soupçonne parmi le public, parmi les commerçants de bois, qu'il ne sert de rien de demander des concessions forestières, parce qu'on ne peut pas faire des affaires avec le présent ministère à moins d'avoir des protections. On devrait aussi nous accorder cette enquête afin que nous puissions découvrir quel est le client mystérieux de M. Fraser. Certes, nous avons le droit de connaître les noms de ceux qui acquièrent le domaine public à des prix aussi dérisoires. De plus, les circonstances qui ont accompagné la publication de ces annonces, les motifs pour lesquels on n'a pas accordé un délai suffisant pour parcourir ces concessions, les détails de la réception et de l'ouverture des soumissions, tout cela rend nécessaire une enquête approfondie. Naturellement, le premier ministre peut prendre l'attitude qui lui convient, grâce à la forte majorité qui l'appuie, mais il comprendra, je crois, que son devoir de chef de cabinet, d'homme d'Etat, d'administrateur honnête l'oblige à tirer cette affaire au clair et à empêcher ses partisans de détourner l'attention publique en exposant ce qui s'est passé de 1872 à 1884 sous les conservateurs et sous le ministère Mackenzie.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir et d'intérêt le discours très modéré et très sensé que vient de prononcer le représentant de Calgary (M. McCarthy), ainsi que les harangues des préopinants dont quelques-unes renfermaient des commentaires légitimes et d'autres, des déclarations moins acceptables, selon moi. Quant au discours du représentant de la division Saint-Antoine, je constate que l'honorable député a déclaré qu'il n'a pas de grief contre celui qui fait l'abatage du bois. Nous devrions, dit-il, l'accueillir à bras ouverts ; mais nous devrions faire une chaude réception au vrai commerçant de bois. Non seulement, nous devrions bien accueillir le marchand de bois qui se procure des concessions pour l'abatage immédiat, mais aussi celui qui, avec tact et prévoyance, en obtient pour vingt ans à venir. Pourtant, aussitôt après avoir dit à juste titre que nous devrions accueillir à bras ouverts le vrai commerçant de bois, il attaque le représentant de Dauphin (M. Burrows) qui fut toujours un commerçant de bois, qui a passé sa vie à faire le commerce de bois dans l'Ouest. S'il faut protéger et bien accueillir les commerçants de bois, pourquoi établir une distinction entre eux ; pourquoi le représentant de Dauphin (M. Burrows) ne serait-il pas mis sur le même pied que tous les autres ?

M. M. S. McCARTHY.

Dans son discours, au cours de la séance d'hier, le représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) a dit :

L'honorable député s'est réservé des terrains forestiers d'où lui ou ceux qui deviendront ses héritiers pourront un jour tirer du bois de construction ; et cependant je crois que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) serait disposé à vendre ces terrains.

Je prétends que l'honorable député n'avait pas affaire à conjecturer quelles sont les intentions du représentant de Dauphin (M. Burrows) et qu'il ne devrait pas commenter ses projets sans les bien connaître.

L'honorable membre ajoute :

Et si la rumeur dit vrai, il refuserait d'accepter un demi-million de dollars pour les concessions forestières qu'il possède sur le versant de la montagne du Porc-Epic.

A mon avis, le rôle d'un membre de cette Chambre ne consiste pas à écouter et à répandre de vains bruits. Dans l'exercice de ses fonctions publiques, il n'a pas à s'occuper des commérages, comme le font les portières. Il doit se borner aux faits qui sont des événements sur lesquels nous sommes renseignés.

Parlant du représentant de Dauphin, le député de la division Saint-Antoine a dit aussi:

Le long des rivières Pembina et McLeod, au nord et à l'ouest d'Edmonton, il a acquis 28 milles carrés de terrains forestiers. L'honorable député pourra me reprendre si je suis dans l'erreur, mais je crois savoir qu'à l'heure présente quelqu'un a obtenu une promesse de vente sur ces terrains, pour une somme considérable.

Le représentant de Dauphin a repris l'honorable député et a déclaré que cette assertion était tout à fait inexacte. Ainsi, ce renseignement, ou ce bruit, était erroné, et l'histoire ne renfermait pas un mot de vérité. Mon honorable ami (M. Burrows) m'affirme qu'il n'a pas fixé le prix d'aucune concession qu'il a obtenue de n'importe quel gouvernement, qu'il n'en a offert en vente aucune, mais qu'il les garde toutes pour lui, et il y a trente ans qu'il fait le commerce de bois dans l'Ouest et il a trois grandes scieries en marche.

M. AMES : Dit-il qu'elles n'ont jamais été mises en vente, en tout ou en partie?

M. MILLER : Il m'a affirmé qu'il ne les a jamais mises en vente, et comment auraient-elles pu faire l'objet d'une promesse de vente, s'il ne les a jamais mises sur le marché? Le représentant de Saint-Antoine (M. Ames) n'avait pas raison de parler comme il l'a fait et il doit des excuses au représentant de Dauphin, de même que plusieurs députés de la gauche lui en doivent pour ce qu'ils ont dit de lui, non seulement dans cette enceinte mais à la tribune populaire.

Une VOIX : Grand Dieu !

M. MILLER : Qui a dit " Grand Dieu " ?

Une VOIX : Tout le monde.

M. MILLER : Est-ce l'honorable député qui occupe un siège sur la première rangée et qui a lui-même supplié la Chambre d'avoir égard à ses propres sentiments et aux sentiments de ceux qui l'entourent et qui lui sont chers ? Pourtant, il ne craint pas de faire des imputations et de lancer des insinuations sur le compte du représentant de Dauphin, sans la moindre justification, comme d'autres députés l'ont fait.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai pas dit: " Grand Dieu ", mais je le dirai si vous voulez.

M. MILLER : L'honorable député qui occupe un siège sur la première rangée n'a pas dit : " Grand Dieu ", mais il a crié : " Voilà ! Voilà ! ", chaque fois que le nom du représentant de Dauphin a été mentionné, comme si c'était un crime pour celui-ci de se procurer une concession forestière, soit des conservateurs, soit des libéraux, ou de l'obtenir au moyen d'une cession de quelqu'un qui se l'était procurée par des moyens légitimes en payant le prix le plus élevé.

L'un des reproches que l'on a faits au Gouvernement, c'est d'avoir vendu des terres boisées loin des foyers de colonisation. Qui peut dire où les gens se fixeront dans un an d'ici dans cette vaste contrée de l'Ouest ? Sous la présente administration, il est venu au Canada un grand nombre de colons dont quelques-uns se sont établis loin des chemins de fer afin de se procurer des terres qui auront beaucoup de valeur lorsque des voies ferrées s'établiront dans les environs. De cette manière, il y a des terres occupées à 50, 80 et 100 milles d'un chemin de fer. Qui peut dire vers quel endroit se dirigeront les colons dans un an d'ici. De plus, ainsi que l'ont fait observer des députés conservateurs, une concession forestière peut être située loin des foyers de colonisation, si l'on calcule le nombre de milles qui l'en séparent sans en être très éloignée, si l'on tient compte des cours d'eau qui permettent le flottage du bois. Certes, sans vouloir trop insister sur l'argument *ad hominem*, si les concessions forestières vendues depuis 1896 sont éloignées des lieux habités, le bien plus grand nombre des terres boisées vendues de 1880 à 1896 étaient situés à de plus grandes distances des foyers de colonisation.

On dit que les concessions ont été accordées à des favoris du ministère. Cependant, un fait très important ressort du présent d'état. De tous ceux qui ont appuyé le projet de résolution et qui sont plus ou moins au courant du sujet, pas un n'a cité un seul cas où un conservateur qui s'occupe du commerce du bois a été la victime d'un passe-droit ou a été traité autrement qu'un citoyen qui accorde d'ordinaire ses suffrages au parti au pouvoir.

M. AMES : Fournissez-nous en l'occasion et nous en citerons.

M. MILLER : L'honorable député (M. Ames) en a eu l'occasion, de même que ses amis. Ils ont prononcé de longs discours et n'ont pas cité un seul passe-droit au détriment d'un marchand de bois conservateur. J'ai été bien aise d'entendre le représentant d'Argenteuil adresser la parole, car c'est un esprit droit, un citoyen respectable qui mérite l'estime qu'on lui témoigne dans les deux camps. De plus, il a l'avantage, dans cette discussion, d'être du métier. Il a critiqué violemment le mode d'annonces concernant ces concessions. Or, la vente d'une concession est annoncée, d'abord, par un avis affiché au bureau de poste le plus rapproché; en deuxième lieu, par un avis affiché dans le bureau de l'agent des terres fédérales; en troisième lieu, par un avis publié dans un journal de l'endroit et, en quatrième lieu, par un avis publié dans un journal généralement répandu dans le district. L'honorable député a mentionné ces formalités, mais il a déclaré qu'elles ne suffisent pas. Cependant, il a passé sous silence un mode d'annonce qui est toujours employé et qui, selon moi, vaut mieux que tous ceux qui sont en usage ou que l'honorable député a suggérés. Il a pas dit qu'un avis était adressé à tous ceux qui ont demandé au département d'inscrire leur nom sur une liste préparée à cette fin. C'est ce qui a eu lieu aux termes des présents règlements et des règlements qui existent depuis nombre d'années. Si un habitant du Canada, qu'il soit ou non marchand de bois, consent à dépenser deux cents pour envoyer une lettre—ou, plutôt, s'il écrit au département sans dépenser même un sou—il peut faire inscrire son nom sur cette liste. Au lieu de courir le risque de ne pas voir l'annonce publiée dans un journal, il se fait adresser cet avis à son bureau de poste, de sorte qu'il est impossible qu'il l'oublie ou n'en ait pas connaissance.

Le représentant d'Argenteuil a suggéré de publier ces annonces dans la " Gazette du Canada ". Combien de personnes, selon lui parcourent les colonnes de cette publication? Si sa proposition était écouté quelques marchands de bois qui ont placé des fonds considérables dans cette industrie s'abonneraient peut-être à la " Gazette du Canada " et tiendraient compte de ces annonces. Mais, en ce qui a trait aux petits capitalistes, à presque tous les commerçants de bois du Dominion, autant vaudrait mettre une annonce dans un journal de Hong-Kong que de la publier dans la " Gazette du Canada ".

L'honorable député (M. Perley) et d'autres ont soutenu que la vente des terrains forestiers devrait être annoncé pendant plus de 60 jours. Cette proposition peut offrir des avantages. La cour de la chancellerie peut, je crois, faire vendre des immeubles après avoir annoncé la vente pendant un délai plus court que celui-là. Un créancier hypothécaire n'est pas tenu d'annoncer la vente des

biens-fonds hypothéqués pendant 60 jours. Cependant, il est peut-être opportun de fixer un délai plus long pour la vente des concessions forestières; c'est là une question libre qui prête à la discussion.

On a dit que quelques-uns de ceux qui ont obtenus des concessions du présent ministère et sous les administrations antérieures ont fait des bénéfices considérables. Il est probable qu'on a beaucoup exagéré la valeur de certains terrains forestiers. Jusqu'ici on nous a simplement rapporté des ouï-dire; on ne nous a pas cité d'exemples de ventes réelles suivies de paiements. Il est vrai, j'imagine, que les concessions obtenues du présent ministère ont été la source de gros bénéfices. Cependant, nous n'ignorons pas que des individus qui ont acheté des concessions des gouvernements ou sur le marché ont aussi réalisé des profits importants. On en a des exemples dans les vieilles provinces. Ces gros profits sont le résultat du renchérissement du bois. Nous savons qu'on vend à présent $20 les mille pieds du bois qu'on vendait $6 il y a quelques années. Si les terrains forestiers ont rapporté des bénéfices considérables dans les anciennes provinces, n'est-il pas plus probable qu'ils en rapporteront dans l'Ouest dont les progrès ont été si rapides et où l'immigration a été si active et le développement des chemins de fer si remarquable?

Le représentant de Calgary (M. M. S. McCarthy) et quelques-uns de ceux qui ont porté la parole avant lui ont dit que le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) et d'autres membres de la droite n'ont pas expliqué les dernières transactions.

Une VOIX : Parfaitement.

M. MILLER : "Parfaitement" a dit quelqu'un. Si la droite a omis de donner des explications, les députés conservateurs qui ont pris la parole ont certainement commis la même faute. Ainsi, je rappellerai des chiffres déjà cités—en 1880 et pendant les huit années suivantes, un ministère conservateur a concédé 23,987 milles carrés de forêts et, en une seule année, en 1883, de 10,328 milles carrés, tandis que, de 1896 à 1908, le présent ministère n'a vendu qu'un peu plus de 6,000 milles carrés, un peu plus de la moitié de la superficie des terres concédées par nos adversaires en une seule année. Si on a eu tort de vendre de six à sept mille milles carrés de forêts en douze ans, de 1896 à 1908, un ministère conservateur a certainement eu tort d'en vendre 10,326 milles carrés pendant une seule année, en 1883, lorsqu'il n'y avait ni colons, ni personne dans l'Ouest. Le représentant de Calgary a déclaré que l'article le plus nécessaire, le plus indispensable à la population de cette partie du pays, c'est le bois. Il est vrai que le bois est un article de première nécessité pour le colon, mais il n'y a pas d'acheteurs de bois tant qu'il n'y a pas de colons. Or, en 1883, lorsque les conservateurs vendirent plus de 10,000 milles carrés de forêts, il n'y avait pas dans cette contrée de colons pour employer le bois. Je n'ai pas entendu un seul conservateur expliquer ces ventes considérables de terrains forestiers qui eurent lieu en 1883 et pendant les années antérieures ou subséquentes. Je prie les députés conservateurs qui prendront la parole de nous fournir des explications, de nous dire pourquoi cette immense étendue de concessions forestières a été vendue pendant ces deux ou trois années-là. Je cite les chiffres déjà mentionnés pour dire qu'on ne les a pas expliqués et pour demander à quelque député de la gauche de nous fournir des éclaircissements.

On a démontré que, sous le ministère Mackenzie les concessions forestières ont rapporté $23.06 par mille carré et que, sous le régime conservateur, de 1878 à 1896, elles n'ont rapporté que $4.13 par mille carré. On a aussi prouvé que, depuis que le cabinet Laurier dirige les affaires publiques, les terrains forestiers se sont vendus $81.92 par mille carré. Je demande des explications, je croyais qu'on nous en fournirait, mais on ne l'a pas fait jusqu'ici. On comprend facilement que, dans l'Ouest, le prix du bois soit plus élevé en 1908 qu'il ne l'était en 1896 ; mais je ne crois pas qu'on puisse expliquer d'une manière plausible pourquoi le bois vaut vingt fois plus en 1908 qu'il ne valait en 1896. Nous n'avons entendu aucune explication et je ne crois pas qu'on puisse expliquer pourquoi, de 1878 à 1896, le bois ne valait pas au moins le cinquième de ce qu'il valait pendant les cinq années antérieures du temps de M. Mackenzie.

Nos amis, les conservateurs, ont demandé si toutes les concessions forestières accordées sous le régime conservateur ont été acceptées et retenues. Plusieurs de ces concessions ont été abandonnées, mais cela n'enlève rien à la force du raisonnement. Le conseil a rendu des décrets accordant en pur don des terrains forestiers, sans enchères, sans primes, en quantités considérables. Le représentant d'Argenteuil (M. Perley) donne un exemple. J'ai, dit-il, demandé une concession forestière de 50 milles carrés. La première année, il a payé la rente foncière, puis il a décidé de ne pas conserver sa concession. Nombre d'autres étaient dans le même cas. Ils ont présenté leur demande et le conseil a rendu des décrets leur accordant des terrains forestiers. L'honorable député n'a pas conservé ses 50 milles carrés parce qu'il croyait que le terrain n'avait pas de valeur ; aussi, après avoir payé la rente foncière pour une année, il abandonna sa concession.

D'autres, qui avaient encore moins confiance que lui dans la valeur du bois, n'ont pas même payé la rente d'une année. Ceux-là n'ont pas reçu de permis. Mais, prenons le cas du représentant d'Argenteuil

comme exemple. Il a présenté une demande et obtenu une concession. Là finissait le rôle du ministère conservateur. Je ne dis pas que ce dernier était blâmable et je ne fais pas de reproche à l'honorable député. Mais, si le ministère conservateur méritait des louanges, il en méritait dès que le décret en conseil fut rendu, et s'il était digne de blâme, il l'était de ce moment-là.

Le représentant de Lanark-sud (M. Haggart) a dit que le bois n'a pas été conservé, que les concessions ont été abandonnées à cause des conditions onéreuses des concessions octroyées par le ministère conservateur. Cependant, pas un député de l'opposition n'a cité un seul exemple d'annulation ou de retrait d'une concession parce que le concessionnaire avait négligé de construire une scierie ou d'abattre le bois. Le représentant de Rainy-River (M. Conmee) l'a fait observer plusieurs de ces concessions ont été annulées, les intéressés ont dû renoncer à une grande quantité de ces terres boisées, parce que sir Oliver Mowat est intervenu et leur a dit de ne pas toucher à ce qui ne leur appartenait pas.

Occupons-nous de l'argument fort plausible du représentant de Saint-Antoine (M. Ames) qui déclare que ceux qui abattent le bois méritent toutes sortes d'égards et doivent être reçus à bras ouverts au Canada. Jetons les yeux, si vous le voulez bien, sur les noms de quelques-unes des personnes qui ont obtenu des concessions forestières sous l'ancien régime et voyons si ces personnes abattaient vraiment le bois et le mettaient en œuvre. Voici le nom du représentant de Lanark-sud (M. Haggart). Celui-ci dit: J'ignore si mon nom figure sur une liste mais je sais que je n'ai jamais demandé de concessions. Je ne dis pas qu'un député, ou n'importe qui, qui a obtenu un permis de coupe ou une concession de l'ancien ministère conservateur, mérite d'être blâmé pour cela ; mais je déclare que, si le représentant de Lanark a obtenu des terres boisées, aux termes d'un décret en conseil, sans les avoir demandées, cela prouve simplement que nos adversaires ne donnaient pas seulement des concessions forestières à leurs amis qui en demandaient, mais qu'ils en accordaient même à leurs amis qui n'en avaient pas demandé. Les documents prouvent que, le 20 de septembre 1879, MM. John Shields et John Haggart ont demandé certains terrains forestiers sur les bords de la rivière Fairfield, et que ces terrains ont été donnés, par un décret en conseil du 23 de juin 1881, à MM. Shields, Haggart et MacLaren. Le premier permis a été délivré en 1886 pour la concession n° 14. Les terrains numéros 25 et 25a renfermant 25 milles, chacun, ont été demandés le 3 de mars 1881, par M. E. P. Leacock en son nom et au nom de MM. Shields, Haggart et MacLaren. Ces concessions ont été accordés, le 23 de mai 1882, par un décret en conseil, à MM. Shields, Haggart, MacLaren et Nichol. C'étaient de bonnes concessions et ces messieurs avaient assez confiance dans leur valeur pour les conserver comme les conserve aujourd'hui M. John Hanbury, de Brandon.

M. LALOR : Quel est le propriétaire actuel de ces concessions?

M. MILLER: M. John Hanbury, de Brandon.

M. LALOR : Dans quelles circonstances les a-t-il acquises?

M. MILLER : Vous devrez demander ce renseignement à M. Hanbury.

M. LALOR : Pourquoi ne le demanderiez-vous pas au Gouvernement. C'est lui qui les a vendues à M. Hanbury. Il les a enlevées à M. Haggart.

M. MILLER : Vous aurez à consulter les dossiers.

M. LALOR : Le représentant de Lanark-sud a fait cette assertion devant la Chambre et personne ne l'a contredite.

M. BOYCE : Vous ne racontez que la moitié de l'histoire.

M. MILLER : Je raconte tout ce que j'en sais. Que l'honorable député consulte les dossiers. Non seulement, les conservateurs ont bien voulu faire don de ces concessions au représentant de Lanark-sud, mais après que celui-ci les eut visitées et après qu'il eut constaté qu'elles valaient moins que celles qu'il désirait obtenir et que certaines concessions dont il avait entendu parler et qu'il convoitait, nos amis, les conservateurs, lui permirent de les échanger contre d'autres d'un plus grand prix ou qui lui convenaient mieux. Aussi, le 2 février 1881, M. Haggart demanda à échanger ces 50 milles de terres boisées des bords de la rivière Fairfield qu'il avait obtenues aux termes d'un décret rendu en conseil au mois de juin 1880, contre des terres ayant la même superficie et situées sur les bords de la rivière Shell. Il demanda à faire cet échange le 2 février 1881. Le ministère conservateur obligeant et généreux de cette époque ne prit pas le temps de faire une enquête, il n'envoya pas un employé du département afin de constater si les 50 milles des bords de la rivière Shell avaient une plus grande valeur que la concession de la rivière Fairfield ; mais, l'honorable député ayant demandé, le 2 février à faire cet échange, cinq jours plus tard, le 7 février, un décret du conseil autorisa l'échange et accorda la nouvelle concession à MM. Shields, Haggart, MacLaren et Nichol. On me dit qu'en 1886, le premir permis a été délivré à M. T. Nichol pour cette concession dont M. John Hanbury, de Brandon, est aussi propriétaire.

Le représentant de Lanark-sud n'est pas le seul qui ait demandé des terrains forestiers au Canada. Je prie la Chambre de

retenir les noms des concessionnaires et, d'après ce qu'elle connaît de ces derniers, de dire s'il est probable qu'ils mettront en œuvre le bois de leurs concessions. Le nom de M. T. G. Blackstock, avocat conservateur de la ville de Toronto est inscrit pour une concession de 100 milles et celui de M. Nicholas Flood Davin, pour une concession de 50 milles. Sous plusieurs rapports, M. Davin était un homme dont le pays avait lieu d'être fier, mais je ne crois pas qu'il ait jamais passé pour un véritable marchand de bois aux yeux de la députation. Ensuite, vient le nom de M. Joseph Gibson qui a reçu 50 milles carrés. M. Gibson est probablement du nombre de ceux qui n'ont pas conservé leurs concessions ; mais, s'apercevant que la sienne avait tout l'air d'une brique d'or, pour me servir d'une expression qu'affectionne un membre de cette Chambre, il l'échangea pour un bureau de poste et fut nommé receveur. Il y a aussi un nommé Gouin qui obtint de ce gouvernement paternel 50 milles carrés. Lui aussi renonça à sa concession et devint receveur de la poste. Cinquante autres milles carrés sont inscrits en regard du nom de M. McLeod Stewart, avocat conservateur éminent, si je ne me trompe, M. D. Tisdale a obtenu une concession de 52 milles, puis, une autre de 50 milles. L'honorable M. G. H. Bergeron—j'anticipe un peu sur les événements lorsque je lui donne le titre d'honorable—est inscrit pour une concession de 50 milles carrés. M. Devlin, chapelier d'Ottawa, est inscrit pour une concession ayant la même étendue. M. Birkett, quincailler d'Ottawa, qui fut un jour député conservateur au Parlement, a reçu 50 milles carrés. M. D. W. Montague, dont le nom est familie à nos amis les conservateurs, a obtenu 50 milles carrés et l'honorable M. W. C. Sanford, sénateur conservateur, 50 milles carrés. A propos de cette nomenclature, tout ce que je désire faire ressortir c'est que ces personnes n'étaient pas de véritables marchands de bois et que le ministère devait le savoir.

Tous étaient peut-être d'honnêtes gens et je ne veux pas leur attribuer des motifs répréhensibles parce qu'ils ont obtenu des terrains forestiers aux conditions qui étaient alors attachées à ces cadeaux. Cependant, si le représentant de Lanark-sud était présent, je lui demanderais si, à son avis, ces personnes étaient de véritables marchands de bois auxquels le député de Saint-Antoine consent à montrer des égards, ou des hommes comme ceux qu'il blâmait si énergiquement dans son discours, cet après-midi, et qu'il traitait de parasites politiques. Je voudrais que quelques-uns de nos adversaires nous expliquent pourquoi cet excellent ministère conservateur a fait don d'aussi grandes quantités de bois en 1882 et en 1883 et de quantités moindres pendant les deux ou trois années subséquenetes à ces gens-là qui, il le savait, n'étaient pas des propriétaires de scieries et ne mettraient jamais en œuvre une seule bille de bois.



Le représentant de la division Saint-Antoine nous a dit que des spéculateurs détiennent de 40 à 50 p. 100 des terres boisées de l'Ouest, ce qui est une autre manière de dire que des gens qu'il connait comme de véritables marchands de bois possèdent de 50 à 60 p. 100 des concessions forestières. C'est une bonne chose que d'entendre l'honorable député lui-même avouer que de 50 à 60 p. 100 des terres boisées que le Gouvernement a vendues sont détenues par des propriétaires de scieries mécaniques qui se proposent de mettre ce bois en œuvre. Quand aux 40 à 50 p. 100 représentés par les concessions qui restent, j'imagine que l'honorable député n'a pas et ne peut pas avoir les renseignements nécessaires pour lui permettre de juger si les propriétaires de ces terrains sont des spéculateurs ou s'ils se proposent d'ouvrer le bois. Je voudrais apprendre comment le ministre de l'Intérieur, le département ou les fonctionnaires pourraient distinguer un spéculateur de celui qui a vraiment l'intention d'exploiter sa concession. Ils n'ont aucun moyen de le faire. Ils n'ont pas d'autre ressource que de stipuler dans le permis que les concessionnaires seront tenus de mettre le bois en œuvre, lorsqu'ils recevront un avis. L'ancien gouvernement conservateur avait mis cette clause dans ses permis, et c'est ce qu'on a appelé une condition onéreuse. Cependant, je ferai observer que le présent ministère a eu soin de prendre les mêmes précautions et d'imposer des conditions aussi onéreuses aussi impératives, destinées à produire d'aussi bons résultats.

Bien que la license, sous le régime conservateur, contenait une disposition de ce genre, elle n'était pas mise en vigueur règle générale ; elle ne l'a jamais été à ma connaissance. Il est également vrai que le Gouvernement actuel n'a pas respecté cette prescription, dans bien des cas du moins, mais je ne sais pas ce qu'il fera dans l'avenir.

Pour revenir au député d'Argenteuil (M. Perley), les documents nous enseignent que la raison sociale Perley et Pattee a obtenu une concession forestière de 50 milles carrés, et qu'une autre de même superficie, soient 100 milles carrés en tout, a été accordée à M. Geo. H. Perley. Je crois que ces messieurs avaient parfaitement le droit d'y couper du bois, aux conditions auxquelles ils avaient acquis leur droit de coupe. S'ils ont remis leurs concessions au Gouvernement d'alors et qu'elles ont acquis depuis une grande plus-value, et si le Gouvernement actuel les a revendues à un prix beaucoup plus élevé à des conditions plus avantageuses, ils n'ont qu'à s'en prendre à leur manque de jugement pour cette malchance et ces pertes. Ces personnes, gens d'affaires honorables, engagées dans un commerce honorable, avaient parfaitement le droit d'accepter les

deux concessions forestières de 50 milles carrés, chacune des personnes qui les leur ont concédées et à l'époque qu'elles leur furent concédées. J'admets d'emblée que l'honorable député d'Argenteuil et son associé avaient le droit d'accepter du gouvernement conservateur, il y a bien longtemps, vers 1882 ou 1883, cent milles carrés de forêts vierges, ils étaient engagés dans ce commerce, mais pas dans l'Ouest où ils n'habitaient pas et ne possédaient aucun biens ; tout de même la transaction était honnête sous tous rapports; ceux qui en bénéficiaient étaient dans la limite de leurs droits ; leur réputation n'a pas souffert parce qu'ils ont accepté des concessions qui leur étaient offertes. Mais je soutiens qu'il est non moins juste pour l'honorable député de Dauphin (M. Burrows), qui commerce sur le bois dans l'Ouest, qui ne fait que cela, dont tous les biens sont dans l'Ouest, et où il habite et fait le commerce depuis longtemps, d'obtenir des concessions par voie de concurrence publique contrairement à ce qui se pratiquait en 1883, quand ces messieurs obtinrent les leurs sans concurrence. Il avait indubitablement droit à de plus vastes concessions, car il exploite encore actuellement des scieries mécaniques, et ne fait pas d'autre commerce.

Quelques honorables députés ont attaqué la politique du Gouvernement sur la concession des forêts ; mais ils ne sont que des enfants à cette tâche ; ils ne s'y entendent pas à ce genre d'attaque. Bien d'autres honorables députés pourraient leur en remontrer. Je trouve dans le "Mail and Empire" du 17 décembre dernier les lignes suivantes dans le compte rendu de l'assemblée de Thornhill, lors de la présentation des candidats à la récente élection partielle d'York-centre :

L'honorable Geo. E. Foster a dit, en parlant des concessions forestières dans le Nord-Ouest, que les colons ne pouvaient seulement pas se couper du bois pour construire un abri pour eux-mêmes ou leurs bestiaux, parce que le Gouvernement avait aliéné les forêts qui appartenaient aux colons avant 1896?

C'est sur ce ton que j'ai entendu l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) adresser la parole aux électeurs d'York-centre pendant l'élection partielle. On a fait voir aux cultivateurs de cette circonscription une peinture du colon du Nord-Ouest exposé aux intempéries, pendant les froides journées de novembre, à l'approche de l'hiver, frissonnant dans son champ et n'ayant pas une perche pour bâtir une clôture ou une planche pour construire une maison, sans bois pour se chauffer, ni pour mettre ses bestiaux à l'abri, sans un bardeau pour se protéger contre la pluie. C'est un triste tableau qu'on a fait aux cultivateurs d'York à cause de l'inconduite du Gouvernement qui a enlevé au pauvre colon jusqu'à son dernier fagot. Mais l'honorable député de Toronto-sud (A. C. Macdonell) a été encore plus éloquent que son honorable collègue. Voici ce que le "World," de Toronto, lui fait dire dans la même occasion :

Il a parlé de Colchester, de Brockville, de Northumberland et des récentes victoires conservatrices. Que diront les libéraux après cette victoire d'York-centre, s'est écrié l'orateur; et la foule d'applaudir...

Quelle réjouissante prédiction !

...Il a déclaré qu'il n'y a pas un arbre entre les bornes du Manitoba à l'est et le pied des montagnes Rocheuses, qui n'ait été concédé aux forestiers et aux spéculateurs du parti libéral.

N'est-ce pas étonnant que le parti libéral puisse encore remporter quelques élections partielles, en présence des abracadabrantes déclarations des honorables députés que le parti conservateur envoie pour défendre sa cause et noircir ses adversaires? (Interruptions.)

M. HENDERSON : Qu'entends-je ? un gémissement ?

M. MILLER : Rien ne me surprend de vous entendre gémir. J'espère que c'est un gémissement de repentir que l'honorable député fait entendre. Alors nous remarquerons un changement dans ses discours. Puisse son repentir être sincère.

M. BOYCE : C'est un ami de l'honorable député qui a gémi.

M. MILLER : Alors c'est un gémissement provoqué par la perversité des orateurs conservateurs dont je viens de parler.

L'honorable député d'Argenteuil approuve les nouveaux règlements du mois de décembre dernier, bien qu'ils ne les trouve pas parfaits. Chacun a son opinion, mais l'honorable député croit que ces règlements sont une grande amélioration sur les anciens, et il a passablement critiqué le ministre de l'Intérieur pour avoir écouté et suivi les conseils du parti conservateur. Je remercie l'honorable député pour avoir ainsi réprimandé le ministre de l'Intérieur, car c'est un jeu dangereux de nos jours pour un ministre de se laisser guider par les conseils de quelque honorable député conservateur. Cela ne devrait pas être, car cela n'a jamais été dans le passé. Je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur ait en cette circonstance écouté et suivi les conseils de certains députés conservateurs, mais je crois qu'il est d'autres cas où il a non seulement écouté mais recherché l'avis de certains d'entre eux, parce que la localité qu'ils habitaient ou l'attention et l'intérêt spécial qu'ils avaient porté à certaine question lui permettaient de croire qu'ils étaient aptes à l'aider de leurs lumières ; c'est la raison pour laquelle il leur a demandé conseil.

A mon sens, ce n'est pas un aveu de faiblesse, mais une marque de vigueur. Je crois qu'il convient qu'un ministre accepte, qu'il doive accepter, qu'il soit assez généreux pour accepter les idées des membres de l'opposi-

tion, quand il les croit saines et raisonnables. Les députés conservateurs ne sont pas dépourvus d'esprit et d'intelligence ; il y en a d'habiles parmi eux, et s'ils voulaient consacrer plus de temps à mûrir leurs idées et à méditer sur le bien à faire, au lieu de le perdre à lancer dans la Chambre et à répandre dans le pays des insinuations qui résultent de leur mauvaise digestion, de leurs soupçons, ils l'emploiraient à profit, et feraient de bien meilleure besogne qu'ils ne font pour le pays et leurs commettants. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) est un homme d'un talent supérieur, ce qu'il ne niera pas. Mais s'il savait se servir dans ses voyages de son sac, de son microscope, de son détective, de sa cervelle et de l'ardeur qui le caractérise, et s'il voulait se dépouiller de ses soupçons. . .

M. ALEX. JOHNSTON : Il ne resterait rien.

M. MILLER . . .ce serait bien mieux pour le pays et pour lui-même. Le soupçon n'est pas une qualité. Je ne connais pas d'animal plus méfiant que le renard ; cependant il n'a pas son pareil pour piller vivement un poulailler.

Maintenant, passons au sujet en discussion. Il s'agit ici de l'envoi de trois soumissions au sujet d'une concession forestière, l'une pour environ $1,000, une autre pour $6,000 ou $7,000 et la dernière pour $7,000 juste. Et ce microscope avec son homme, ou cet homme avec son microscope, comme on voudra, a découvert que la première et la dernière sont écrites par la même main et sur la même qualité de papier, ayant pour filigrane un lion rampant, et que celle de $7,000 plus ou moins, porte son chiffre en encre différente, marqué avec une différente plume. Et cet homme avec ses soupçons conclut à la concussion. L'honorable député (M. Ames) ayant éprouvé de la difficulté à se faire livrer les documents originaux, parce qu'il n'avait pas su s'y prendre . . .

M. BOYCE : Il a réussi à les avoir.

M. MILLER : Il aurait réussi plus vite s'il avait pris le bon moyen.

M. BOYCE : Il a réussi malgré vous.

M. MILLER : Je n'en réclame pas le moindre mérite. Je disais donc que l'honorable député (M. Ames) ayant obtenu les documents originaux, après avoir tant peiné et bataillé pour les avoir, il fallait qu'il y trouve quelque anicroche pour l'avantage de son parti. Mais étudions la question non au point de vue de l'homme aveuglé par le soupçon, mais au point de vue de l'homme de bon sens et de jugement.

M. ALEX. JOHNSTON : Vous l'excluez complètement.

M. MILLER.

M. MILLER : M. Fraser est un avocat conservateur. . .

M. AMES : Nous ne le réclamons pas.

M. MILLER : J'aurais dû dire que c'est un avocat libéral. Des députés conservateurs nous l'ont fait voir ici ce soir comme un homme de beaucoup d'habileté et très subtil. Selon moi, ce qu'on a invoqué contre lui pour prouver sa culpabilité, tend au contraire à prouver qu'il n'y a rien de louche ni de malhonnête dans cette transaction. Si M. Fraser avait été un maladroit, dépourvu d'expérience dans les affaires et qu'il aurait voulu faire un acte malhonnête, il aurait pu s'y prendre comme il l'a fait. Mais M. Fraser est avocat, un avocat très achalandé, qui a fait beaucoup de travail dans les ministères comme dans les cours de justice. Il a fait de la procédure devant les juges et devant les jurys, il en a vu faire beaucoup, et s'il savait, en envoyant ces soumissions, qu'il commettait une malhonnêteté et se sentait coupable de malhonnêteté, il aurait soigneusement évité de n'en rien laisser paraître, et aurait pris la précaution de les faire écrire par une autre personne, sur d'autre papier et avec d'autre encre. Le fait même qu'il a employé la même qualité de papier, la même plume et la même encre, excepté pour remplir le montant de la soumission, est une preuve que tout juge habitué à analyser des témoignages ou que tout plaideur s'adressant à un jury invoquerait à l'appui de l'acquittement au lieu de la condamnation.

Je terminerai en employant les paroles dont l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) s'est servi ici cet après-midi, que les temps sont changés et que nous avons changé avec eux. Oui, nous avons changé avec le temps, et, comme les temps ont changé sous le gouvernement Laurier, la population du Canada a compris, les électeurs des circonscriptions où ont eu lieu les élections partielles ont compris, les électeurs de l'Atlantique au Pacifique ont compris qu'il y a eu un changement en 1896 et un changement pour le mieux. Les honorables députés de l'opposition devront faire autre chose que lancer des insinuations, et se servir d'autre chose que de soupçons avant de réussir à changer l'opinion des électeurs du Canada.

JOHN HERRON (Alberta) : L'honorable député qui m'a précédé a consacré la majeure partie de son discours à poser des questions et demander des renseignements au sujet de l'aliénation de nos forêts sur une si grande échelle en 1882 et 1883. Je pourrais répondre brièvement à sa demande en employant ses propres paroles : Les circonstances ont changé dans l'Ouest. Comme j'habitais le Nord-Ouest en 1882 et que j'y suis encore, je vais dire à l'honorable député pourquoi le gouvernement conservateur a concédé tant de forêts dans

l'Ouest, et aussi pourquoi les circonstances ont changé depuis. Bien des honorables députés qui m'entendent en ce moment ont traversé les prairies en wagon-palais depuis quelques années, mais il en est peu qui ont entrepris ce long et enuyeux voyage avant la construction du chemin de fer. C'est le chemin de fer qui a tout changé dans ces régions. Il n'y avait alors que quelques milliers de colons dans le Nord-Ouest ; d'après le recensement de 1881, il y avait 6,000 blancs dans les territoires qui sont aujourd'hui les provinces d'Alberta et Saskatchewan. Il y en a maintenant 450,000. Les 6,000 colons d'alors étaient disséminés dans les plaines entre Qu'Appelle et les montagnes Rocheuses et au nord de la Saskatchewan. Naturellement, ces 6,000 personnes, et même s'il n'en fût que 2,000, avaient besoin de maisons et de bâtiments pour s'abriter. Il n'y avait peut-être pas alors deux scieries mécaniques au sud de la Saskatchewan ; il n'y en avait peut-être pas une. Il est possible qu'il en eut une de peu d'importance à Prince-Albert et probablement une autre à la passe du Corbeau.

Dans la plaine de 1,000 milles d'étendue qui séparait le lac Winnipeg des montagnes Rocheuses, il n'y avait pas sur une distance de 300 milles, du nord au sud, approximativement, une seule scierie mécanique, et les colons établis dans ces prairies, étaient obligés d'aller chercher leurs bois dans les villages que je viens de nommer. Il y va de soi que ces colons vivaient dans la privation. C'est une des raisons pour lesquelles le gouvernement conservateur essaya d'induire des hommes pratiques à établir des scieries dans ces régions. Les conservateurs offraient, dans ce but, les forêts pour rien, mais ils n'étaient pas les premiers à le faire, car le gouvernement Mackenzie les avait précédés. Le gouvernement conservateur avait fait ces offres à des personnes susceptibles d'exploiter des scieries. On demandait une concession ; elle était accordée au requérant, qui avait un temps déterminé, je ne me rappelle plus combien de temps, pour explorer et jalonner, avant d'avoir son permis. Après avoir obtenu son permis, le concessionnaire recevait un autre délai pour construire ses usines. Tels étaient, si je ne me trompe, les règlements. Il devait construire une scierie dans les douze mois et en faire l'exploitation pendant six mois chaque année. A première vue, c'était une offre alléchante aux marchands de bois, mais ceux qui s'en sont prévalu, et qui ont voulu s'établir dans la région, après avoir fait les explorations, ont trouvé que les frais d'établissement, le peu de demande pour le bois et les circonstances généralement ne justifiaient pas le placement. Il faut se rappeler aussi que le transport des machines-outils nécessitait un voyage de terre de 400 à 500 milles si on les envoyait au Montana et de 1,000 milles à l'ouest de Winnipeg, si on les faisait venir de cette dernière ville. C'était une grosse entreprise, et lorsque ces personnes virent ce qu'elles avaient à surmonter, bien peu prirent un permis. Et celles qui s'en firent octroyer ; virent que ce n'était pas la peine d'en respecter les conditions en se livrant à l'exploitation, parce qu'il manquait de consommateurs pour acheter le bois. Qu'arriva-t-il ? La plupart des concessions furent restituées à l'administration. Je ne vois donc pas que le gouvernement conservateur soit à blâmer pour ce qu'il fit à cette époque. Il était nécessaire d'avoir du bois à vendre pour peupler ces régions. C'était impossible autrement, et c'est ce qui explique la concession de nombreux cantons du domaine forestier en 1881 et 1882. Depuis lors, cependant, les circonstances ont changé, et les établissements ont grandi considérablement depuis quatre ou cinq ans. La colonisation a commencé il y a une dizaine d'années à prendre de l'essor. C'est le commencement de la grande immigration, et aujourd'hui, les prairies sont toutes peuplées. L'Etat possédait encore de belles forêts il y a une dizaine d'années sur les confins des prairies du Nord-Ouest, et si l'on eût été prévoyant, on aurait modifié les règlements quand l'immigration a commencé. On ne l'a pas fait. Les règlements sont encore virtuellement les mêmes, ils sont en réalité plus relâchés sous l'actuel gouvernement.

Pour retourner à 1882, je me rappelle des cas nombreux où le Gouvernement imposa aux concessionnaires l'obligation de construire des scieries et de vendre du bois. C'est pour avoir trop insisté sur l'exécution des conditions de la concession que le Gouvernement força les concessionnaires à remettre leurs forêts. Le Gouvernement n'aurait-il pas agi sagement si, depuis quatre ans, il avait remis toute la question à l'étude et forcé les personnes demandant des concessions à construire des scieries, sinon conserver ces forêts à l'Etat ? Un Gouvernement sage aurait suivi cette ligne de conduite dans l'intérêt général.

L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a répondu aux attaques de la droite en disant que si les opérations que nous avons dénoncées sont toutes malhonnêtes, le Gouvernement actuel n'est pas pire que ses prédécesseurs. En voilà un argument ! Le parti conservateur a fait son temps. Je suppose qu'il s'est efforcé de travailler dans l'intérêt commun ; mais, le pays n'a pas approuvé son administration et lui a retiré sa confiance ; et si les indications actuelles comptent pour quelque chose, le même sort attend le Gouvernement actuel à la première occasion que l'opinion populaire aura de se manifester. Il y aura cette différence cependant entre les deux partis : on peut dire à la louange des conservateurs que la majorité de ceux qui ont subi la défaite en 1896 étaient restés pauvres, mais s'il faut en croire Dame Rumeur. . . .

Un hon. DEPUTE: Donnez-nous des faits.

M. HERRON : ...Eh bien, les faits, un grand nombre des honorables députés de la droite n'auront jamais besoin de l'assistance publique. Un grand nombre d'entre eux ont profité du relâchement dans l'administration des concessions forestières. On a dit dans ce débat que les forêts vierges s'étendaient depuis le lac Winnipeg à l'est jusqu'aux-montagnes Rocheuses, en remontant la Saskatchewan du Nord, distance de 1,000 milles, et depuis le pied des montagnes Rocheuses jusqu'aux frontières. C'est la zone boisée qui longe les confins extérieurs des grandes prairies du Nord-Ouest. Ces prairies sont un excellent débouché pour le bois, non seulement de nos jours mais pour bien des années encore. Ce sera probablement un des marchés le plus achalandés de l'univers, et nous trouvons que toutes les forêts ont été aliénées aux spéculateurs. Cependant, peu de scieries sont en exploitation. La plupart de ces forêts sont sur le marché.

Je vais parler surtout de deux ou trois concessions dans ma propre circonscription, qui ont beaucoup de valeur et qui, je n'hésite pas à le dire, sont entre les mains des spéculateurs. L'année dernière, la Chambre a nommé un comité pour s'enquérir de la question du bois dans le Nord-Ouest. Il a été prouvé qu'il existait une coalition. N'aurait-il pas été de sage politique pour le Gouvernement, après avoir été mis au fait de cette état de choses, d'appliquer les règlements en vigueur ? Il dit qu'il a le pouvoir de forcer les concessionnaires à construire des scieries. Les colons n'auraient-ils pas bénéficié de l'exécution de cette formalité ? Les choses en étaient rendues à un tel point que bien des colons étaient absolument incapables de se procurer du bois pour se construire une maison. Malgré cela, les forêts étaient conservées intactes pour des fins de spéculation. Il a été prouvé devant ce comité, au cours de la dernière session, que certains concessionnaires du Nord-Ouest faisaient partie de la coalition. Je crois qu'il a été établi à la satisfaction de tous les membres du comité, certainement à la mienne, que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) en faisait partie. D'autres encore ont obtenu des concessions, je ne dirai pas par fraude, mais je tiens à le dire tout de même, pour montrer que le Gouvernement aurait dû mettre ces règlements à exécution, afin d'améliorer la situation alors existante.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député (M. Herron) connaît-il dans le Nord-Ouest des concessions comme il vient de le dire et qui, situées à proximité du marché, restent inexploitées ?

M. HERRON : J'en connais une couple dans ma propre circonscription, et pour satisfaire la curiosité de l'honorable député, je vais lui en parler. La concession n° 114 d'une superficie de 18 milles ¼ ; date de l'appel de soumissions, 20 novembre 1903 ; date de l'ouverture des soumissions, 30 décembre 1903. Le pétitionnaire qui a demandé la mise en adjudication est G. A. Sharp. Les soumissionnaires furent K. McDonald, pour $2,327 ; A. J. McGuire, $275.75; G. A. Sharp, $51.50. La concession fut adjugée à M. McDonald. Le même jour, la concession n° 115, 17 milles carrés de superficie, fut adjugée, après 40 jours de publicité, du 20 novembre au 30 décembre 1903, et les soumissionnaires étaient C. G. Fritch, $1,275; A. J. Maguire, $255 et G. A. Sharp, $51.50. L'adjudicataire fut M. Frith, qui fut associé à M. McDonald dans toutes les concessions forestières dans ces régions. La troisième concession que je rappellerai porte le numéro 1157 ; superficie, 30 milles ½ carrés, offerte à la concurrence le 27 février 1904 et adjugée le 6 avril, trente-sept jours après, Le pétitionnaire pour la mise en vente fut M. G. A. Sharp. Les soumissionnaires furent A. et H. McDonald, $501, C. G. Frith, $501. M. Frith fut l'heureux soumissionnaire. Les deux premières concessions sont situées à environ 4 milles et 6 milles respectivement au nord du village de Coleman et à 6 milles au plus du chemin de fer Pacifique-Canadien. Elles sont encore à 6 milles environ de deux autres villages, des villages de 2,000 à 3,000 habitants.

M. DUNCAN ROSS : Les messieurs McDonald ne sont-ils pas dans l'exploitation active des scieries ?

M. HERRON : Pas à cet endroit.

M. DUNCAN ROSS : N'ont-ils pas des scieries à la passe du Nid-de-Corbeau ?

M. HERRON : Pas que je sache... pas dans la province d'Alberta.

M. DUNCAN ROSS : N'ont-ils pas des scieries ?

M. HERRON : Je n'en sais rien.

M. DUNCAN ROSS : Je crois que l'honorable député le sait pertinemment.

M. HERRON : A ma connaissance, ils n'ont pas de scieries dans l'Alberta ; c'est tout ce que je puis dire à l'honorable député (M. Ross). La concession n° 1,157 est sise à environ 5 ou 6 milles de Coleman et très accessible par chemin de fer et par eau.

Cependant ces concessions, à proximité du marché, attendent des acheteurs. Les détenteurs les offrent en vente. Si ces forêts ne sont pas exploitées, ce n'est pas qu'il n'y ait grand besoin de bois à cet endroit ; ce n'est pas non plus à cause de la concurrence, car les scieries les plus voisines sont à 50 milles. Il est à noter aussi que ces forêts sont à côté de la prairie déboisée. Elles sont situées à vrai dire sur la lisière des grandes prairies de l'Alberta la région du blé, au plus à 10 milles de la zone fertile. Ce n'est pas la seule raison pour laquelle ces forêts ont acquis une plus-value élevée. La houille abonde dans ces régions, et on espè-

re que le bois aura beaucoup plus de valeur pour les travaux de boisage dans les mines. Il a fallu faire venir d'ailleurs le bois pour certaines mines de l'endroit. On sait que le bois deviendra indispensable quand l'exploitation houillère aura commencé. Quelques exploitations de cette région emploient maintenant du bois d'importation. C'est cette perspective qui tente les concessionnaires à garder intactes leurs forêts.

Je vais maintenant mentionner des prix. Les concessionnaires ont payé $4,104 pour leurs deux concessions. L'honorable député qui m'a précédé (M. Miller) a dit que les orateurs qui ont pris part à ce débat ont exagéré le prix des concessions. Je dis tout le contraire, et j'affirme que pas un d'entre eux n'a évalué ces forêts même à la moitié de leur valeur. Je ne saurais me prononcer sur l'exactitude de leurs chiffres au sujet des valeurs dans le nord, mais je parle avec connaissance de cause sur les trois concessions particulières que je viens d'énumérer. Je vais donner mes chiffres et laisser les habitants de nos régions libres de juger si j'ai tort ou raison.

Les honorables députés qui ont parlé sur cette question estiment que ces forêts peuvent fournir de 1,000,000 à 5,000,000 de pieds de bois par mille carré. D'après moi, le rendement par mille carré est de 8,000,000 pieds.

M. BURROWS : Quelle sorte de bois ?

M. HERRON : En partie du pin rouge et de l'épinette. La moyenne à cet endroit est de 7,000,000 de pieds, mais le rendement est de 5,000,000 à 10,000,000 de pieds au mille carré à l'est des montagnes Rocheuses. Si quelqu'un pense que j'exagère, je suis prêt à affirmer que certaines forêts de ces régions produiront jusqu'à 25,000,000 de pieds au mille carré.

M. MILLER : J'ai dit qu'on ne se basait sur aucune vente réelle, pour nous donner des prix, mais seulement sur des spéculations.

M. HERRON : Je vais montrer avant de terminer, que ce n'est pas la faute des concessionnaires s'il y a pas de ventes, car j'ai ici les prix qu'ils en demandent.

M. MILELR: Ont-ils jamais été acceptés ?

M. HERRON : Je ne saurais le dire, mais je vais faire un calcul sur la valeur du bois. Je dis donc que certaines forêts donnent jusqu'à 25,000,000 pieds de bois au mille carré, mais c'est l'exception.

M. BURROWS : Quelle grosseur ce bois atteint-il ?

M. HERRON : Trois pieds de diamètre à la souche et 65 pieds en hauteur. Je sais dans ces régions des milles et des milles de forêts où les arbres croissent à se toucher. Par conséquent, 8,000,000 de pieds au mille carré sont une estimation raisonnable pour ces forêts. Du moins, c'est le rendement probable des concessions dont je parle. Comme valeur marchande, $1 par 1,000 pieds debout n'est pas exagéré. On a dit au cours du débat $2 et même $2.50 le 1,000 pieds. On assure que la compagnie de la baie d'Hudson ne vend pas de bois debout à moins de $2.50 du 1,000 pieds. Je ne sais pas si c'est vrai. Mais à $1 le 1,000 pieds à raison de 8,000,000 pieds au mille carré, les 65 milles de forêts que ces messieurs possèdent à cet endroit vaudraient $520,000. A 5,000,000 de pieds au mille carré, ils vaudraient $325,000. Ils en ont payé $4,104 ; ils les ont gardé quelques années et en demandent aujourd'hui $100,000. M. McDonald, d'Ottawa, a offert ces forêts pour $100,000.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député soutient-il qu'elles valent $520,000 et que les frères McDonald en demandent $100,000?

M. HERRON : Oui, et ils réaliseraient un profit de $96,000 sur la vente à ce prix, puisqu'ils ne les ont payées que $4,000, presque rien.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député sait-il que sur l'autre versant, du côté de la Colombie-Anglaise, le bois débout se vend à 25 cents le 1,000 pieds, ce qui réduirait le prix de ces trois concessions au prix que les frères McDonald en demandent, au lieu de $2 le 1,000 pieds?

M. HERRON : Mon évaluation est $1 le 1,000 pieds. S'il se trouve du bon bois à l'est des montagnes à 25 cents le 1,000 pieds il est très bon marché. Mais les frères McDonald font un immense profit sur leur spéculation, même à $100,000.

E. M. MACDONALD : L'honorable député dit-il qu'on a offert d'acheter ces forêts à ce prix?,

M. HERRON : Non, mais les frères McDonald les offrent en vente à ce prix. C'est ce qui prouve qu'ils les gardent pour la spéculation. A mon sens, c'est un prix très modéré.

M. E. M. MACDONALD : Et personne n'achète?

M. HERRON : Ces faits prouvent que le Gouvernement n'a pas administré le domaine public à l'avantage du pays. Si ces forêts valent $100,000, pourquoi le Gouvernement n'en dispose-t-il pas au lieu de les laisser entre les mains des spéculateurs?

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député voudra bien me pardonner, mais j'aimerais me renseigner. Il dit que ces forêts sont à six milles de Coleman et à proximité du chemin de fer du Pacifique. Il sait que l'industrie du bois fleurit à la passe du Corbeau, qu'il s'y trouve plusieurs scieries et plusieurs marchands de bois. Il dit que le Gouvernement a accordé 42 jours de publicité avant d'adjuger ces concessions, et il sait qu'aux

termes des règlements officiels, il est signifié un avis de cette vente à tous ceux qui sont intéressés dans l'industrie du bois. Maintenant, voici ma question : Dans les circonstances, comment se fait-il, si ces forêts ont tant de valeur, que d'autres marchands de bois, tous préalablement avertis, n'en aient pas offert plus de $4,000, quand ils n'avaient que six milles à parcourir pour aller les voir?

M. HERRON : Je réponds à une partie de cette question en disant qu'à l'époque de l'adjudication, il n'y avait peut-être pas un journal dans un rayon de 50 milles, et, probablement 60 milles de cette localité, dans l'Alberta.

M. DUNCAN ROSS : Mais un avis avait été adressé par la poste à tous les intéressés.

M. HERRON : Qui nous le garantit? C'est un des prétendus règlements, mais qui nous dit qu'il est mis en vigueur? Il n'y a personne ici qui ose affirmer qu'un avis fut adressé par la poste à tous les marchands de bois du pays. Je ne pense pas que c'est ce qui a été fait. Je dis donc, monsieur l'Orateur, que si ces forêts valent plus que leurs détenteurs n'en demandent, le Gouvernement n'aurait pas dû les leur vendre, et si elles ne pouvaient pas être vendues approximativement à leur valeur, le Gouvernement aurait dû les garder pour le bénéfice des colons de l'endroit. C'est une des raisons pour lesquelles la Chambre devrait se rallier à la proposition. Je dirai, pour être juste envers le ministre de l'Intérieur, qu'il est à ma connaissance qu'il a refusé en certaines occasions de livrer à l'enchère des forêts qu'on lui proposait de vendre. Que ce soit depuis une couple d'années seulement ou que ce soit ou non dans l'intérêt public, je n'en félicite pas moins le ministre, et je suis heureux de voir que les règlements sont changés. Je crains, cependant, comme je l'ai dit l'autre jour, qu'on ait laissé partir le cheval avant de fermer l'écurie. Les colons devront payer ces profits énormes qui enrichissent maintenant les spéculateurs, et le pays en souffrira d'autant grâce à l'administration relâchée du département en matières de concessions forestières.

(Sur motion de M. Boyce, la suite du débat est remise à plus tard.)

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à dix heures et quinze minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 3 février 1908.

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

### DEPOT D'UN BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général, dont M. l'Orateur donne lecture en ces termes :

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour l'administration fédérale durant l'exercice finissant le 31 mars 1908, et conformément aux dispositions de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise de 1867, il propose ce budget à l'examen de la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 3 février 1908.

L'hon. M. FIELDING propose que le message de Son Excellence et le budget supplémentaire soient renvoyés au comité des subsides.

(La motion est adoptée).

### IMPRESSION DU RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE DES GRAINS.

M. LAKE : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire demander quand le rapport de la commission royale des grains, lequel a été présenté il y a quelque temps, sera imprimé et distribué.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. le secrétaire s'enquerra de ce détail que nous pourrons ensuite connaître à la Chambre.

### DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. R. L. BORDEN : Je voudrais demander au Gouvernement s'il existe des objections au dépôt, sans autre motion, des documents additionnels se rapportant à la réserve indienne de Metlakatla. Le ministre de l'Intérieur se rappellera sans doute que ces documents ont été déposés l'an dernier à peu près vers cette époque-ci; il a déclaré alors—et le fait existait—qu'aucune concession n'avait été accordée. Si je ne me trompe, depuis ce temps-là les fonctionnaires du département de la Justice ont déclaré qu'on pouvait accorder une concession, ce qui aurait été fait. Naturellement, s'il faut une autre motion pour obtenir le dépôt de ces documents, je la ferai; mais je crois plutôt que je puis demander le dépôt des papiers en question sans présenter de motion à cet effet.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : On a adopté une motion il y a quelques jours à peine et les documents ont été déposés suivant l'ordre donné par la Chambre l'an dernier ; si mon honorable ami veut examiner les pièces en question, il pourra me faire connaître s'il manque quelques pièces à ce dossier, et je déposerai les documents qui pourraient manquer.

M. R. L. BORDEN : J'ignorais le dépôt de ces documents ; ce que je voudrais consulter surtout c'est l'opinion écrite du ministère de la Justice et les pièces se rapportant à cette concession. J'examinerai la

liasse et je ferai connaître à l'honorable ministre quelles sont les pièces qui manqueraient, suivant moi.

## EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur le compte rendu d'une séance de comité, publié dans le " Globe " du samedi, 1er février, et qui est rédigé comme suit :

M. Bennett, avec ce sans-gêne qui le caractérise, a fait perdre une couple d'heures au comité des comptes publics aujourd'hui en essayant vainement de damer le pion, selon son expression élégante, à un adversaire politique de son propre comté, et pour jeter du discrédit sur l'honorable A. G. MacKay, chef de l'opposition à la législature d'Ontario. Cet effort a eu pour résultat de démontrer une fois de plus la folie insigne qui inspire les actes de l'opposition fédérale aujourd'hui. Voici les faits. En 1905, certains travaux de dragage devaient être exécutés dans la baie Matchedash, et suivant sa coutume, le département des Travaux publics a demandé des soumissions. Il en reçut plusieurs, l'une de la compagnie de dragage de Penetanguishene, une autre de la compagnie de dragage et de construction d'Owen-Sound et la troisième de M. H. W. Prendergast, de Montréal. M. Prendergast étant le plus bas soumissionnaire, obtint l'entreprise.

Et plus loin :

Quand on se rappelle que l'heureux soumissionnaire n'était ni M. MacKay, ni M. Kastner, mais M. Prendergast qu'on ne pouvait accuser de collusion, l'absurdité des allégations de M. Bennett est manifeste, et, cependant, c'est de cette façon qu'on gaspille le temps de la Chambre et celui du comité simplement parce que M. Bennett est en proie au spleen et qu'il veut satisfaire ses animosités politiques.

Dans cette enquête, il ne s'agissait aucunement du dragage qui devait être exécuté à la baie Matchedash ; il s'agissait des travaux de dragage dans la baie de Matchedash et à Penetanguishene ,et l'on a démontré jusqu'à l'évidence, par le dépôt des pièces originales, que M. Mackay avait. . .

Une VOIX : Règlement ! règlement !

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait allusion sans doute à un fait qui s'est produit devant le comité et dont la Chambre n'est pas encore saisie. Bien que l'honorable député ne l'ait pas dit, je pense qu'il a voulu soulever la question de privilège. En tant qu'il s'agit d'une question de privilège, on peut fournir cette explication personnelle ici ; quant à ce qui s'est produit au comité, on n'y peut faire allusion ici avant que le comité ait fait rapport de ses délibérations à la Chambre.

M. BENNETT : Cet article du " Globe " m'attribue des choses qui sont fausses, et je veux donner une explication de ce qui s'est passé réellement. Ce qu'on a prouvé hors de tout doute, c'est que M. Mackay

Quelques VOIX : Règlement ! règlement !

M. l'ORATEUR : L'honorable député a le droit de rétablir les faits en ce qui le concerne ; mais il ne saurait dépasser cette limite.

M. BENNETT : C'est tout ce que je demande à la Chambre de me permettre de faire. Je n'ai pas essayé au comité d'établir ce que le " Globe " m'a fait dire ; j'ai tâché de prouver qu'il y avait deux entreprises séparées et distinctes, qu'au sujet de ces deux ouvrages l'honorable M. MacKay, chef de l'opposition dans l'Ontario, avait soumissionné ; que ces deux soumissions étaient sous enveloppe ; que deux soumissions d'une maison rivale se trouvaient dans une enveloppe portant la marque de la société dirigée par M. Mackay, chef de l'opposition dans l'Ontario. . .

M. JOHNSTON : Je soulève la question de règlement. L'honorable député discute une affaire qui est encore pendante devant le comité des comptes publics ; tant que ce dernier n'aura pas présenté son rapport, l'honorable représentant de Simcoe-est n'a pas le droit de traiter cette question *ex parte* devant la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Il me semble que ce que notre ami a voulu faire, c'est ceci, et je crois que c'était son droit. Le " Globe " l'accuse d'avoir fait certaines allégations au comité des comptes publics. Mon honorable ami soulève une question de privilège pour dire qu'il n'a pas tenu ces propos et pour établir ce qu'il avait voulu dire. Il ne rapporte pas ce qui s'est passé au comité, mais simplement ce qu'il a voulu prouver, et cela afin de rétablir les faits.

M. l'ORATEUR : Puisque l'honorable député se plaint d'un compte rendu erroné qu'un journal a fait de ce qu'il a pu dire, il a parfaitement le droit aux termes du règlement, de rectifier cette information ou de fournir une explication d'une nature personnelle.

M. BENNETT : Voilà ce que j'essaie de faire. J'ai tenté de prouver au comité par le dépôt des pièces originales que lorsque M. Kastner, le représentant de la compagnie de dragage de Penetanguishene, avait envoyé sous enveloppe deux soumissions, l'une pour le dragage à Penetanguishene et l'autre pour les travaux du même genre dans la baie Matchedash, on s'était servi d'une enveloppe portant la marque du bureau de l'honorable M. MacKay, avocat de la ville de Owen-Sound. J'ai alors tenté de prouver que M. MacKay, en sa qualité de président. . .

M. l'ORATEUR : C'est dépasser les limites permises dans les circonstances. J'ai cru d'abord que l'honorable député affirmait qu'un journal avait mal rapporté ce qu'il avait dit. Il lui est permis de rétablir les faits, mais non pas de discuter ce qui s'est passé au comité.

M. R. L. BORDEN : Voilà ce que l'honorable député a fait, si je l'ai bien compris. Le journal en question l'a accusé d'avoir voulu faire telle allégation. Il répond qu'il n'a pas voulu faire cette allégation ; puis il se met en frais d'expliquer ce qu'il a voulu établir.

M. BENNETT : Si vous le permettez, monsieur l'Orateur, je ferai observer que mon intention était de démontrer que M. MacKay, en sa qualité de président de la compagnie de dragage d'Owen-Sound, avait mis sous enveloppes deux soumissions.

L'hon. M. PUGSLEY : Je soulève la question de règlement. L'honorable député fait précisément le contraire de ce que comporte votre décision, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR : A mon avis, il est parfaitement conforme au réglement d'établir comment le journal en question a rapporté les propos tenus par l'honorable député, et d'établir cela par une dénégation formelle ou autrement ; il est évident que le système de discussion adopté par l'honorable député consiste à soulever ici un débat sur ce qui s'est passé au comité des comptes publics, et cela n'est pas conforme au règlement tant que le comité n'aura pas déposé son rapport.

M. BENNETT : Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur. Mais il y a une partie de ce compte rendu du "Globe" que la Chambre probablement me permettra de mentionner. Le journal dit :

M. Bennett, aujourd'hui, en essayant vainement, suivant son éloquente expression, de damer le pion à un adversaire politique dans son propre comté. . . .

Et le reste.

Ce paragraphe laisse entendre que j'ai déclaré au comité que mon enquête avait seulement pour but de donner le pion à un adversaire politique. Voici ce que j'ai à répondre : l'auteur de cet écrit a avancé une chose absolument fausse et personne ne lui a dit que j'ai fait la déclaration dont il parle ; cela est absolument faux sous tous les rapports. On doit féliciter, à mon avis, l'écrivailleur qui a rédigé cet article sur son talent à se plier aux exigences des *grafters* qui possèdent le "Globe". A la page 13 de ce même journal il y a un compte rendu écrit par un homme d'honneur et auquel je n'ai rien à redire.

## DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. BOYCE : Je voudrais savoir quand l'état se rapportant aux concessions forestières numéros 1048, 1049, 1152, 1068, 1050, 1265, 1274, 1275 dont la Chambre a ordonné la préparation le 18 décembre dernier, sera déposé.

L'hon. M. OLIVER : On est à préparer cet état, mais la Chambre ayant ordonné le dépôt d'un grand nombre de documents semblables, il nous est impossible de les déposer plus tôt que nous ne le faisons.

M. R. L. BORDEN : Au sujet de ces états dont j'ai demandé la préparation il y a quelques semaines et qui se rapportent à l'octroi des primes de pêche dans le comté de Cap-Breton, le ministre pourra-t-il me renseigner ? Comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) est absent de la séance, mon très honorable ami voudrait-il appeler l'attention de son collègue sur le point que je signale maintenant ?

L'hon. M. FOSTER : Il y a encore un état demandé depuis quelque temps, que devaient préparer les fonctionnaires du département de l'Agriculture, et que, si je ne me trompe, le ministre de l'Agriculture était sur le point de déposer avant son voyage mémorable à Stanstead. Peut-être cette excursion lui a-t-elle fait oublier l'état demandé, mais que je serais si heureux de voir déposer ici ; s'il a maintenant le loisir de se consacrer à cette partie de sa besogne, j'espère qu'il agréera ma demande.

Mon honorable ami a une excellente raison de parler de Stanstead. Le document en question a été préparé puis envoyé à l'honorable secrétaire d'Etat, mais on a constaté que certaines correspondances avec le département de la Marine n'avaient pas encore été envoyées au secrétariat d'Etat. Aussitôt que ce travail aura été accompli—et l'honorable ministre de la Marine a promis que tout serait terminé cet après-midi—l'état sera déposé sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre des Travaux publics, voudrait-il déposer le rapport de l'architecte qui a tracé les plans des édifices destinés aux services administratifs ? J'aimerais avoir l'occasion d'examiner ces plans avant que nous discutions l'emplacement du nouvel hôtel.

L'hon. M. PUGSLEY : On a demandé à tous les architectes du Canada de préparer des plans, et un comité du conseil a choisi quelques-uns de ses membres pour apprécier les mérites respectifs de ces travaux-là. Est-ce le rapport de ce comité que notre collègue demande ?

L'hon. M. FOSTER : Non, je demanderais le rapport désignant le nom de celui qui a fourni le meilleur plan.

L'hon. M. PUGSLEY : Il était parfaitement entendu quand ce bureau ou ce comité du conseil a été nommé et lorsqu'on invita

les architectes à préparer des plans, que le département ne serait aucunement obligé d'accepter les plans de celui qui aurait remporté le premier prix ; et voilà pourquoi nous n'avons pas encore accepté de plan. Le meilleur renseignement que je pourrais donner serait de fournir à l'honorable député le rapport général sur tous les plans et particulièrement sur celui auquel on décerna le premier prix.

M. BOYCE : Quand pouvons-nous espérer le dépôt de l'état ordonné le 18 décembre se rapportant au dragage de la rivière Kamanistisquia, de Port-Arthur, du Sault-Sainte-Marie et de la rivière de la Mission? Il est important qu'on accélère la préparation de ces documents dont on a grandement besoin.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est impossible de dire quand cet état pourra être déposé sur le bureau de la Chambre. Il y a quelques jours à peine, je déposais ici un rapport très volumineux qu'on venait de terminer. Les fonctionnaires de mon département m'informent qu'ils ne sont pas assez nombreux pour préparer ces états promptement. Les bureaux sont très exigus ; l'espace nous manque pour retenir les services de commis supplémentaires ; l'on considère qu'il est préférable de ne plus employer les commis actuels après les heures de bureau à copier ces états. Je ferai de mon mieux pour déposer cet état, mais il y en a beaucoup d'autres à préparer et chacun sera déposé à son tour sur le bureau de la Chambre.

## ALIENATION DE COUPES DE BOIS.

L'hon. M. FOSTER : Je veux demander à l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) s'il peut me communiquer ou déposer sur le bureau de la Chambre les renseignements statistiques qu'il nous a lus l'autre soir au cours de la harangue qu'il a prononcée. Il avait ces données à la main et il nous a fourni un tableau du nombre de milles carrés de coupes forestières que le gouvernement Mackenzie avait concédées, celui des coupes forestières aliénées par le gouvernement libéral-conservateur qui a succédé à l'administration Mackenzie, et celui des concessions de même nature faites par le Gouvernement libéral depuis 1896, en indiquant les régions, les montants reçus et la moyenne par mille. Dans son discours, l'honorable député a dit que c'était là les statistiques du département. Je lui demanderais bien humblement de m'envoyer les données sur lesquelles il a basé son calcul, cela me permettrait de vérifier ces derniers si c'est chose possible.

M. TURRIFF : Je n'ai pas eu les documents sous la main, mais je crois pouvoir les obtenir pour les communiquer à l'honorable député.

## 2e LECTURE

De deux des projets de loi :

Le 1er (n° 86), déposé par M. Caron, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Northern Empire ;

Le 2e (n° 88), déposé par M. Walsh (division Sainte-Anne de Montréal) tendant à constituer en corporation l'institut des architectes du Canada.

## QUESTIONS.

### JETEE NOUVELLE A SOURIS (I.P.-E.)

M. A. A. McLEAN :

1. Un marché a-t-il été passé pour la construction d'une nouvelle jetée sur le côté est du quai du chemin de fer (auquel elle est reliée), à Souris, île du Prince-Edouard? Dans l'affirmative, qui a l'entreprise?
2. L'entreprise a-t-elle été accordée par voie d'adjudication sur soumissions?
3. Quel est le montant de l'entreprise?
4. Quelles sommes ont été payées à l'entrepreneur jusqu'à ce jour?
5. Cette jetée est-elle construite pour l'usage de l'Etat? Dans l'affirmative, pour quels usages?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui. L'entreprise a été accordée à M. E. A. Wallberg, la soumission de ce dernier étant la moins élevée.
2. Oui.
3. Adjugé aux prix de série.
4. $47,460.44.
5. Oui, pour les besoins du chemin de fer de l'île du Prince-Edourad qui appartient à l'Etat.

### TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. KEMP (par M. Foster) :

1. Combien de milles mesure le tracé définitif du Transcontinental entre Moncton et Winnipeg?
2. Combien de milles du tracé définitif restent à établir?
3. Combien de milles de voie sont actuellement en construction et dans quels districts?
4. Est-ce l'intention du Gouvernement de signer de nouveaux marchés en 1908? Dans l'affirmative, pour quelle étendue et dans quelle étendue et dans quels districts?
5. Quel est le montant total des obligations contractées ainsi que des déboursés déjà faits relativement aux travaux d'études, aux points terminus à l'administration et à la construction du Transcontinental entre Winnipeg et Moncton?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer) :

1. Environ 1,803 milles.
2. Environ 4 milles et il faut reviser le tracé déjà fait à certains points.
3. 859 milles comme suit : district A, 58 milles à l'ouest de Moncton ; 61 milles à l'est de Québec et s'étendant jusqu'à Grand-Falls ; district B, 150 milles à l'est

du pont de Québec et 195 milles à l'ouest ; district C et D, 180 milles commençant à 8 milles à l'ouest de la rivière Abitibi ; district F de la jonction du lac Supérieur à l'ouest soit environ 245 milles.

4. Oui. District A, environ 138 milles ; district B, 52 milles environ ; district D, environ 100 milles et 75 milles environ pour le district E.

5. Le montant estimatif des obligations contractées est d'environ $38,000,000. Les dépenses effectuées jusqu'au 28 janvier représentent $21,364.34.

## PERMIS DE CIRCULATION GRATUITE SUR L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande :

1. Le chemin de fer intercolonial a-t-il donné des permis de circulation gratuite à M. P. S. Archibald ou à quelqu'un des membres de sa famille en 1907?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces membres de sa famille et à quelles dates ces permis ont-ils été donnés, respectivement?

3. En vertu de quelle autorité ces permis ont-ils été donnés?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer):

1. Oui, suivant la complaisance qui est d'habitude entre les compagnies de chemins de fer du pays, un permis de circulation gratuite pour l'année a été accordé à Ottawa en faveur de M. P. S. Archibald en sa qualité de gérant général du chemin de fer Elgin-Havelock.

2. Le 14 juin 1907, on a donné un permis de circulation gratuite à Mme Harris (fille de Mme P. S. Archibald et vivant avec cette dernière) ; le 22 août, autre permis en faveur de Mme P. S. Archibald ; le 14 novembre, autre permis de circulation gratuite à Mme P. S. Archibald.

3. Ces permis ont été accordés par le gérant général des chemins de fer de l'Etat à Moncton, pour le motif que M. P. S. Archipald est gérant général du chemin de fer Elgin-Havelock.

## M. THOMAS WILLIAMS, EMPLOYE DE L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande :

1. Thomas Williams, ci-devant comptable et trésorier de l'Intercolonial, est-il actuellement employé par ce chemin de fer?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de son emploi et quels appointements reçoit-il?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer) :

1. Thomas Williams est encore à l'emploi de l'Intercolonial, division de la comptabilité, en qualité de préposé spécial à la vérification des comptes du Grand-Tronc dans la commission conjointe nommée en vertu de la décision arbitrale rendue contre cette compagnie ; ses appointements sont de $2,700 par année.

## PECHERIES DE HOMARD A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

Le Gouvernement a-t-il reçu la pétition ci-dessous qui portait de nombreuses signatures? Dans l'affirmative, quelle suite le Gouvernement entend-il donner à cette pétition?

" A l'honorable L.-P. Brodeur,
" Ministre de la Marine et des Pêcheries,
" Ottawa.

" Honorable Monsieur,—La pétition des soussignés, pêcheurs et autres citoyens de l'île du Prince-Edouard, expose humblement:

"I. Qu'en vertu du présent système en vigueur pour les pêcheries de homard sur le littoral, les permis de pêche sont restreints à certains particuliers qui ont le droit de pêcher et de préparer le homard sur une certaine étendue du littoral et pendant une période définie;

" 2. Qu'il a été très difficile d'obtenir des permis pour de nouvelles usines;

" 3. Que nombre de gros établissements de conserves, surtout ceux qui appartiennent à des étrangers, ont graduellement acquis l'outillage et les permis des établissements locaux de moindre importance;

" 4. Que l'exploitation de cette industrie par un monopole nuit aux meilleurs intérêts de la province;

" 5. Que par suite d'une telle restriction dans l'octroi des permis de pêche, les pêcheurs moins favorisés de la fortune ne peuvent bénéficier des meilleurs profits que peut rapporter cette industrie;

" 6. Que de puissantes compagnies surtout celles dont le siège social se trouvent en pays étrangers, ont récemment acquis plusieurs concessions dans cette province de l'île du Prince-Edouard;

" 7. Que ces compagnies menacent les droits des pêcheurs et sont en mesure de fixer les prix payés, les élevant pour un moment, empêchant par là les maisons moins importantes de leur faire concurrence, puis abaissant les prix au grand détriment desdits pêcheurs;

" 8. Que cette méthode d'octroi des permis, établie comme mesure de protection pour les pêcheries, devrait être modifiée selon les circonstances, et assurément dans des cas tels que ceux qui viennent d'être mentionnés;

" C'est pourquoi nous demandons la restauration aux pêcheurs de la province du droit d'obtenir des permis de pêche chaque fois que de telles circonstances se présentent, qui aurait pour effet d'empêcher que de graves dommages soient causés aux pêcheries et aux pêcheurs.

" Et vos requérants ne cesseront de prier."

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) : Oui. Cette question a fait le sujet d'observations que le ministère étudie très sérieusement.

VENTE DE BETAIL A LA FERME CENTRALE D'EXPERIMENTATION.

M. WILLIAM JACKSON demande :

1. L'administration de la ferme centrale d'expérimentation à Ottawa a-t-elle vendu des animaux de race en 1906 et 1907? Dans l'affirmative, quel nombre par année, et de quelle espèce?

2. Quels sont les noms des acquéreurs, leur domicile, le prix payé et l'espèce?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je demanderais à l'honorable député de présenter une motion, vu que la réponse serait plutôt longue à lire. Je lui demanderais encore si par l'expression "animaux de race" il n'entend désigner que les bêtes à cornes.

M. WILLIAM JACKSON : Oui.

TRAVAUX AU PORT DE PORT-BRUCE.

M. MARSHALL demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire des travaux d'amélioration au port de Port-Bruce, cette année?

2. Dans l'affirmative, pour quelle somme?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Le ministère des Travaux publics se propose d'exécuter certains travaux de dragage au port de Port-Bruce au cours de la prochaine saison ; la dépense occasionnée par ces travaux est estimée à $855.

SAISIE DU STEAMER "COQUITLAM"

M. S. McCARTHY (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour obtenir des autorités américaines une indemnité pour la saisie du steamer "Coquitlam"?

2. Le Gouvernement sait-il que ladite saisie a été déclarée illégale par les tribunaux des Etats-Unis?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de hâter le règlement de certaines réclamations formulées par des pêcheurs de phoques du Canada contre le gouvernement des Etats-Unis?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Oui et le Gouvernement sait aussi que la cour d'appel des Etats-Unis a renvoyé l'action en libelle intentée contre les propriétaires de ce navire.

3. Le Gouvernement a déjà insisté et continue d'insister pour obtenir un règlement de toute les réclamations actuelles contre le gouvernement des Etats-Unis.

PECHERIES DU LAC WINNIPEG.

M. SCHAFFNER demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de présenter une mesure législative à l'effet d'empêcher la pêche du poisson blanc par des remorqueurs dans le lac Winnipeg pour des fins de commerce?

2. Des observations ont-elles été faites au Gouvernement touchant le dépeuplement du lac Winnipeg?

3. Quelles mesures ont été prises par le Gouvernement pour conserver les pêcheries du lac Winnipeg?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.

2. Oui.

3. Les changements suivants ont été opérés dans les règlements sur la pêche dans le lac Winnipeg ; il faut des filets dont les mailles mesurent cinq pouces et quart pour la pêche du poisson blanc, au lieu de filets dont les mailles mesurent cinq pouces. La saison de pêche du poisson blanc d'après les permis dits "domestiques" est limitée aux "pêcheries d'hiver," c'est-à-dire à la saison qui commence le 1er décembre. Antérieurement, cette pêche ne pouvait se faire du 8 octobre au 30 novembre. La saison de pêche pour le poisson blanc destiné au commerce, qui s'étendait du 1er mai au 31 août a été limitée du 1er juin au 15 août. On exigeait des filets dont les mailles mesuraient quatre pouces pour la pêche au brochet tandis qu'aujourd'hui ces mailles doivent mesurer quatre pouces et quart. La saison de prohibition pour la pêche du brochet qui s'étendait auparavant du 1er avril au 15 mai a été prolongée jusqu'au 20 juin, et le département se propose de nommer une commission chargée de s'enquérir l'été prochain de l'état des pêcheries du lac Winnipeg et des autres cours d'eau, de cette région, dans le but de préparer des règlements satisfaisant toutes les exigences raisonnables.

NOMINATION DE M. F. F. FORBES COMME JUGE DE DISTRICT.

M. TAYLOR (par M. Blain) demande :

1. Quels renseignements le département de la Justice avait-il, ou quelle enquête a-t-il faite sur le caractère, les aptitudes et la situation professionnelle de M. Frederick Fraser Forbes avant et lors de sa nomination comme juge de district dans la province de la Saskachewan?

2. A l'époque de cette nomination, le département savait-il que des questions affectant M. Forbes avaient été rapportées dans les "Law Reports" des Territoires, vol. 2, pages 410, 423 et 447?

3. Postérieurement au 11 juin 1897, quelque mesure a-t-elle été prise concernant les questions mentionnées dans lesdits rapports? Dans l'affirmative, quel en a été le résultat et où peut-on se procurer le dossier à ce sujet?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. On estimait que M. Forbes possédait toutes les aptitudes voulues pour la fonction qu'on lui a confiée et l'on n'a jamais mis en

doute son caractère, ou sa situation professionnelle.

2. Non.

3. Le département se trouve dans l'impossibilité de fournir ce renseignement.

## IMMIGRANTS SALUTISTES.

M. MARSHALL demande :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été appelée sur la déclaration publique suivante récemment faite par le général Booth, de l'Armée du salut, à Birmingham, Angleterre : "Il avait envoyé une dépêche télégraphique au gouvernement du Canada et avait reçu une réponse indiquant que des 20,000 émigrants envoyés par l'Armée pendant les deux ou trois dernières années, on n'en pouvait trouver cent qui fussent sans emploi"?

2. Quels sont les termes de la dépêche du général Booth et de la réponse du Gouvernement, mentionnées ci-dessus?

3. Si la réponse du Gouvernement a été telle que l'affirme le général Booth, quels moyens le Gouvernement a-t-il pris pour s'assurer du nombre réel d'émigrants sans emploi?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le Gouvernement ne possède aucune information sur ce sujet.

## INDEMNITE PAYEE PAR LE GOUVERNEMENT RUSSE EN REGLEMENT DE RECLAMATIONS POUR SAISIE ILLEGALE DE NAVIRES CANADIENS.

M. M. S. McCARTHY (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement sait-il que la somme de $82,544 a été payée au haut commissaire en Angleterre par le gouvernement russe en règlement de réclamations pour saisie illégale de navires canadiens? Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il reçu cette somme?

2. Le Gouvernement a-t-il déterminé le mode de distribution de ces deniers?

3. Qui aura part à cette distribution?

4. Quel montant chacun des intéressés recevra-t-il?

5. Quand les intéressés recevront-ils la part due à chacun

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le Gouvernement a reçu la somme de £16,962, 5s. 8d. soit $82,549.77 par l'intermédiaire du haut commissaire.

2. La question est à l'étude.

3, 4 et 5. Même réponse.

## RECETTES DES PORTS ET JETEES.

M. BLAIN demande :

Quel a été le montant des recettes provenant des quais, jetées et ports en 1895 et 1907, respectivement, avec indication du montant perçu dans chaque province?

M. AYLESWORTH.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) : Voici les recettes de neuf mois de chacun des exercices indiqués :

| Province. | 1894-95. | 1906-07. |
|---|---|---|
| Ontario | $1,249 64 | $2,844 27 |
| Québec | 2,059 74 | 3,125 26 |
| Nouvelle-Ecosse | 3,989 41 | 3,876 63 |
| Nouveau-Brunswick | 848 21 | 1,995 85 |
| Ile du Prince-Edouard | 1,003 78 | 1,001 90 |
| Colombie-Anglaise | | 262 00 |
| | $9,150 78 | $13,105 91 |

## JETEE DE SPRY-BAY (N.-E.)

M. ARMSTRONG demande :

1. Quelle somme a été payée pour réparations au quai de l'Etat à Spry-Bay (N.-E.), en l'année 1907?

2. De quelle nature ont été les réparations, et à qui l'argent a-t-il été payé?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. $101.98.

2. Les travaux qui sont terminés à notre satisfaction, consistent a remplir de pierres et de fascines une brèche faite, l'hiver dernier, par la mer et les glaces, aux abords du quai public.

3.

| | |
|---|---|
| Prest Lumber Co., madriers | $16 69 |
| G. A. Leslie et cie, (lim.), billes et fer | 8 29 |
| I. J. Leslie, salaire comme contremaître | 27 50 |
| John Logan, salaire comme journalier | 15 00 |
| Sydney Leslie, salaire, comme journalier | 15 00 |
| Ernest Prest, salaire, comme charretier | 10 00 |
| D. I. Leslie louage, de cheval et de truck | 9 00 |
| Total | $101 98 |

## NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY.

M. LENNOX (par M. Blain) demande :

1. En ce qui concerne la lettre de M. T. C. Blair mentionnée à la page L—80 du rapport de l'auditeur général pour 1906-1907, a-t-on pris des mesures pour savoir si les 10,636 immigrants mentionnés dans cette lettre ou quelques-uns d'entre eux ont été induits ou portés à venir au Canada par quelque acte ou procédé de la compagnie North Atlantic Trading ou de ses agents?

2. Dans l'affirmative, quelles sont ces mesures et quel en a été le résultat?
3. Dans la négative, quelle en est la raison?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Non.
2 et 3. Parce que dans le marché passé avec la compagnie il était stipulé que dans le cas où la compagnie consacrait une certaine somme, dans les pays mentionnés au contrat, à l'œuvre de l'immigration au bénéfice du Canada, le Gouvernement payerait à la compagnie une prime pour les agriculteurs et les domestiques arrivant au Canada, et recrutés dans les pays mentionnés au contrat.
Il a été pris des mesures pour donner au Gouvernement la certitude que le montant spécifié au contrat a été réellement dépensé, et les fonctionnaires du service de l'immigration ont fait l'inspection des immigrants arrivant au pays, afin d'identifier ceux pour lesquels la prime était due, aux termes du contrat.

## DRAGAGE A L'EMBOUCHURE DE LA RIVIERE BECANCOUR.

M. BERGERON (par M. Blain) demande :

1. Pendant l'année 1907, le Gouvernement a-t-il fait exécuter des travaux de dragage à l'embouchure de la rivière Bécancour, dans le comté de Nicolet? Dans l'affirmative, qui a exécuté ces travaux?
2. Etait-ce des travaux en régie ou à la verge?
3. Qui avait la direction de ces travaux et quel était son salaire?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. L. E. Dufresne et F. E. Turcotte.
4. Paul Leduc ; salaire quotidien, $2.50.

## M. MAXWELL SMITH, INSPECTEUR DES FRUITS.

M. SPROULE (par M. Blain) demande :

1. Quel est la rémunération annuelle de W. Maxwell Smith, inspecteur fédéral des fruits dans la Colombie-Anglaise?
2. Quelles sont les conditions du contrat ou de l'arrangement en vertu duquel il est employé par le Gouvernement?
3. Son salaire s'étend-il sur les douze mois de l'année? Dans la négative, sur combien de mois et pour quelle période?
4. Durant le cours des années 1906 et 1907, respectivement, combien de jours a-t-il effectivement consacrés à l'exercice de ses fonctions?
5. Quelles ont été ses dépenses pour: a) 1906; b) 1907?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. $1,250, depuis le 1er avril 1907.
2. Il a été nommé inspecteur fédéral des fruits, le 1er août 1903, aux appointements annuels de $1,100, depuis portés au chiffre ci-haut mentionné, outre ses frais réels de route, lorsque les affaires du ministère l'appellent en voyage.
3. Oui. Il touche ses appointements annuels pour douze mois de service.
4. Il a consacré tout son temps à l'exercice de ses fonctions, au cours des années 1906 et 1907. Pendant une certaine période de l'année, il assiste aux réunions des associations de pomologistes et aux instituts d'agriculteurs puis il remplit les fonctions d'instructeurs pour l'œuvre des vergers.
5. En 1906.. . . . . $961 38
En 1907.. . . . . 215 80

## ALIENATION DES TERRES PUBLIQUES.

M. SPROULE (par M. Blain) demande :

1. Quelles terres a-t-on retirées de la vente pour établissements, ou réservées ou vendues pour les objets de la colonisation, depuis 1896?
2. Quels sont et la situation et la quantité de ces terres, avec désignation des townships, sections, demi-sections ou quarts de sections?
3. A qui ont-elles été vendues, ou en faveur de qui ont-elles été aliénées; à quelles conditions d'occupation?
4. A quel prix par acre, et à quelles conditions de paiement; et quelle est la nationalité des colons dans chaque colonie?
5. Quand ces terres ont-elles été vendues, aliénées, mises de côté, ou réservées pour ces objets, en chaque cas?
6. Quelles sont les compagnies qui ont rempli les conditions de leurs contrats, et jusqu'à quel degré?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ces questions demandent la préparation d'un dossier volumineux. Je prie donc l'honorable député de présenter une motion pour le dépôt d'un rapport.

M. l'ORATEUR : Réservé à titre d'avis de motion en obtention d'un rapport.

## PONT DE QUEBEC — GARANTIE DE L'ETAT.

M. SPROULE (par M. Blain) demande :

1. Quelle est la somme prélevée, par la compagnie du pont de Québec, par voie d'emprunt ou autrement et garantie par le Canada?
2. Le Gouvernement a-t-il remboursé ces emprunts ou autres obligations?
3. Dans l'affirmative, comment les fonds nécessaires pour cette fin ont-ils été prélevés? A quelles conditions et à quel taux d'intérêt?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Les obligations de la compagnie du pont de Québec, jouissant de la garantie de l'Etat, n'ont pas été vendues. La compagnie s'est procuré les fonds vou-

lus sur la garantie de ses obligations, à la Banque de Montréal, à 5 p. 100 d'intérêt annuel. Le montant dû à la Banque de Montréal par la compagnie du pont de Québec, pour ces avances et l'intérêt, le 30 juin 1907, était de $5,561,507.23.

DEPENSE AFFERENTE AUX TRAVAUX PUBLICS A CLARK-CITY (QUEBEC).

M. MONK (par M. Barker) demande :

1. Quel est le chiffre total des dépenses exécutées, jusqu'à ce jour, par le Gouvernement, pour travaux publics à Clark-City, dans la province de Québec, ou dans la baie des Sept-Iles?

2. Doit-on construire d'autres travaux à la baie des Sept-Iles, et quel est le coût estimatif des travaux projetés non encore terminés?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. $91,708.37.

2. Il n'y a rien de projeté, sauf le parachèvement des travaux en cours, dont l'entrepreneur est la compagnie de force de chemin de fer et de navigation de la Rive Nord. Il reste encore un reliquat de $16,-105.52, impayé.

QUAI A LA POINTE-AUX-TREMBLES.

M. MONK (par M. Barker) demande :

1. Le département des Travaux publics a-t-il reçu des soumissions jusqu'au 7 janvier 1908, pour l'achèvement de la construction du quai de la Pointe-aux-Trembles, comté de Portneuf?

2. Quel est le nom de chaque soumissionnaire et le montant stipulé dans chaque soumission?

3. L'adjudication des travaux a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, quel est l'adjudicataire, et à quelle date le marché a-t-il été signé?

4. Dans la négative, pourquoi n'y a-t-il pas eu d'adjudication?

5. Dans l'affirmative, quel montant l'entrepreneur a-t-il déposé comme cautionnement?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Deux.

2. Onésime Poliquin, $24,490 ; J. A. Lemay, $24,500.

3 et 4. a) Oui ; b) Onésime Poliquin ; c) le contrat a été transmis aux entrepreneurs pour qu'ils le signent et n'est pas encore revenu au ministère.

5. Un chèque accepté sur une banque, au montant de $2,500.

JURIDICTION SUR LES PECHERIES.

M. A. MARTIN (Queen) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour régler le différend existant entre le Canada et les Provinces maritimes au sujet des pêcheries? Dans l'affirmative, quelles sont-elles?

2. Quelle est la nature des difficultés qui s'opposent à ce que l'accord se fasse?

3. Le Gouvernement sait-il que cette juridiction répartie entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales a été préjudiciable aux intérêts des pêcheries de ces provinces?

M. FIELDING.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le Gouvernement va nommer un délégué avec mission de débattre avec les représentants accrédités des divers gouvernements locaux intéressés la question des droits et de la juridiction respectifs touchant les pêcheries.

2. Le Gouvernement ne sait pas qu'il existe de difficultés qui puissent s'opposer à un accord au sujet de ces droits.

3. Non ; mais le Gouvernement se rend compte du fait que les intérêts des pêcheries ne pourraient que bénéficier d'une juridiction indivise, comme base des opérations.

CONCESSIONS DE MINES.

M. RALP SMITH demande :

1. Combien de concessions de mines ont été octroyées sous le régime des règlements d'avril dernier?

2. Quels sont les noms et domiciles des adjudicataires?

3. Combien y a-t-il de pétitionnaires qui ont retiré leurs demandes en concessions de mines et obtenu le remboursement de l'honoraire versé à cet effet?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Aucune concession n'a été achevée sous le régime en question, mais il a été accordé trente-cinq demandes et la redevance a été acquittée pour la première année.

2. Voici les noms et les adresses des pétitionnaires qui ont obtenu des concessions :

| N° de l'acte. | Nom et adresse. |
|---|---|
| 1 | Mme Emma Coolidge, Spokane, Wash., E.U.A. |
| 2 | Dolph Coolidge, Spokane, Wash., E.U. A. |
| 3 | Alfred Coolidge, Spokane, Wash., E.U. A. |
| 4 | Robt. Bosville Durrant, Lundreck, Alta. |
| 5 | Frederic E. Ponto, Wabamun, Alta. |
| 6 | Paul Driscoll, Taber, Alta. |
| 7 | Martin Kelly, Montréal, P.Q. |
| 8 | Morrice, J. Pierce, Estevan, Sask. |
| 9 | Mme Mary F. Rogers, Victoria, C.-A. |
| 10 | J. B. Wilkie, Coleman, Alta. |
| 11 | D. M. Rogers, Victoria, C.-A. |
| 12 | John J Sullivan, Edmonton, Alta. |
| 13 | Walter E. Glenn et R. Preffer, Nanton, Alta. |
| 14 | W. L. Waines, Calgary, Alta. |
| 15 | B. K. Bullock, Taber, Alta. |
| 16 | Chas. E. Scriber, Colfax, Wash., E.-U. A. |
| 17 | Josiah Skinner, Taber, Alta. |
| 18 | M. H. Davison, Taber, Alta. |
| 19 | Roland A. Laird, Lundreck, Alta. |
| 20 | W. E. Austin, Okotoks, Alta. |

| N° de l'acte. | Nom et adresse. |
|---|---|
| 21 | Pierre Gervais, Morinville, Alta. |
| 22 | A. W. Jackson, Content, Alta. |
| 23 | James Franklin Brandford, Herman Valbrath Kabald et Russel McKenzie Macleod, Medicine Hat, Alta. |
| 24 | Andrew Laidlaw, Spokane, Wash., E.-U.A. |
| 25 | H. R. Drummond-Hay, Winnipeg, Man. |
| 26 | Robert Sims, Taber, Alta. |
| 27 | Daisie E. Sauder, Calgary, Alta. |
| 28 | William Yates, Coleman, Alta. |
| 29 | Harry Stone Raymond, Alta. |
| 30 | E. H. Mallory, Macoun, Sask. |
| 31 | John Gaitz, Estevan, Sask. |
| 32 | Duncan C. Drain, Blairmore, Alta. |
| 33 | John Robertson, Brantford, Ont. |
| 34 | Geo. H. Scott, Blairmore, Alta. |
| 35 | Jerry Pevey, Ferry-Point, Alta. |

## CONCESSIONS FORESTIERES.

M. AMES (par M. Blain) demande :

1. Combien le département de l'Intérieur a-t-il accordé de permis de coupes de bois (y compris les renouvellements) au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, au cours de l'exercice 1896-1897?

2. Combien y a-t-il de milles carrés compris dans les renouvellements et les nouveaux permis?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. 69.

2. Renouvellements, 1,860:04 milles carrés ;

## TERRES DES INDIENS RETRAITES DE LA VENTE.

M. BOYCE demande :

1. Dans quels townships du district d'Algoma les terres des Indiens non encore aliénées ont-elles été retirées de la vente?

2. Quand a-t-on pris cette décision, dans quel but?

3. A-t-on chargé quelqu'un de faire un nouvel examen et une nouvelle évaluation?

4. Dans l'affirmative, quels sont les noms du titulaire et de celui qui a proposé sa nomination à ce poste?

5. Y a-t-il dans les archives du département quelque demande d'achat de ces terres ainsi retirées de la vente?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Les townships suivants : Sheguiandah, Assiginack, Tehkummah, Sandfield, Hawland, Billings, Campbell, Carnarvon, Gordon, Bidwell, Allan, Dawson, Robinson, Burpee, Barrie-Island, Cockburn-Island, Mills, Macdonald, Laird, Meredith, Kehoe, Duncan, Archibald, Tupper, Tilley, Vankoughnet Fenwick, Ley, Herrick, Fisher, Kars et Dennis.

2. Le 2 mai 1907, dans le but de faire un nouvel examen de ces terres et une nouvelle évaluation.

3. Oui.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de toute la correspondance échangée entre la commission des chemins de fer et le département des Chemins de fer et des Canaux ou le chemin de fer intercolonial; entre la commission des chemins de fer et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le Grand-Tronc; ainsi qu'entre la commission des chemins de fer et la chambre de commerce de Fredericton au sujet de la prétendue inégalité de traitement à l'encontre des intérêts de la cité de Fredericton en matière de prix de transport; aussi, copie de tous les papiers, documents en la possession de la commission des chemins de fer se rapportant à cette question.—M. Crocket.

Copie de toute correspondance, de tous marchés, télégrammes, rapports, plans et devis et de tous renseignements, non encore soumis à la Chambre, en la possession du Gouvernement concernant la construction de jetées ou docks déjà construits ou en construction à Bayfield, Grand-Bend et Saint-Joseph, comté de Huron, Ontario; aussi, état indiquant tous les deniers dépensés, ceux à qui on les a payés, la date du paiement et la nature des travaux exécutés ou des matériaux employés.—M. Armstrong.

Etat indiquant les sommes dépensées, d'année en année, par le Gouvernement, au cours des dix dernières années, pour des ouvrages d'impressions et de lithographie exécutés en dehors du Canada; et pour quelle raison cet ouvrage a été commandé en dehors du Canada.—M. Macdonell.

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement et toute personne ou corporation au sujet de l'exportation aux Etats-Unis de force ou énergie électrique produite aux chutes de Niagara, Ontario, ainsi que les noms de toutes personnes ou corporations exportant cette force ou énergie, la quantité exportée et les droits perçus à cet égard ; en outre, copie de tous baux ou permis accordés, et des règlements du Gouverneur en conseil à cette fin; de plus, copie de tous autres papiers et documents relatifs aux sujets ci-dessus, conformément à la loi de 1907 sur l'exportation de l'électricité et des fluides.—M. Macdonell.

Copie de toute correspondance, tous télégrammes, rapports d'ingénieurs, etc., en la possession du Gouvernement ou de l'un de ses membres ou fonctionnaires concernant les réparations projetées au quai de Little-Sands, dans l'île du Prince-Edouard.—M. Martin (Queen).

Copie de toutes soumissions, de tous marchés, correspondance, plans, cahiers des charges, certificats, séries de prix et tous autres papiers et documents y compris accords, créances, réclamations et leur règlement se rattachant à l'entreprise adjugée à MM. Murray et Cleveland pour les travaux à exécuter à la passe Est dans le port de Toronto lesquels ont été terminés en 1896 ou vers cette époque. —M. Macdonell.

Copie des clauses et conditions, règlements et cahiers des charges contenus dans les marchés en vertu desquels se construit le chemin

de fer national transcontinental et qui ont pour but de sauvegarder, assurer ou garantir aux fournisseurs des entrepreneurs à qui ont été adjugés les travaux de construction le paiement de leurs créances sur ces entrepreneurs; en outre la liste des marchés signés jusqu'à présent et dans lesquels figurent lesdites clauses garantissant ou assurant auxdits fournisseurs le paiement de leurs comptes ou créances.—M. Morin.

Copie de toute correspondance de tous rapports et papiers concernant le salaire les dépenses les fonctions et la période annuelle d'emploi de M. Maxwell Smith inspecteur fédéral de fruits dans la Colombie-Anglaise et aussi le montant détaillé de ses dépenses en 1906 et 1907 respectivement.—M. Sproule.

Etat faisant connaître si le gouvernement du Canada a dans les Iles Britanniques un agent ou des agents spéciaux d'immigration, et dans ce cas quels sont leurs noms et de quelle partie du Canada ils sont originaires; les arrangements qui ont été faits par le Gouvernement avec le ou lesdits agents quand à leurs appointements et dépenses; la date de leur nomination respective, et en quel temps ils ont quitté le Canada pour prendre leur poste.—M. Uriah Wilson.

Copie de toutes lettres, correspondance, demandes annonces de tous rapports mémoires évaluations prévisions soumissions transferts ou autres papiers se rattachant aux coupes de bois nos 1413, 1414 et 1415.—M. Lennox.

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A LA CREATION DE PENSIONS DE RETRAITE POUR LES VIEILLARDS ET LES PAUVRES MERITANTS.

M. R. A. PRINGLE (Stormont) propose :

Qu'un comité spécial de neuf députés soit nommé pour examiner un ou des projets tendant à assurer la participation financière de l'Etat ou de l'initiative privée à l'organisation de retraites pour la vieillesse et les pauvres méritants, tout en tenant compte du coût et des résultats financiers probables au cas où ce comité donnerait son approbation à une proposition quelconque; et que le comité soit autorisé à faire venir personnes et documents, et à questionner les témoins sous la foi du serment et sur affirmation.

Au cours de la session de 1907, je saisis la Chambre d'une résolution ayant pour objet l'adoption de quelque mesure tendant au soulagement de la vieillesse et des pauvres méritants. Cette résolution vint en discussion le 20 février, et à la clôture du débat le très honorable premier ministre formula quelques observations fort sympathiques sur la question, tandis que le ministre du Travail déclara que son ministère prêterait certainement sa coopération au travail préliminaire qui devrait nécessairement précéder le projet de loi dont la Chambre serait saisie. En présence de ces déclarations, je crus que dans les plus chers intérêts de ceux au bénéfice desquels je demandais cette loi, il était préférable d'ajourner à plus tard l'étude de cette motion, afin que le pays pût faire connaître sa pensée à cet égard. J'annonçai donc que je me réservais le droit de proposer la création d'un comité spécial, qui mettrait cette question à l'étude. Malheureusement, par suite du surcroît de besogne, la session dernière, bien que ma proposition figurât au feuilleton, elle ne vint point en discussion, et par conséquent au début de cette session, j'inscrivais de nouveau mon projet de résolution au feuilleton. Il s'agit d'un vaste problème, il s'agit d'une question de haute importance, question qui s'est imposée à l'étude des hommes d'Etat dans le monde entier. Depuis que nous avons discuté la question ici même, durant la session de 1907, elle a été débattue à fond dans la Chambre des communes de la Grande-Bretagne, qui a été saisie d'un projet de loi ayant pour objet la solution de ce problème, projet auquel le chancelier de l'Echiquier a donné son approbation, déclarant que cette mesure serait adoptée avant l'expiration de la présente législature. J'ai lu dans les journaux que, ces jours derniers, une délégation d'ouvriers a eu une entrevue avec le premier ministre et le ministre du Travail, et voici ce que la presse dit à cet égard :

Quant aux retraites de vieillesse, sir Wilfrid Laurier déclare que si pareil projet se réalisait, on verrait accourir ici tous les pauvres et les criminels des Etats-Unis, afin de se rendre aptes à obtenir cette pension, par une résidence de vingt ans. Ce projet est certainement prématuré pour le Canada et bien que sir Wilfrid soit disposé à écouter toutes les raisons convaincantes militant en faveur de l'urgence de ce projet, il n'a pas encore rencontré l'homme qui réussira à le convaincre.

Eh ! bien, je ne réussirai pas, sans doute, à convaincre le premier ministre, s'il nourrit des préjugés contre tout projet tendant à secourir la vieillesse et les indigents. Je désirerais, toutefois, le convaincre que le Parlement prendrait une attitude judicieuse, en renvoyant au moins, cette proposition à un comité de la Chambre qui en ferait une étude approfondie. Quant à savoir si ce projet sera mis à l'étude, au cours de cette session, c'est ce que je ne saurais dire. Mais j'ose affirmer que si cette question était mise à l'étude devant un comité de cette Chambre, j'en suis convaincu, les délibérations de ce comité aboutiraient à quelque résultat dont bénéficierait la classe de personnes dont je me fais ici l'interprète. La fameuse épitaphe de Hood pourrait encore figurer sur nombre de tombeaux.

Rattle his bones over the stones
He's only a pauper whom nobody owns.

Quoi qu'il en soit, en tant qu'elle intéresse l'homme qui, après avoir consacré la meilleure part de son existence à travailler pour son pays, se trouve dans le dénûment, à l'âge de soixante-cinq ou soixante-dix cette question est d'une haute importance. C'est un problème dont la solution mérite d'être

étudiée par le Parlement. Cette question ne date pas d'hier ; elle est devant le public depuis 1872, alors que parut une brochure publiée par le baron Maseres, et contenant une proposition tendant à la création de rentes viagères. Plus tard, cette proposition fut incorporée dans un bill que la Chambre des Communes adopta mais qui, malheureusement, fut rejeté par la Chambre des lords.

C'est dans l'ouvrage de Daniel Defoe " Essay on Projects " qu'on rencontre pour la première fois la proposition de ce projet de pensions de retraite grâce auquel chaque membre de la famille humaine, si pauvre, si humble soit-il, acquerra un juste titre à une existence confortable dès que la vieillesse ou l'invalidité l'auront réduit à la nécessité de recourir à cette pension. Ce projet du brillant journaliste, l'auteur de " Robinson Crusoe ", on ne saurait, toutefois, l'interpréter, sauf dans un sens rigoureusement restreint, comme l'avant-coureur des systèmes modernes relatifs aux retraites de vieillesse. Defoe, probablement, partageait la croyance de son époque qui ne voyait dans les infortunes des pauvres aucune connexité avec l'organisation sociale, mais en cherchait la cause dans leur propre imprévoyance et leurs vices. Il vit, toutefois, plus clairement que tout autre homme de son époque les défauts de l'organisation sociale, telle qu'elle existait alors et peut-être comprit-il, comme le fit Thomas Payne, un demi-siècle plus tard, l'impuissance absolue de l'individu, aux jours de sa décrépitude, alors que toutes les forces de la société étaient liguées contre lui.

La session dernière, il s'est livré un fort intéressant débat autour de cette question. Le 20 février 1907, je formulai mes observations à l'appui de ma résolution. Le 22 février 1907, au Sénat, le sénateur McMullen fit une interpellation à l'égard des retraites de vieillesse et plus tard, sir Richard Cartwright déposa l'ébauche d'un projet de loi relatif aux pensions. Au cours du débat qui suivit, sir Richard Cartwright prononça un magistral discours déclarant qu'il s'opposait au système des retraites de vieillesse parce qu'il tournerait au préjudice de la prévoyance et de l'économie. Qu'on me permette de citer les paroles qu'il a prononcées dans cette circonstance, c'est le 6 mars 1907, qu'il déposa son projet de loi sur le bureau, en observant : " Je dépose maintenant ce document sur le bureau, pour l'édification de la Chambre ", et dans son discours, il dit :

Mon opinion personnelle est que, dans nombre de circonstances, pareil projet aboutirait à encourager le gaspillage et que, par conséquent, l'ouvrier économe et industrieux se verrait forcé, en dernière analyse, à porter le fardeau de son compagnon moins industrieux et peut-être dissolu.

Je tiens à observer, monsieur l'Orateur, que ceux qui ont fait une étude approfondie de la question ne souscrivent pas à l'avis exprimé par sir Richard Cartwright. Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre en empruntant des citations aux rapports des commissions royales en Angleterre ou à d'autres sources ; mais je ferai observer que la preuve établit, que l'affirmation de sir Richard Cartwright pèche par l'exactitude. Au contraire, elle prouve que le système des retraites de vieillesse, au Danemark, stimule l'économie. Le témoignage de l'expert qui a comparu devant la commission de 1893 ; celui de l'honorable M. Reeds, qui a été entendu devant la commission, à titre d'expert de la Nouvelle-Zélande; les commissaires eux-mêmes, dans leur rapport ; bref, tous rejettent entièrement cette prétention. Si nos banques les plus importantes, nos grandes sociétés industrielles, nos puissantes compagnies de chemins de fer, le Parlement fédéral lui-même étaient d'avis que le système des pensions fait obstacle à l'esprit d'économie, pensez-vous que ces institutions accorderaient des pensions à leurs vieux fonctionnaires et que le Parlement fédéral accorderait aux juges des pensions de retraite ? Tous ces témoignages militent donc entièrement contre la prétention de sir Richard Cartwright quand il affirme que le système des retraites de vieillesse fait obstacle à l'économie.

Une autre proposition formulée par sir Richard Cartwright, au Sénat, c'est que l'individu devrait être le seul à faire des versements à la caisse de retraite, le Gouvernement ne devant participer que dans une légère mesure aux frais de fonctionnement des retraites. Je ferai observer, monsieur l'Orateur, que ces projets de prévoyance ont été l'objet d'une enquête approfondie devant les divers comités qui ont étudié la question, et ces comités se sont prononcés carrément contre leur adoption. La commission de lord Aberdare a cité avec éloge l'opinion exprimée par M. Chamberlain, déclarant qu'il n'a jamais réussi à comprendre comment on pourrait appliquer la coercition à d'autres que ceux qui sont régulièrement employés ? La commission de lord Aberdare ajoute :

Et les résultats n'ont pas été plus favorables à l'égard des projets visant des versements facultatifs. Ceux qui voudraient bénéficier des avantages du projet ne seraient qu'en petit nombre et se recruteraient surtout dans les rangs supérieurs des classes ouvrières.

Je n'affirme pas que je m'opposerai à un projet comme celui proposé par sir R. Cartwright. Il est possible que ce projet soit digne d'approbation, et lorsque le ministre des Finance saisira la Chambre de son projet de loi, je me ferai un plaisir de discuter loyalement le fond même de la question.

Il résulte certains avantages du système des rentes viagères, mais ce système existe aujourd'hui en Grande-Bretagne et autres pays; et cependant, la question des retraites de vieillesse destiné à atteindre une classe qui serait dans l'impuissance de faire des

versements au fonds des rentes viagères, est encore au premier plan, dans ces pays.

Plusieurs commissions ont étudié cette question, en Angleterre et je vais donner un court aperçu de leurs travaux. Citons d'abord la commission spéciale de 1885 et de 1887. Ceux qui s'intéressent à la question se rappellent que cette commission a surtout étudié le projet de rentes viagères proposé par le chanoine Blakely, qui prenait un très vif intérêt à cette question.

Ce serait, pour ainsi dire, un projet de société de prévoyance où ceux qui participeraient en dernière analyse à ses avantages, seraient tenus de faire des versements. Après avoir étudié le projet en 1885 et en 1887, les membres du comité déclarèrent ce qui suit:

Bien que l'objectif visé en soumettant la question à la commission fût d'instituer une enquête sur le système de l'assurance nationale de prévoyance contre le paupérisme, l'enquête s'est, pour ainsi dire, limitée à un projet en particulier, savoir: celui formulé par le révérend M. Blakely, chanoine honoraire de Winchester.

Le comité s'est trouvé dans l'impuissance de proposer l'adoption du projet, en partie par suite des difficultés se rattachant aux propositions relatives à la maladie, aux accidents et en outre, en raison de l'hostilité généralement manifestée à l'endroit de tout système de compulsion.

Une autre démarche importante eut lieu en 1893, lorsque fut créée la commission royale dont la présidence fut confiée à lord Aberdare, avec mission d'étudier la question, dans son ensemble ; et bien que cette commission eût étudié, un grand nombre de projets de pensions, elle ne proposa l'adoption d'aucun système. Plus tard, on créa quatre commissions ; la commission des retraites pour la vieillesse, dont la présidence fut confiée à lord Rothschild, en 1896, fut chargée de mettre à l'étude le projet tendant à engager la population industrielle à la prévoyance et à l'économie en vue de la vieillesse, et cela au moyen de la participation financière de l'Etat à ce projet ou à l'aide de l'initiative privée. Ce comité examina, au moins, cent projets, mais les jugea tous défectueux. On trouvera, à la bibliothèque, de volumineux ouvrages traitant de l'œuvre accomplie par tous ces comités qui ont étudié la question.

La deuxième de ces quatre commissions fut celle établie en 1894 et dont la présidence fut confiée à M. Chaplin ; son objectif était de délibérer et de dresser un rapport sur les meilleures mesures à prendre pour améliorer le sort des vieillards pauvres méritants, et de venir au secours de ceux que leurs infirmités ou leur invalidité mettaient dans l'impuissance de subvenir à leurs propres besoins. A l'encontre de ses prédécesseurs, ce comité découvrit un projet de pensions convenable et dressa un rapport favorable à son adoption ; en conséquence, les deux commissions qui lui succédèrent consacrèrent leurs efforts à développer et à perfectionner le projet de pensions de retraite ainsi mis au jour. Ces deux dernières commissions sont connues, sous leur étiquette officielle, la première, sous le vocable de commission ministérielle dite des vieillards pauvres et méritants, nommée en 1900, sir E. Hamilton en étant le président ; la deuxième, sous le nom de commission dite du bill des vieillards retraités, cette commission datant de 1903.

Voilà les commissions qui ont fait enquête sur cette question d'une manière bien autorisée et ont élucidé les principes directeurs du projet. Les travaux de ces commissions ont été si soigneux, si parfaits que, d'aveu commun, il n'y a plus lieu de faire d'enquête approfondie sur l'économie même du projet; tout ce qu'il reste à faire, en Angleterre, c'est le règlement des détails. Voilà l'avis exprimé par la dernière commission, celle de 1903. Cette commission dit, dans son rapport :

Que toutes les sources disponibles de renseignements où il a été possible de puiser, sauf la mise à l'épreuve du système, dans le but de permettre au parlement de prendre une décision sur la question des retraites de vieillesse, ont été épuisées au cours des nombreuses enquêtes qui ont déjà eu lieu.

Et le 20 mai 1907, le président du conseil d'administration locale a déclaré devant la Chambre des communes que

S'il reste quelque chose à faire, ce sont les ministères de l'Etat et non plus une commission quelconque qui doivent se charger de cette œuvre.

Cependant, monsieur l'Orateur, de toute cette masse de renseignements qui épuisent la question, il émerge un seul projet de pensions de retraite, celui-là même auquel la commission de 1899 présidée par M. Chaplin a donné son approbation et auquel les deux commissions subséquentes ont donné plus de développement. De tous les projets de pensions de retraite proposés dans le Royaume-Uni, celui de M. Chaplin est le seul, aujourd'hui, qui fasse autorité. Il a été l'objet du traitement et du développement les plus sympathiques de la part de trois commissions parlementaires, alors que nul autre projet de retraite pour la vieillesse n'a pu rallier leur approbation.

Il a souvent été question du fonctionnement du système des retraites pour la vieillesse à la Nouvelle-Zélande. Je ne veux pas abuser de l'indulgence de cette Chambre en faisant l'historique des caisses de retraite pour la vieillesse, en Nouvelle-Zélande ; seulement je dois dire que M. Seddon mérite les plus grands éloges pour les efforts qu'il a tentés, de 1894 à 1898, moment où il réussit enfin à faire adopter par le parlement de la Nouvelle-Zélande une loi portant création de retraites à la vieillesse. On se rappelle que lorsque cette question vint en discussion devant un comité de la Chambre de la Nouvelle-Zélande, en 1894, il fut en butte à la plus vive hostilité. En 1896, il saisit la Chambre d'un projet de loi et

en 1897, il réussit à faire voter un projet de loi par la Chambre basse, mais la Chambre haute le rejeta. Il persista et en 1898, il fit adopter par le parlement la première loi portant création de retraites à la vieillesse, pour la colonie de la Nouvelle-Zélande. Ce bill fut adopté, à titre de mesure provisoire, avec l'entente que l'épreuve durerait trois ans, afin de permettre aux populations de la Nouvelle-Zélande d'en faire une étude approfondie, et si, à l'expiration de cette période, cette mesure ne répondait pas à leurs vœux, alors la loi serait abrogée.

En 1901, à l'expiration des trois ans, le parlement releva le chiffre de la pension au bénéfice des retraités de la Nouvelle-Zélande. En 1905, le parlement apporta certains amendements au bill, de façon à en faciliter le fonctionnement, et aujourd'hui c'est la mesure la plus populaire en Nouvelle-Zélande. L'opinion publique est entièrement favorable à cette mesure. M. W. P. Reeves, en rendant témoignage devant la commission, déclara que depuis l'adoption de la loi il y avait eu une ou deux élections et que l'opinion publique était entièrement favorable à ce système. Ah ! s'écriera-t-on, vous citez la Nouvelle-Zélande ; c'est fort bien, mais la Nouvelle-Zélande est écrasée sous le fardeau de sa dette ? Il est vrai que la Nouvelle-Zélande est grevée d'une forte dette, mais si vous analysez cette dette, vous constaterez que l'Etat y est propriétaire de tous les réseaux de voies ferrées, des lignes télégraphiques et téléphoniques, ce qui constitue pour le gouvernement une précieuse source de recettes, de sorte qu'aujourd'hui cette colonie est fort heureuse et fort prospère. Je lisais, dernièrement, dans une revue canadienne, un compte rendu dû à la plume de M. Russell. Son article est intitulé les " Soldats du bien commun " et il touche aux conditions existantes en Nouvelle-Zélande. L'auteur ajoute qu'il est allé en Nouvelle-Zélande, afin d'étudier sur place les conditions du pays. Dans cet article il dit, au sujet de la Nouvelle-Zélande :

Dans leur opinion, la peur est le grand ennemi de l'esprit humain, et personne ne saurait jouir pleinement et agréablement de la vie, s'il est constamment sous l'empire de la peur.

Ils ont jugé que la crainte de la misère dans le vieil âge est la plus diabolique de toutes et qu'il faut la tenir responsable à l'origine des actes de cruauté et des mauvaises actions que nombre d'hommes commettent pour s'amasser des biens; et c'est ce qui les a engagés à bannir cette crainte, du moins, dans la Nouvelle-Zélande.

Il indique ensuite que M. Seddon a lui-même, en 1898, déposé un bill sur ce sujet, et il répond :

Inutile de dire que les gens à principes et à traditions prétendirent qu'il en résulterait de plus grandes souffrances. Ailleurs, comme en Allemagne, on a cherché à établir un système obligatoire d'assurances contre les incapacités du vieil âge; mais nulle part ailleurs, n'a-t-on adopté une loi de la nature de celle-ci. Toute personne dans les conditions voulues, dès qu'elle atteint l'âge de soixante-cinq ans a droit aux termes du bill, à une pension de l'Etat (pourvu qu'elle ne jouisse pas déjà d'un revenu de plus de $300 par année).

Il fait ensuite l'exposé des dispositions du bill, et ajoute :

En d'autres termes, le fantôme de la misère est banni de la Nouvelle-Zélande; il n'y aura pas de maison des pauvres dans cette colonie, personne n'aura à craindre d'être dans son vieil âge un fardeau aux autres, ou de souffrir de privations.

Au Canada, monsieur l'Orateur, il n'y a pas beaucoup de pauvres gens. Nous sommes bien partagés à cet égard ; et, en conséquence, cette large mesure pour le soulagement du petit nombre de nos veillards indigents n'imposerait pas au pays un trop lourd fardeau. Le Canada est un pays riche. L'épargne populaire ne dépasse-t-elle pas déjà dans nos banques $600,000,000 ? Le Canada peut donc se permettre de tenir sa législation pour le soulagement des misères sociales au courant des progrès les plus récents. On va nous dire que c'est là jouer à l'Etat-providence ; mais ce n'est pas plus jouer à l'Etat-providence que de voter $13,000,000, sous forme de primes, aux industries canadiennes, ou que d'établir un tarif protecteur en faveur des fabricants canadiens. Et le Parlement fédéral n'est pas seul à jouer ce rôle ; les gouvernements provinciaux font tous les jours la même chose. Tout récemment, la province du Manitoba se substituait à la compagnie Bell dans la gestion du service téléphonique. Il est donc futile de prétendre que ce serait faire sortir l'Etat de son véritable rôle. L'octroi par l'Etat de pensions en faveur des vieillards est une mesure pratique et que le Canada est très à même d'adopter. Un mot maintenant des deux modes de solution qui sont généralement proposés : le premier qui est applicable à tous, et un autre d'application plus restreinte, mis de l'avant par le comité Chaplin. Après avoir considéré la question, je dirai nettement que je ne suis pas favorable au mode applicable à tous. Après avoir compulsé le texte des témoignages et des rapports des divers comités, j'observe qu'aucun comité ne s'est prononcé en faveur du mode dit de la pension pour tous, bien qu'en Angleterre aujourd'hui, je dois le reconnaître, ce soit le plus populaire. Aux termes d'une mesure de cette sorte, il n'est imposé aucune condition déterminée aux requérants ; il n'est imposé aucune restriction quant à la valeur morale de ces requérants. Tout homme qui a atteint l'âge de soixante-cinq ans a droit à sa pension. Le plan soumis par le comité Chaplin me paraît le plus pratique. C'est le dernier de quatre projets mis au jour par le comité d'Hamilton de 1900 et approuvés par le co-

mité spécial de 1902. C'est l'enfant bien-aimé, le Benjamin des projets de pension. On lui a fait meilleur accueil qu'à aucun autre. Il a grandi sans éprouver de revers ni de désagréments. Si j'en crois la faveur dont il est l'objet dans les cercles officiels, c'est là le mieux conçu de tous les projets de pension. Voici ses principales dispositions :

Toute personne, âgée de soixante-cinq ans, et sujet anglais, recevra une pension pour une somme variant de cinq shillings à sept shillings par semaine, s'il est en mesure d'établir :

a) Qu'il n'a pas depuis vingt ans été incarcéré sans l'alternative d'une amende;

b) Que durant la même période les seuls secours qu'il ait reçues ont été sous forme de soins médicaux, à moins de circonstance d'un caractère tout à fait exceptionnel;

c) Qu'il est domicilié dans une circonscription relevant des autorités préposées aux pensions;

d) Que ses revenus de toute source ne dépassent pas dix shillings par semaine;

e) Qu'il a fait de son mieux, par son industrie et l'exercice d'une certaine prévoyance, pour arriver à suffire à ses propres besoins et à ceux des personnes dans sa dépendance immédiate.

M. RALPH SMITH. Est-il probable que ce projet soit adopté par le gouvernement anglais ?

M. PRINGLE : Si l'honorable membre veut bien patienter, je vais en parler à l'instant. Il paraîtrait que le gouvernement a déposé un projet de loi beaucoup plus compréhensif, mais il n'est pas certain qu'il soit adopté sous sa forme actuelle.

M. LOGAN : Quelle est la date du rapport de Chaplin ?

M. PRINGLE : Le rapport du comité est de 1899 ; mais il a été renvoyé, en 1903, à un comité qui a également fait rapport. Le rapport le plus récent est de 1903. Le dernier des quatre projets est celui énoncé par le comité Chaplin en 1899, élaboré par le comité Hamilton en 1900, et approuvé par le comité spécial de 1902.

D'après ce que je vois, ce comité a été le dernier à discuter la question. Qu'on me permette de dire un mot du problème dont nous cherchons la solution. Personne n'ignore que les conditions industrielles modernes sont défavorables au vieillard. Le travail est exécuté plus rapidement, exige plus de sang-froid et modifie sans cesse ses procédés. La société prise en bloc y gagne peut-être, mais les vieillards en souffrent. Il n'est donc que juste d'avoir pour eux des égards spéciaux. Chacun sait que le vieil âge est une des causes déterminantes du paupérisme, comme la statistique l'a établi irréfutablement. La classe ouvrière, celles des salariés et des petites boutiquiers de la Colombie-Anglaise, présentent une forte proportion d'indigents parmi leurs vieillards. La plupart des indigents en Angleterre sont des vieillards. C'est ce qu'établissent les statistiques officielles, recueillies à diverses dates durant une période de onze ans, de 1892 à 1903. Il est démontré que 58 p. 100 des indigents adultes (c'est-à-dire de ceux de la classes de seize ans et plus) sont des vieillards ayant dépassé leur soixante-cinquième année. Cette conclusion n'est pas le résultat d'une seule enquête, mais de toute une suite d'enquête officielles conduites sans parti pris dans le cours de cette période. Le lien étroit qui rattache le paupérisme au vieil âge devient encore plus apparent, quand on modifie légèrement son point de vue. A prendre en bloc toute la population adulte (celle de seize ans ou plus), on relève un indigent sur 43 personnes ; mais si l'on se borne à considérer la classe des personnes âgées de soixante-cinq ans, on relève un indigent sur 5 personnes ; si l'on considère l'ensemble des personnes âgées de soixante et quinze ans, un indigent sur 4 ; et la classe de quatre-vingts ans et plus, un indigent sur 3.

Secourir efficacement ces vieillards, tel est le problème que la Grande-Bretagne s'applique à résoudre en ce moment. Je me réjouis à la pensée que nous avons au Canada une proportion d'indigents beaucoup plus petite qu'il n'y a en Angleterre.

Un mot maintenant quant à la différence qui se manifeste sous ce rapport entre la population urbaine et la population rurale. Avant d'aborder l'étude de cette question, je me figurais que le nombre des indigents était plus grand dans les villes ; mais tel n'est pas le cas ; il se trouve une plus forte proportion d'indigents âgés dans nos campagnes que dans nos villes. Les jeunes gens, paraît-il, quittent les fermes et la campagne pour s'en aller dans les villages et les villes, et les vieillards sont laissés en arrière. Il est intéressant de relever la proportion des vieillards dans les diverses provinces du Dominion. Dans l'Ontario, Toronto compris, il se trouvent 34 personnes sur 1,000 âgées de plus de soixante-dix ans, tandis que Toronto considéré à part n'en renferme que 23 sur 1,000. Dans la province de Québec, Montréal excepté, il se trouve 31 personnes sur 1,000 âgées de plus de soixante-dix ans, tandis que Montréal n'en renferme que 19 sur 1,000. La différence est encore plus grande sur d'autres points. Dans la Colombie-Anglaise, les personnes âgées de plus de soixante-dix ans ne sont au nombre que de 11 sur 1,000 ; dans les territoires du Nord-Ouest, les nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan, il n'y en a que 12 sur 1,000 ; dans le Manitoba, 13 sur 1,000 ; dans le Nouveau-Brunswick, 35 sur 1,000 ; dans la Nouvelle-Ecosse, 42, et dans l'île du Prince-Edouard, 43 sur 1,000. C'est dans l'île du Prince-Edouard que l'on relève la plus forte proportion de vieillards. La raison s'en trouve probablement dans le courant d'immigration qui entraîne les jeunes gens de l'Est vers l'Ouest, et de la campagne vers

les villes, et comme l'honorable membre à mes côtés (M. Lefurgey) me le rappelle, c'est aussi la partie du Canada qui est le plus favorable à la santé.

Si ma proposition est renvoyée à un comité, comme je l'espère, il y aura lieu de déterminer les classes de personnes qui auront droit à une pension. Tous les projets élaborés à cet égard semblent s'inspirer de deux idées principales. En premier lieu, on tient à n'accorder de pension qu'aux indigents âgés ; et d'autre part, on restreint au minimum du nécessaire la quotité de la pension. Il s'agit de secourir toute personne vraiment dans le besoin, c'est l'idée qui inspire la loi française du 14 juillet 1905, ainsi que celle de la colonie de Victoria. Bien entendu, en ne secourant que les personnes vraiment nécessiteuses, on simplifie beaucoup la solution de la difficulté. Si l'on fait la comparaison entre les statistiques de Victoria et celles de la Nouvelle-Galles du Sud, on relève une différence notable dans la proportion des secourus. Le nombre en est beaucoup plus petit dans Victoria que dans la Nouvelle-Galles du Sud ; c'est le résultat de la diversité des mesures prises dans l'un et l'autre cas. Qu'on me permette d'indiquer les chiffres publiés à cet égard dans l'"Annuaire statistique" de 1905. On estime à 68,760, le nombre de personnes âgées de soixante-cinq ans ou plus dans la colonie de Victoria ; et à 53,900, le nombre de personnes de la même catégorie dans la Nouvelle-Galles du Sud. Dans Victoria, le nombre de personnes bénificiant de la loi des pensions aux vieillards et de 11,055, tandis que dans la Nouvelle-Galles du Sud, il s'élève à 20,737.

La proportion des pensionnaires par rapport à l'ensemble des personnes de l'âge requis pour la pension est, dans Victoria, de 16 p. 100, et dans la Nouvelle-Galles du Sud de 38 p. 100. Mais cette différence, on n'est pas d'avis de la faire disparaître. M. Brent, premier ministre de Victoria, dans un discours prononcé à Brighton (Australie), le 16 février 1907, s'exprime en ces termes :

Nous nous proposons d'augmenter la pension aux vieillards de 8 shillings à 10 shillings par semaine. Ces hommes et ces femmes (c'est-à-dire les pensionnaires) ont pris part à la colonisation du pays, et aujourd'hui qu'ils sont vieux et impotents, vous ne leur refuserez pas, j'en suis sûr, une pension de 10 shillings par semaine.

Laissez-moi maintenant vous citer le texte très connu du préambule de la loi des pensions de la Nouvelle-Zélande de 1898. Je le fais dans le but de montrer à la Chambre l'attitude prise par la Nouvelle-Zélande sur cette question : ce n'est pas pour elle affaire de charité, mais la simple reconnaissance d'un droit aux habitants de cette colonie. Il est ainsi conçu :

Il est équitable que les personnes de bonne conduite qui dans leur jeunesse ont supporté leur part des charges de la colonie sous forme de taxes et ont appliqué leurs forces et leurs talents au développement de ses ressources, reçoivent de la colonie une pension dans leur vieil âge.

Dans la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Galles du Sud et le Danemark, les mesures s'inspirent du désir de récompenser les indigents de bonne conduite.

Je vais maintenant vous donner un aperçu des diverses mesures en vigueur en différents pays. Le Danemark a un système de pensions aux pauvres méritants sans contribution de leur part. Cette mesure est très populaire et paraît avoir été d'un grand avantage pour ce pays. La France a établi un système de même nature pour les vieillards nécessiteux et des personnes atteintes de maladies incurables. L'Allemagne a un système reposant sur les contributions des intéressés et complété par l'assurance obligatoire pour les personnes qui gagnent £100 et plus par année. Le système de la Nouvelle-Zélande est gratuit ; de même celui de la Nouvelle-Galles du Sud et celui de Victoria ; mais dans ce dernier pays on exige que les requérants soient réellement nécessiteux.En Belgique, c'est le système gratuit qui a été adopté. On y a également ce qui a été proposé par sir Richard Cartwright, savoir un système d'assurance volontaire. Dans presque tous les pays on y trouve l'assurance volontaire ; mais on y trouve aussi un système gratuit de pension en faveur des vieillards nécessiteux.

La limite d'âge paraît avoir suscité de vives discussions. En France, on l'a fixée à soixante-dix ans, au Danemark à soixante-cinq ; et l'opinion générale paraît être que c'est là le terme qui convient le mieux. On me permettra maintenant de dire un mot du système de pensions qui conviendrait le mieux pour le Canada. Tout d'abord je dirai qu'à mon avis le régime de la pension pour tous doit être éliminé. Je ne vois pas de raison pour qu'il soit accordé une pension aux personnes à l'aise. Il y aurait lieu, suivant moi, de n'accorder de pension qu'aux indigents âgés, dépourvus du nécessaire et incapables de pourvoir à leur subsistance ; et il faudrait laisser aux autorités compétentes, c'est-à-dire aux autorités locales probablement, en conformité d'instructions émanant d'une autorité centrale, le soin de déterminer suivant les circonstances du cas si la demande doit être acceptée ou non. Il serait peut-être convenable, d'autre part, d'augmenter ou de diminuer le chiffre de la pension suivant l'âge du pensionnaire.

Une bonne loi de pension n'accordant qu'une faible somme à toute personne nécessiteuse, âgée de soixante-dix ans, constituerait déjà un grand progrès ; ce serait comme le précurseur d'une mesure plus effective qui assurerait contre la misère

un grand nombre de nécessiteux âgées, et c'est déjà beaucoup.

Maintenant, monsieur l'Orateur, les miséreux sont assurément une lourde charge pour l'Etat. Nous avons tenté de porter remède au mal dans notre province, nous habitants de l'Ontario ; et nous l'avons fait avec succès, mais c'est une lourde dépense pour la province : plus de $2,000,000 ont été appliqués à secourir les pauvres. Nous avons à peu près quarante refuges, généralement appelés " Poor Houses " ; la province accorde une subvention de $4,000 en aide à la construction de chacun de ces refuges, et la municipalité paie le reste. D'autre part, la province contribue une certaine somme pour le maintien des personnes admises dans ces refuges, les municipalités contribuant le reste. C'est une charge pour les municipalités, d'une extrémité à l'autre de la province. Si le Parlement décrétait l'octroi d'une pension d'un chiffre suffisant pour tous les indigents âgés, les sommes dépensées dans les diverses provinces à secourir les pauvres pourraient être réduites dans une très grande mesure. Voyons maintenant ce qui se passe dans la province de Québec ; les fondations charitables relevant de l'Eglise catholique et des Eglises protestantes sont une lourde charge pour les habitants de cette province ; mais ce fardeau, elles l'ont supporté bravement.

Sir Henry Campbell-Bannerman, affirme qu'en Angleterre il se trouve douze millions d'habitants dans la catégorie des miséreux. Je suis d'avis, j'ai même la conviction qu'il se trouve au Canada des personnes de cette classe, sans qu'on puisse les en blâmer. Cette question a été discutée à fond dans les colonies australiennes ; et comme je désire être bref, je me bornerai à signaler le rapport de la commission de la confédération australienne chargée de l'étude de cette question. Il propose l'établissement d'un système de pensions aux vieillards de la confédération, à prélever sur le revenu consolidé, et payables à toute personne âgée de soixante-cinq ans dans certaines conditions et à celle qui, dès l'âge de soixante ans, sont invalides pour le restant de leur vie. Voici un extrait du rapport des commissaires :

> Nous ne croyons pas que l'octroi de pensions aura l'effet d'étouffer l'initiative; mais qu'il naîtra un esprit d'indépendance comme résultat de l'établissement d'un système d'assurance, grâce auquel ceux qui travaillent en vue d'assurer leurs vieux jours le feront désormais sous l'égide et avec la garantie de l'Etat.

Je ne me propose pas de discuter plus longuement ici les lois de pensions aux vieillards et aux indigents édictées par le Danemark, la Nouvelle-Zélande, Victoria, la Nouvelle-Galles du Sud, l'Allemagne, l'Islande, l'Autriche, la France et autres pays. Je soutiens, monsieur l'Orateur, contrairement à ce qu'a prétendu sir Richard Cartwright, qu'il nous incombe d'établir un système de secours pour nos vieillards et nécessiteux. Un des arguments des plus convaincants en faveur d'une telle mesure c'est celui dont s'est servi Bismarck qui, au début, de sa campagne en faveur de l'établissement d'un système d'assurance pour les vieillards se déclara convaincu que l'effet sera de retenir la population au pays.

J'accepte toujours avec un grain de sel les compte rendus d'entretiens de cette nature et je ne saurais garantir l'authenticité de celui-ci; mais s'il est exact, je ne saurais agréer l'argument avancé par le très honorable premier ministre. Il me semble étrange qu'il ait avancé pareille idée, qu'il ait prétendu que l'adoption d'une mesure comme celle que je propose aurait l'effet d'attirer vers notre pays une classe peu désirable à provenance des Etats-Unis. Au contraire, à mon avis, elle aurait l'effet de retenir au Canada une classe très désirable de notre population. L'individu qui aurait passé ici un certain nombre d'années, saurait qu'un séjour de vingt-cinq ans dans le pays, joint à la qualité de sujet britannique et à des états de service dans la colonisation du Canada, ainsi qu'à une bonne conduite habituelle, en conformité de la loi, lui donnerait droit à une modeste pitance pour le reste de ses jours. En outre, l'adoption d'une telle législation aurait l'effet d'attirer vers nos bords une bonne classe d'immigrants, car le jeune homme saurait qu'après avoir passé vingt-cinq ans de sa vie à aider au développement du Canada, il aurait sa récompense. Mais, demande-t-on, où trouver l'argent? Ce n'est pas bien difficile. Sir Richard Carthright me semble avoir fait erreur en affirmant que ce serait un fardeau sur les épaules des pauvres gens de notre pays. Ce n'est pas aux pauvres, c'est aux riches, à avoir soin des pauvres. Les sommes nécessaires pourraient être prélevées de manière à ne pas obérer nos cultivateurs, nos artisans, et nos journaliers. Ne trouvons-nous pas facilement $13,000,000 à distribuer sous forme de primes aux entreprises industrielles? Le gouvernement de l'Ontario, je suis heureux de le déclarer, n'a pas eu peur des mânes des millionnaires. Il a imposé une taxe sur les héritages et prélevé de cette manière un fonds considérable pour le maintien de nos hôpitaux, de nos asiles et autres établissements de charité. Les grands financiers sont à même de tirer du peuple des millions de dollars; pourquoi ne seraient-ils pas appelés à prélever sur leurs biens de quoi secourir leurs concitoyens ? Que l'affaire soit renvoyée à un comité, et je suis convaincu qu'il saura trouver les moyens de subvenir à cette dépense.

Quel est, monsieur l'Orateur, le chiffre de notre population ? D'après le recensement de 1901, il se trouve au Canada 267,000 personnes âgées de plus de soixante-cinq ans, et à peu près 160,000 âgées de plus de

soixante-dix ans ; et si nous avons la même proportion de secourus que la Nouvelle-Zélande ou Victoria, ce serait 40,000 ou 50,000 personnes, au plus, qui auraient besoin de secours chez nous, après avoir atteint l'âge de soixante-dix ans.

Certains sénateurs ont objecté : Ces miséreux auraient dû être plus prévoyants ; nous allons édicter une loi aux termes de laquelle, après avoir déposé une certaine somme à leur crédit toutes les semaines ou tous les mois, ils pourront à l'âge de soixante-cinq ans obtenir une pension. Mais combien s'en trouve-t-il parmi ces pauvres gens qui soient en mesure de faire ces dépôts? Combien s'en trouve-t- il parmi eux en mesure de faire des versements hebdomadaires ou mensuels pour cette fin ? On considère que l'ouvrier chez nous est, en général, assez bien payé ; c'est dans la Colombie-Anglaise que les salaires sont le plus élevés, et ils sont de plus en plus faibles à mesure qu'on revient vers l'Est. Mais, comme l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) l'a fait remarquer, l'année dernière, tout ce que l'ouvrier urbain peut faire pour le moment au Canada, c'est de nourrir et de vêtir sa famille. Et puis figurez-vous l'individu qui en vue de se constituer une épargne pour son vieil âge a placé ses fonds dans la banque Sovereign, dans la Banque d'Ontario, ou dans quelqu'une des grandes entreprises aux mains de ces grands maîtres de la finance dont nous parle la commission royale, sous le nom du "Monsieur qui ne saurait attendre," et qui, comme la "Canadian Bank of Commerce" et nombre d'autres, au dire de la commission royale, se sont entendus pour former cet admirable syndicat, grâce aux opérations duquel le peuple canadien s'est vu filouter de $36,000,-000. Ce miséreux a peut-être montré de la prévoyance ; il a prospéré, peut-être, mais il a eu le tort de placer sa confiance dans ces princes de la finance. Il a bien pu penser qu'en se portant acquéreur d'actions dans les charbonnoges de la Dominion Coal à $148, il s'assurait un joli revenu sur son capital pour le reste de ses jours. Il ne connaissait pas le dessous des cartes; il ne savait pas qu'il s'était formé une cabale, comme l'a établi le rapport de la commission royale composée de banquiers, de courtiers et autres financiers, qui s'étaient entendus pour se débarrasser de ces actions aux dépens du public confiant, et à très haut prix, pour ensuite les faire tomber très bas et les racheter au prix qu'ils voudraient bien. C'est ainsi que le public canadien a été dépouillé de $36,-000,000. Oui, il est grandement temps que l'on sache à quoi s'en tenir sur le compte de ces opérations de grande finance. On nous a parlé de la finance échevelée des Etats-Unis ; et lors de la délibération du bill des assurances, il sera question de la finance échevelée dont le Canada a été le théâtre. Mais le moment n'est pas venu de discuter cet aspect de la question.

Si j'en parle, c'est simplement pour dire que j'ai connu des hommes de peu de moyens qui ont mis leur argent dans ces entreprises dirigées par ces financiers, convaincus que c'était un placement de tout repos, et qui aujourd'hui se trouvent sans le sou. Je connais des hommes de soixante-cinq ans et plus qui sont dans cette triste situation. Tout homme est exposé à subir des revers ; plein de confiance, il place ses épargnes dans une entreprise qui s'effondre, et voilà notre homme ruiné et à la charge du public. Oui, il nous incombe de mettre sérieusement cette question à l'étude ; et je voudrais voir le premier ministre en charger un comité. Je ne suis pas hostile à l'établissement d'un système d'assurances ; il en existe dans presque tous les pays, et notamment dans la Grande-Bretagne ; mais je dis qu'une telle mesure ne secourra pas la classe d'hommes que je voudrais voir secourus par un bon système de pensions aux vieillards.

Cette question a été débattue par la Chambre des communes d'Angleterre à sa dernière session, et je constate avec plaisir qu'il ne s'est trouvé personne pour condamner la mesure dans son essence ; la Chambre s'est déclarée unanimement en faveur de l'octroi de pensions aux vieillards. Le chancelier de l'Exchiquier, dans son discours du budget, a promis qu'avant la fin de cette législature, il serait déposé un projet de loi pour l'établissement de pensions au vieil âge. Voici un extrait du hansard de la Chambre des communes d'Angleterre (volume 172, 19 avril 1907) :

M. Asquith (chancelier de l'Echiquier): Il est une autre situation, à l'autre extrémité de la vie, qui se recommande énergiquement, bien que jusqu'ici sans succès, à la fois à l'intérêt bien entendu et à la conscience de la société. Je veux dire celle de l'homme ou de la femme qui, épuisé peut-être par une vie de labeur peu rémunéré, se trouve dans son vieil âge, sans faute ni démérite de sa part, exposé à la misère et au sacrifice de sa dignité personnelle.

Monsieur l'Orateur, je n'ai jamais pu prendre, et à ma connaissance aucun de mes collègues du ministère n'a pris, d'engagement à l'égard de ce qu'on appelle ce projet de pensions aux vieillards.

Nous nous rendions compte de l'importance du problème, et nous nous serions fait un reproche d'éveiller des espérances sans être bien sûrs que nous pourrions les réaliser. Encore aujourd'hui je ne saurais me déclarer favorable, non plus qu'aucun de mes collègues, à tel ou tel projet; mais mon honorable ami le premier ministre et moi-même nous avons posé certaines conditions que, dans notre opinion, tout projet pratique devra présenter.

Mais quelles que soient les mesures que l'on prenne dans cette affaire, elles devront, je l'ai déjà fait observer à la Chambre, être appliquées graduellement et par étapes: elles ne sauraient être effectuées brusquement. Mais je le déclare et de la manière la plus catégorique, au nom de tous mes collègues du cabinet, nous sommes d'avis qu'au point de vue financier cette réforme sociale est la plus

sérieuse et la plus urgente de toutes; et c'est notre espoir—j'irai plus loin et je dirai c'est notre intention,—avant la fin de la présente législature, si nous avons nos coudées franches—c'est un " si " inquiétant,—de jeter les fondements de cette réforme.

Plus tard, au cours de la discussion, M. Asquith déclare (p. 1211, t. 172) :

Puis, nous voyons poindre des problèmes de réforme sociale dont la solution est urgente, a été longtemps différée et même est en souffrance, et nous avons commencé à mettre de côté le noyau d'un fonds pour le soulagement des vieillards nécessiteux.

Mais j'aurai, l'an prochain, de réservé pour cette fin la somme de £1,500,000 que je viens d'indiquer, ainsi que les arrérages de l'impôt sur le revenu de cette année, soit £750,-000, formant un total d'au moins £2,250,000, et une somme additionnelle des droits surélevés sur les héritages.

J'ai confiance que nous pourrons économiser sur nos dépenses futures; et laissez-moi ajouter nulle part ailleurs avec plus d'espoir, et à mesure que les années passeront, que sur les dépenses pour le soulagement des pauvres; et si je compte que mes collègues se montreront économes, j'insiste encore plus énergiquement dans ce sens auprès de la Chambre.

Il n'est pas possible d'avoir toutes choses d'un coup, toutes choses à la fois; mais si vous avez résolu, comme je le crois, et comme nous avons résolu, d'exécuter cette réforme sociale, la plus grande et la plus urgente de toutes, préparez-vous à faire le sacrifice, ou du moins à différer l'exécution d'autres œuvres utiles et mêmes bienfaisantes.

Le colonel Williams, député de Dorchester-ouest déclare (p. 1238, t. 172) :

Il exprime l'espoir que le très honorable ministre va mettre à exécution son projet de pensions aux vieillards. C'est une mesure qu'il a toujours lui-même préconisée; il a noté la popularité grandissante de cette idée, et il se réjouit à la pensée que le temps de sa réalisation approche, même si elle ne donne pas tout ce qu'on en attend en certains quartiers.

M. Maddison s'exprime en ces termes :

Il a toujours été persuadé qu'il y a lieu de s'occuper des indigents âgés, qui, pour diverses raisons, se trouvent non pas tous absolument dépourvus, mais dans une situation telle qu'il serait expédient de consacrer des fonds publics à assurer leurs dernières années contre la gêne.

Et le débat se poursuit, à peu près tous se déclarant en faveur de la réalisation du projet. Voici en quels termes s'exprime sir Charles Dilke :

Les partisans du ministère sont tous d'avis que, dans le règlement de cette question des pensions aux vieillards, il importe de rejeter la mesure mise de l'avant par l'ancien chancelier de l'Echiquier. Ils considèrent irréfutables les raisons invoquées contre les systèmes fondés sur la prévoyance et les contributions des intéressés, bien que, à la vérité, cette proposition ait été rejetée en raison de la grande dépense qu'elle aurait entraînée. Pour sa part, il combattra sans répit tout projet de pensions aux vieillards fondé sur la prévoyance et les contributions des intéressés; il s'y opposera jusqu'à la mort, parce que cela consacrerait une injustice monstrueuse à l'égard des ouvriers et des ouvières de la catégorie la plus pauvre.

Les députés ouvriers critiquèrent le gouvernement de ce qu'il différait le dépôt de la mesure. Ils auraient voulu que le projet de loi fût déposé dès cette session. M. Théodore Taylor s'exprima en ces termes :

Il croit à la sincérité des ministres quand ils promettent à la Chambre des communes qu'ils vont aborder sérieusement le règlement de la question d'une pension au vieil âge.

J'ai le texte du projet de loi qui a été déposé à la Chambre des communes d'Angleterre ; j'ai lu le compte rendu du débat qui a eu lieu à l'occasion de ce projet de loi ; et je crois que, dès la présente session, ce bill deviendra loi, et que l'Angleterre, après s'être débattue avec cette question durant vingt-cinq ans, la résoudra dans un sens favorable à la classe indigente.

M. RALPH SMITH : Quelles sont les dispositions du bill en question ?

M. PRINGLE : Le bill est très large. En voici le résumé :

Le présent projet de loi, sauf les articles 1 et 16, a été calqué sur les bills de même nature qui ont été présentés aux sessions précédentes du parlement par M. Channing, aujourd'hui sir Francis Channing. Son objet est d'établir un système de pensions pour les personnes âgées de soixante-cinq ans et plus. Mais afin de permettre la mise en œuvre immédiate d'un système de pensions au vieil âge et l'établissement graduel des moyens d'action et de contrôle nécessaires à la bonne et utile exécution de la loi, ainsi qu'au prélèvement des fonds requis pour le paiement de pensions aux personnes âgées, l'article prescrit que, durant la première année suivant le vote de la loi, il sera payé des pensions à toutes personnes de soixante-quinze ans et plus, et durant la seconde année, à toutes personnes de soixante-dix ans et plus, et subséquemment à toutes les personnes âgées de soixante-cinq ans et plus. Les fonds nécessaires au paiement des pensions aux vieillards seront prélevés, pour les neuf dixièmes, sur le trésor impérial, et pour un dixième sur les impôts locaux. Les greffiers des naissances, mariages et décès et les surintendants des greffes dans les diverses circonscriptions sont préposés comme fonctionnaires locaux à l'exécution de la loi, en conformité des règles et statuts édictés par le " Local government board ".

En somme, monsieur l'Orateur, le temps me semble venu au Canada, au moins de nommer un comité de la Chambre chargé d'étudier à fond cette question. Il y a diverses manières de venir en aide aux idigents âgés. Il se peut que notre pays ne puisse pour le moment aller aussi loin que

la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Galles du Sud ou le Danemark, ou même la France. Mais sûrement il doit être prêt à mettre à l'étude un projet quelconque en vue de venir en aide aux pauvres âgés et méritants.

Monsieur l'Orateur, je propose, appuyé par M. A. C. Macdonell, l'adoption du projet de résolution inscrit sous mon nom à l'ordre du jour.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Je suis très heureux qu'il me soit permis d'exprimer en peu de mots mon approbation de ce qui a été si bien et si habilement dit par l'honorable député préopinant (M. R. A. Pringle), auteur de la motion. La Chambre se rend pleinement compte, je pense, qu'il ne reste rien ou fort peu de chose à ajouter à ce qu'il a dit. Il a droit aux remerciements de la Chambre et à ceux du pays tout entier, pour avoir recueilli cette masse de renseignements sur cette importante question,—renseignements montrant ce qui s'est fait dans d'autres pays dans les mêmes conditions que le Canada—et pour avoir indiqué le parti que nous pourrions tirer de la connaissance de ce fait, en vue de réaliser chez nous le progrès esquissé dans la résolution.

Je n'ai donc pas à me livrer à de longs développements, après ce que vient de dire l'honorable député. Qu'il me suffise de déclarer que j'approuve cordialement tout ce qu'il a dit et que je me joins à lui pour demander la nomination d'un comité spécial charger de mettre la question à l'étude.

Dans le bon état actuel de nos finances, au moment où nous dépensons de fortes sommes pour attirer vers nos bords une nombreuse et vigoureuse jeunesse, qui va multiplier notre population et développer nos industries, ne perdons pas de vue ceux qui sont venus de leur gré, sans aucun secours de l'Etat, sans secours d'aucune sorte, et qui ont fondé leur foyer par leurs propres efforts dans les solitudes du Canada. En matière de réforme sociale, nous sommes très enclins, et à juste titre, à nous modeler sur la mère patrie, à profiter de son expérience et de ses conseils, et la présente résolution s'inspire de propositions dans le sens présentées dans la métropole et dans les colonies anglaises. Le premier essai de législation en ce sens a été tenté, je pense, au parlement anglais en 1885. Le mouvement en Allemagne remonte à 1877 ou 1878 : mais le système allemand est à charge de contributions et obligatoire ; il n'est pas fondé, comme la loi anglaise, sur le principe de la gratuité. En 1885, il fut nommé un comité spécial de la Chambre des communes d'Angleterre chargé de trouver une solution dans le genre des assurances d'Etat. Ce fut là le premier comité en Angleterre. Il fut suivi en 1893 d'une commission royale, qui mit à l'étude un grand nombre de projets de pension, mais n'en proposa spécialement aucun. A la suite de cette commission royale, on a eu les quatre comités d'enquêtes dont l'honorable député (M. Pringle) nous a parlé. Quant aux résultats fournis pas ces comités, je me bornerai a dire qu'ils se trouvent condensés, ainsi que ceux des travaux de leurs prédécesseurs dans le projet de loi actuellement soumis à la Chambre des communes d'Angleterre.

J'ai mentionné ces faits pour faire voir que, dès 1885, la question avait été soulevée à la Chambre des communes d'Angleterre. Déjà vingt-trois ans se sont écoulés depuis cette date, et on n'est encore arrivé à aucun résultat pratique en Grande-Bretagne, si ce n'est qu'on a l'espoir de voir voter enfin, cette année, un acte sur le sujet.

On voit qu'il n'est pas trop tôt pour que le Canada s'occupe de cette importante question. Elle se présente sous de nombreux aspects et comme l'a expliqué le proposeur de la résolution, beaucoup de pays s'en sont occupés. Elle a reçu une solution au Danemark où il y a une pension pour le vieil âge, sans contribution de la part des pensionnés, qui sont les pauvres méritants. En France il n'y a pas de contributions et la pension est servie aux nécessiteux, aux pauvres âgés et aux incurables. En Allemagne, c'est une assurance obligatoire, avec contributions. Dans la Nouvelle-Zélande une pension sans contribution est payée aux pauvres âgés. En Autriche, le système est le même qu'en Nouvelle-Zélande. En Belgique, c'est une assurance obligatoire avec contribution, payée aux pauvres méritants et aux vieillards nécessiteux.

Dans ces différents pays, on a adopté des systèmes pratiques, qui sont actuellement en opération. Ici nous ne demandons que l'institution d'un comité chargé d'étudier la question. Nous avons au Canada diverses institutions qui distribuent des secours et, en général, les vieillards pauvres, ne sont pas trop abandonnés, mais à mesure que le pays progresse les affaires de tout le monde deviennent de plus en plus les affaires de personne.

Autrefois, quand tout le monde se connaissait dans les villes et les campagnes, on prenait suffisamment soin des vieillards qu'on traitait comme des voisins dans le besoin, mais aujourd'hui que le pays grandit, et que la population augmente rapidement, les conditions ne sont plus les mêmes et dans les rues des grandes villes on voit partout des vieillards impotents, des pauvres abandonnés auxquel personne ne tend la main et incapables de se procurer les choses les plus nécessaires.

Dans beaucoup de carrières il existe des pensions de retraite. En Angleterre, il y a des pensions dans l'armée et la marine, et un grand nombre d'unions ouvrières paient des pensions à leurs membres âgés, à même un fonds de réserve qu'elles ont accumulé à cette fin.

Au Canada de nombreuses institutions philanthropiques s'occupent de secourir les

pauvres, mais il me semble que si toutes ces organisations étaient réunies sous une direction unique pour la distribution de ces secours d'une manière méthodique, il en réulterait une plus grande somme de bien. Si cette question est renvoyée à un comité et étudiée consciencieusement, je suis certain qu'on constatera que la seule dépense à encourir consistera en la création d'un fonds suffisant, car il y a déjà des moyens de distribution grâce aux différentes institutions charitables existantes. Par l'étude de la question, on constatera peut-être qu'il ne faudrait demander aux autorités fédérales ou centrales qu'une partie des fonds nécessaires en laissant l'autre partie à la charge des autorités locales, sur qui tout le poids retombe actuellement. Il n'y a pas le moindre doute qu'un comité spécial pourrait rendre de grands services en étudiant sérieusement cette question et on constatera peut-être que les dépenses à encourir ne seraient pas excessives.

Certains économistes ont prétendu que la création d'une pension de retraite pour le vieil âge pourrait avoir un mauvais effet sur ceux-là même qu'elle est destinée à secourir, en affaiblissant l'esprit de gain et d'émulation chez les salariés, et que l'effet général serait funeste aux conditions existantes du travail. Cette crainte n'est pas fondée, car tous ceux qui ont étudié à fond la question ouvrière n'entretiennent aucune crainte de cette nature et seraient favorables, je crois, à l'adoption d'un système dans le genre de celui qui a été décrit.

Pour ces dernières raisons et pour celles que nous a données l'auteur de la résolution, je considère qu'il serait sage et opportun de permettre la création d'un comité spécial qui aurait pour but de se procurer des renseignements précis de toutes les parties du pays et toutes les classes de la société pourraient être entendues.

Dans les conditions actuelles, les membres d'une dénomination religieuse, les représentants d'une nationalité, les citoyens d'une province peuvent faire des efforts isolés pour instituer une réforme de cette nature, mais sans une étude préalable et systématique de toute la question, et je considère que c'est ici seulement que la chose serait possible. Un comité siégeant à Ottawa obtiendrait des renseignements qui seraient d'une grande utilité dans les différentes parties du pays. Il recueillerait des informations, des chiffres, des données statistiques qui pourraient être d'un grand secours aux organisations philanthropiques qui travaillent au soulagement des classes pauvres, aux autorités provinciales et municipales, en un mot à tout le pays.

C'est une question qui mérite au plus haut point d'occuper l'attention du Gouvernement ; elle préoccupe l'esprit public et j'espère que le Gouvernement la trouvera suffisamment importante et urgente pour consentir à la formation d'un comité spécial muni des pouvoirs nécessaires pour instruire une enquête et faire rapport à la Chambre.

M. MACDONELL.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, je tiens d'abord à féliciter l'honorable député de Stormont (M. Pringle) sur la manière brillante dont il a exposé cette question devant la Chambre. Les renseignements qu'il a donnés dispensent ceux d'entre nous qui ont des opinions bien arrêtées sur cette question d'entrer dans de longs détails.

Son exposition est complète et documentée. Pour ma part, je suis convaincu qu'il n'y a pas aujourd'hui dans le pays une question qui mérite plus les sympathies et l'attention des représentants du peuple que ce projet d'instituer une pension aux pauvres âgés et méritants. La résolution se borne à demander la formation d'un comité d'étude. Quand il sera constitué, il sera en état d'examiner tous les différents projets proposés ou adoptés dans les autres pays, et il pourra aussi profiter des études et des enquêtes qui se font actuellement sur cette question dans le parlement impérial.

Je suppose que nous avons tous lu ces jours derniers le discours de l'honorable M. Asquith, reconnu comme le membre le plus conservateur du cabinet anglais, comme un homme qui n'a jamais fait appel aux sentiments démagogiques des masses. Quand nous entendons ce ministre, ce chancelier de l'Echiquier, déclarer que c'est la politique du gouvernement d'instituer une pension pour les vieillards, nous devons admettre que le projet appuyé par d'autres hommes d'Etat conservateurs, est un projet sérieux. Je dis donc que si le gouvernement nous accorde la formation de ce comité, comme je l'espère, nous aurons l'occasion d'étudier sérieusement les arguments dont on s'est servi dans la Chambre des communes anglaise.

Quelqu'un a proposé que la pension devrait être restreinte à ceux qui ont vécu ving-cinq ans au Canada. D'autres voudraient une limite d'âge—soixante, soixante-cinq ou soixante-dix ans. Il faut bien reconnaître que celui qui a habité vingt-cinq ans au pays a droit à la sollicitude de l'Etat, si malheureusement, dans sa vieillesse, il n'a pas les moyens de se nourrir et de se vêtir.

L'honorable député de Stormont (M. Pringle) a parlé des salaires des ouvriers au Canada. Or, prenons le cas d'un homme qui gagne $1.50 par jour. Supposons qu'il ait une nombreuse famille. Comment veut-on qu'avec ce salaire il fasse vivre sa femme et ses enfants, qu'il les élève de manière à en faire de bons citoyens et fasse en même temps des économies pour ses vieux jours? Il consacre sa vie à son pays et lui lègue d'excellents citoyens. Veut-on que l'Etat ne lui donne rien, en retour, si, à la fin de sa carrière, il est incapable de pourvoir à son habillement et à sa nourriture?

Je considère que nous ne devons pas accepter l'argument souvent invoqué que

l'institution d'une pension encouragera la paresse et découragera l'économie. Cette pension ira à des gens qui n'ont pas besoin d'encouragement pour protéger la frugalité. Leur vie se passe à donner la nourriture et le vêtement à leurs enfants, à ceux qui leur sont chers, à les faire instruire pour qu'ils deviennent de bons citoyens, et après avoir consacré 35, 40 ou 50 ans à cette tâche, ils ont certainement droit à une gratification.

Je ne veux pas prolonger ce débat. Je désire simplement insister auprès du Gouvernement pour qu'il accorde ce comité, qui sera chargé d'étudier les différents systèmes qui lui seront soumis. J'espère que ce comité sera judicieusement constitué et sera autorisé à faire quérir personnes et documents afin d'instituer une enquête complète sur toute la question dans ses moindres détails. Je joins mes instances à celles de l'honorable député de Stormont (M. Pringle) et à celles de l'honorable député de Toronto (M. Macdonnell), qui a parlé si éloquement, pour demander au Gouvernement de consentir à la nomination de ce comité. J'ai l'intime conviction que le résultat de ses travaux sera de doter le pays d'une loi qui mettra à l'abri de la misère sur leurs vieux jours ceux dont la vie se sera passée au service du pays, ceux qui auront défriché nos forêts, ceux qui auront produit de la richesse, ceux qui auront élevé de nombreuses familles, ceux qui auront consacré leurs forces à leur pays et qui au déclin de leurs jours ont droit à la sollicitude de l'Etat.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus de quelques instants mais j'ai hâte d'enregistrer mon vote en faveur de la motion de l'honorable député de Stormont et Cornwall (M. Pringle). L'an dernier une proposition semblable a été faite à la Chambre et je n'ai pu, malheureusement assister au débat auquel elle a donné lieu, car je l'aurais certainement appuyée de ma parole. J'ai suivi attentivement depuis plusieurs années, les débats de la Chambre des communes anglaises sur cette question et j'ai aidé à provoquer un mouvement en faveur de la nomination d'une commission royale en 1885, 1886 et 1887, pour étudier ce même problème. Plus tard, j'ai aussi contribué, par pétitions, à amener la Chambre des communes d'Angleterre à nommer des comités spéciaux et permanents pour l'étude de cette question. J'ai sous la main les rapports complets de ces comités et commissions.

Il est inutile de dire que cette question des pensions aux vieillards est très compliquée, mais il faudra tôt ou tard la régler. L'honorable député de Cornwall (M. Pringle) repousse absolument l'idée d'une pension générale. Comme je ne désire pas engager une discussion et que mon but est simplement d'appuyer la résolution je ne vois pas la nécessité d'entrer dans le mérite des différents projets. Mais à mon point de vue, il n'existe pas de système qui trouvera de faveur auprès des masses, autre qu'un système universel de pension aux vieillards.

La grande difficulté que présente tout système qui stipule des conditions spéciales de détresse, qui institue des distinctions entre différentes classes de gens, c'est son application dans la pratique. Si on fait des exceptions pour des gens qui peuvent avoir été aussi industrieux, aussi sobres que d'autres, mais que des circonstances spéciales priveront des avantages de la loi, on n'arrivera qu'à causer du mécontentement, et la surveillance que nécessitera l'application de tout système partiel rendra son administration excessivement onéreuse.

Mon honorable ami a décrit les différents systèmes adoptés dans d'autres pays. Au Danemark, où on a la pension, sans contributions, mais accordée seulement aux pauvres méritants, l'administration de la loi coûte des sommes énormes. Elle cause de nombreux mécontentements quand il s'agit de décider quels sont ceux qui ont droit à la pension. En France où le système ne comporte pas, non plus de contributions, on rencontre les mêmes difficultés, et dans ce pays, la pension s'étend aux personnes atteintes de maladies incurables. En Allemagne, c'est l'assurance obligatoire, et c'est là sa principale objection ; dans les pays anglo-saxons, aucun système forcé ou comminatoire ne serait accepté. Dans la Nouvelle-Zélande, les pensions sans contributions, qu'on paie aux pauvres méritants entraîne les mêmes inconvénients grâce aux frais énormes de l'administration, et aux difficultés de faire un choix entre les pauvres méritants et ceux qui ne le sont pas.

Après avoir étudié tous les différents systèmes la seule conclusion logique que j'en puisse tirer, c'est que le seul praticable, le seul qui donnerait satisfaction, c'est celui d'une pension universelle. C'est ce qui se fait actuellement en Angleterre.

L'hon. M. FOSTER : Etes-vous en faveur d'un système avec ou sans contributions?

M. SMITH : Sans contributions ; je n'approuve pas du tout le système des contributions.

M. W. F MACLEAN : Les femmes sont-elles comprises?

M. SMITH : Sans doute. Elles doivent vivre commes les hommes et sont comme nous sujettes aux inconvénients de l'âge.

M. MACDONELL : Les riches auraient-ils aussi droit à une pension?

M. SMITH : Oui, toutes les classes seraient admises à moins d'en être exclues par une disposition fixant un revenu minimum destiné à exclure les riches. Si mon honorable ami a suivi les débats en Angleterre il doit savoir que le système Chaplin accorde une pension aux pauvres méritants et la refuse à ceux qui possède plus de 10 schellings par semaine. Quiconque connaît les conditons du travail en Angleterre sait que

les trois quarts des salariés gagnent 10 schellings par semaine, et se trouveraient, par conséquent, exclus de la participation à la pension. Le principe par lequel le système Chaplin s'est arrêté à la somme de 10 schellings par semaine, est de réduire au chiffre minimum, les réclamations des ouvriers. Je crois que le gouvernement actuel adoptera un système de cette nature, mais, en attendant les organisations ouvrières, les sociétés coopératives ne favorisent pas le système Chaplin, mais demandent un système universel.

Mon honorable ami me permettra de lui rappeler que le projet du général Booth était un projet de pension universel puisqu'il demandait que le fonds fut constitué au moyen d'un impôt prélevé sur le riche comme sur le pauvre, mais il voulait exclure le riche de la participation à la pension.

A mon sens le seul système logique qui puisse être appliqué avec succès, à moins de frais, est un système de pension universelle.

Je voterai en faveur de la proposition de l'honorable député car je suis convaincu qu'il est impossible d'instituer un système qui fonctionne avec succès, s'il n'a été étudié et discuté à fond, dans tous ses détails.

Je désirerais voir le Gouvernement nommer une commission royale pour étudier toute la question et décider quel est le système qui convient le mieux au Canada. Chaque pays a son système propre, qui s'adapte le mieux à ses conditions particulières. J'aimerais voir le Gouvernement s'emparer sérieusement de la question et nommer une commission royale, comme on l'a fait en Angleterre, il y a 25 ans, pour étudier le projet en rapport avec les conditions économiques de ce pays.

La discussion qu'il y a eu l'an dernier au Sénat, au sujet d'un système d'annuités ne me paraît pas logique. Je n'ai jamais pu comprendre ce qu'un projet de loi relatif aux annuités, a de commun avec un projet de pension pour le vieil âge. Les deux projets sont tout à fait différents. Un bill d'annuités, est un projet en vertu duquel un ouvrier prévoyant et heureux peut confier de faibles sommes au gouvernement avec la certitude de les reprendre avec intérêt. En lisant les discours prononcés à cette occasion, j'ai été surpris du langage de certains sénateurs. Je vois, par exemple, que le sénateur McMullen dit :

Il est trop de bonne heure pour introduire au Canada un projet de retraites de vieillesse. Les personnes industrieuses qui s'appliquent honnêtement à l'accomplissement de leurs devoirs peuvent gagner amplement de quoi assurer leur propre subsistance et s'amasser des économies, quel que soit le champ de leur labeur.

Puis :

Il vaut mieux plutôt inviter les gens à pourvoir eux-mêmes à leurs propres besoins; s'ils manquent de prévoir pour les années de leur vieillesse, et ne peuvent compter sur les leurs pour leur offrir assistance, dans neuf comtés sur dix, il se trouve toujours des hospices publics de bienfaisance.

Et encore :

S'ils avaient su profiter de leurs occasions de fortune dans le cours de leur vie, il ne s'en trouverait pas un sur cent qui eût à recourir à l'hospice de bienfaisance.

A propos de cette dernière proposition, je dirai qu'au Canada notre population ouvrière est dans des conditions aussi satisfaisantes qu'en aucun autre pays, mais la situation n'est pas encore ce qu'elle devrait être; cependant, même en mettant les choses aux mieux, je maintiens que les trois quarts des salariés, ceux qui ont des familles à élever, qui veulent vivre convenablement et ne pas être privés des avantages de la civilisation moderne, ne sont pas en état de gagner suffisamment jusqu'à l'âge de 65 ans, pour vivre le reste de leurs jours.

Dans les conditions industrielles actuelles, l'ouvrier qui veut vivre comme il doit vivre, est incapable de faire des économies suffisantes pour pourvoir à ses besoins pendant le reste de sa vie. J'ai assez étudié cette question pour savoir ce que je dis et je pourrais donner la preuve de ce que j'avance si l'occasion m'en était fournie. Cela étant admis, c'est un argument irréfutable en faveur d'un système de pensions pour ces ouvriers.

Voilà l'attitude que je prends sur cette question. Permettez-moi d'ajouter que la prospérité actuelle du Canada ne se fait pas sentir autant qu'on le dirait chez les ouvriers. Ce qui leur importe par dessus tout, dans nos présentes conditions industrielles, c'est un emploi permanent. Il y a une énorme demande de produits industriels, comme nous n'en avons pas vu depuis des années ; mais la valeur des salaires de la moyenne des ouvriers, n'est pas supérieure à ce qu'elle était il y a 15 ou 20 ans. Si les industriels ont dû élever les salaires de leurs ouvriers, ils se sont dédommagés en demandant plus cher aux consommateurs.

L'ouvrier touche plus d'argent, mais cet argent n'a plus la même valeur. Il ne vit pas de son argent, mais de ce que son argent lui rapporte, et son salaire doit se calculer d'après le pouvoir d'achat qu'il lui donne à la fin du mois. Je prétends que la situation pécuniaire de l'ouvrier aujourd'hui, n'est pas supérieure à ce qu'elle était, il y a 20 ou 25 ans, au point de vue des économies qu'il peut faire en prévision de ses besoins, passé 60 ou 65 ans.

J'appuierai la résolution de mon honorable ami et je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ne consentirait pas à la nomination de ce comité, car c'est une question qui, tôt ou tard, s'imposera nécessairement à l'attention du Parlement. Quand tous les pays du monde, quand le parlement anglais, après dix ans d'études et de travail, adoptent des systèmes de pensions aux vieil-

lards, on peut-être certain que tous les gouvernements seront un jour forcés de se soumettre à l'opinion publique et d'adopter un système quelconque. Ce comité pourra recueillir des renseignements, des données qui aideront la Chambre et le Gouvernement à adopter un système en rapport avec les conditions économiques du pays. C'est avec plaisir, monsieur l'Orateur, que j'appuie la résolution.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami, le député de Stormont et Cornwall (M. Pringle) a fait preuve d'un louable empressement et d'esprit de suite en saisissant la Chambre de cette question, sans contredit une des plus importantes qui agitent aujourd'hui l'opinion publique dans tous les pays civilisés. Si l'honorable député veut bien les accepter, je lui présente mes plus chaleureuses félicitations sur la façon brillante dont il a exposé la question à la Chambre. Il a prononcé un discours clair, concis, documenté et personne n'aurait pu mieux s'acquittter de cette tâche.

Il a commencé par dire que lorsque la Chambre fut saisie de cette même question, l'an dernier, je me suis montré favorable au projet, puis immédiatement après il cite des paroles qu'on m'a attribuées.

Je n'ai rien vu ni entendu de la déclaration que je suis supposé avoir faite à une délégation que j'ai reçue il y a quelques jours du congrès des Métiers du Travail, et qui, à en juger par les paroles que me prête l'honorable député est loin d'être sympathique au projet.

Il a ajouté qu'il prenait toujours les "interviews" avec un grain de sel. Cette fois il aurait pu faire mieux et y mettre toute une salière. On peut se former une idée de ce que j'ai dit en consultant mes remarques de l'an dernier. Je n'ai pas hésité à dire aux représentants du congrès des Métiers et du Travail qu'en exposant les vues du Gouvernement sur cette question, j'y voyais de sérieuses difficultés, mais que pour ma part j'étais disposé, bien que non convaincu, à étudier la question sans le moindre parti pris. Voilà l'esprit dans lequel le gouvernement que je représente, se prononce sur cette question. Je ne puis pas dire que nous sommes convaincus, mais nous sommes certainement disposés à aborder le sujet, dans un esprit large et exempt de tout préjugé.

Il existe incontestablement dans tous les pays civilisés une conviction grandissante que ceux qui ont atteint la vieillesse sans avoir fait d'économies devraient recevoir, en retour du travail qu'ils ont fourni à la communauté, une compensation quelconque qui leur permette de passer le reste de leurs jours à l'abri de la misère. Toutes les nations, toutes les classes de la société, je crois, admettent le principe qu'il faut pourvoir à l'existence de ceux qui n'ont pas pu y pourvoir eux-mêmes. Ce principe est mis en pratique dans différentes communautés et de différentes manières, mais il est presque universellement appliqué de telle sorte que ces secours sont distribués parcimonieusement et de manière à vouer au mépris ceux qui le reçoivent.

L'intention de mon honorable ami et de ceux qui favorisent son principe est que ce secours soit accordé à ceux qui n'ont pas pu faire d'économies, non sous forme d'une aumône, non de manière à vouer au mépris ceux qui en sont l'objet, mais de manière à sauvegarder la dignité du sujet, et faire de ce secours une compensation et non une aumône.

Mon honorable ami admettra cependant que la question n'est pas exempte de difficultés. Le débat que nous venons d'avoir démontre que le champ est assez vaste pour admettre des différences d'opinions. L'honorable député de Nanaïmo, dont les avis en la manière font toujours autorité, se déclare en faveur d'un projet qui, j'en suis certain, ne serait pas unanimement accepté. Il voudrait d'un système universel qui assurerait une pension non seulement à ceux qui n'ont rien, mais à tout citoyen parvenu à un certain âge. Un vieillard, même s'il était millionnaire, aurait le droit d'exiger une pension de l'Etat.

Pour ma part, je ne serais pas prêt à appuyer un pareil projet. Personnellement, je préférerais que la loi vint en aide à ceux qui, à la suite de circonstances indépendantes de leur volonté, n'auraient pas pu faire des provisions pour leurs vieux jours. Une proposition de cette nature me paraîtrait avoir plus de poids que la première, mais je n'ignore pas que cette opinion n'est pas partagée par tout le monde. Il y en a qui, comme l'honorable député de Nanaïmo croient que la loi ne devrait faire aucune exception et devrait simplement décréter qu'un homme parvenu à l'âge de 65 ans, quelle que fût sa situation de fortune, eût droit à la munificence de l'Etat.

Une autre difficulté qui m'a toujours paru très grave est celle-ci : devrait-il y avoir une contribution à ce fonds de la part des participants présomptifs? Si j'ai bien compris, l'honorable député de Stormont ne voudrait pas de contributions; si un homme parvenu à un certain âge, n'avait rien à son avoir, il aurait droit à une pension, même s'il n'avait rien contribué au fonds.

Cette manière de voir se recommande certainement par certains côtés, mais elle n'échappe pas entièrement à l'objection d'être de nature à encourager l'imprévoyance, à faire perdre les habitudes d'économie, à nuire à l'esprit d'émulation, et j'avoue franchement que je n'ai jamais entendu ces accusations sérieusement refutées, si ce n'est ce soir par l'honorable député de Nanaïmo, lorsqu'il dit qu'avec les salaires actuels, il est impossible qu'un homme obligé de gagner sa vie, soit dans les manufactures, soit dans l'exécution des entreprises publiques, mette de côté une partie quelconque

de ses gages pour contribuer à l'entretien de ce fonds. En d'autres termes, l'honorable député de Nanaïmo prétend qu'un homme qui gagne $1.50 par jour, ne peut pas vivre honorablement et contribuer à l'entretien de ce fonds.

Toutes ces considérations font voir qu'il y a matière à enquête, à une enquête diligente, et le Gouvernement sans prendre d'engagement, est disposé à accepter la proposition de l'honorable député de Stormont et de nommer un comité chargé d'étudier le projet et tout ce qui s'y rattache. Ce comité, s'il est nommé, devra être composé des meilleurs éléments que la Chambre peut fournir et, même si la session doit être prolongée, ce comité aura fort à faire pour recueillir toutes les informations qu'il faut avoir sur la question avant qu'on puisse arriver à une solution satisfaisante. Nous avons déjà une documentation très abondante, mais n'oublions pas qu'il à fallu au parlement anglais de longues années avant d'arriver à un résultat. Ce comité pourra aussi prendre avantage des discussions du parlement impérial sur le bill du chancelier de l'échiquier tendant à établir un système comme celui que préconise l'honorable député de Stormont. Il ne me reste plus qu'à ajouter que le Gouvernement accepte la motion.

L'hon. M. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Il me fait plaisir de constater que mon honorable ami (M. Pringle) a réussi à persuader le Gouvernement d'accorder le comité qu'il a demandé l'an dernier et pour lequel il a combattu avec tant de ténacité et d'habileté.

Sir WILFRID LAURIER : Autant que je me rappelle, il n'a pas demandé la formation d'un comité, l'an dernier.

L'hon. M. FOSTER : Son avis de motion était sur l'ordre du jour et il a jeté les assises du résultat que nous venons d'obtenir. Il n'y a aucun doute que le projet exposé par l'honorable député (M. Pringle) est de nature à attirer les sympathies. Les pauvres méritants, je dirai même les pauvres en général, sont certainement un objet de compassion, et les sympathies actives qui se manifestent par des actes ne lui ont jamais fait défaut, ni ici ni dans aucun pays éclairé. Au Canada, comme dans tous les pays chrétiens, les charités individuelles ont toujours été prodiguées aux pauvres, et les institutions de bienfaisance, municipales et autres, les sociétés de secours et d'assurances sont autant de manifestations pratiques de ce besoin et de ce désir de mettre à effet la sympathie instinctive des peuples chrétiens.

L'idée d'en faire un service de l'Etat pour secourir les pauvres est de date plus récente. Dans différents pays, on a demandé à l'Etat de se charger du soin de ses constituants à l'encontre de la conception primitive que le peuple pour son avantage individuel et collectif, s'est d'abord organisé pour protéger l'Etat.

Je comprends parfaitement qu'il y a de grands inconvénients à ce que l'Etat pourvoie lui-même à l'entretien du fonds nécessaire et qu'il est très difficile de régler la distribution de l'argent après se l'être procuré.

Je partage les vues de l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith)—il a raison en stricte logique—lorsqu'il dit que l'embarras est grand lorsqu'il s'agit de décider quels seront ceux qui devront participer à la distribution des deniers prélevés par l'Etat. L'honorable premier ministre a parlé de la " munificence " de l'Etat. Le terme me paraît impropre, car envisagée à ce point de vue, ce n'est plus le droit d'un particulier d'exiger ce secours, c'est simplement la distribution par l'Etat des aumônes jusqu'ici distribuées par des particuliers ou des institutions philantropiques.

Je considère que la saine logique voudrait que chaque unité qui constitue l'Etat, contribuât selon ses moyens et que s'il doit y avoir un fonds d'Etat pour les pauvres, chaque membre de la communauté dans le besoin devrait pouvoir y participer.

C'est un problème financier difficile à résoudre, que de décider comment constituer un fonds aussi considérable et je crois que c'est cette difficulté qui a donné naissance aux différents projets tendant à limiter autant que possible le nombre des participants et à reculer la limite d'âge, dans le but de rendre le projet moins lourd pour les contribuables.

Il n'y a aucun doute que l'existence de ce fonds aura un certain effet sur ceux qui s'attendront à en bénéficier. L'argument le plus commun, c'est que cela aurait pour effet de détruire l'esprit de prévoyance et le goût de l'épargne parmi le peuple, exactement comme l'héritier d'un homme riche s'imagine qu'il n'a pas besoin de travailler parce qu'il recevra un héritage qui le metra à l'abri du besoin. Il est à craindre, selon les uns, que si l'Etat contribue une certaine somme pour les personnes parvenues à un certain âge, il y aura une tendance chez quelques-uns à compter sur cette ressource pour dépenser plus, gagner moins et ne pas faire d'économies. Je suis convaincu que cette réforme aurait ce résultat auprès de certains esprits particulièrement constitués, et il faudrait se prémunir contre un pareil état de choses, mais je ne crois pas que ce serait un sentiment général, ni même très répandu. Je crois que l'esprit de travail et de lucre, de dépense et d'épargne est tellement vivace qu'il fera disparaître ce danger que signalent les adversaires du projet. Je suis convaicu que dans la pratique, cet argument n'aura guère de valeur.

Quant à l'âge précis auquel un pauvre devra être secouru, il ne peut être fixé qu'arbitrairement. A 65 ans un homme peut être un solide ouvrier, capable de gagner sa

vie et celle de sa famille, tandis qu'un homme de 55 ans en sera tout à fait incapable et aura par conséquent, plus de titres que l'ouvrier plus âgé, au secours de l'Etat. Si on entend établir des distinctions et instituer des degrés dans les secours à recevoir, il vaudrait mieux tenir compte des circonstances que de la seule question d'âge.

Il y a bien d'autres considérations. Si l'on prétend accorder des secours aux pauvres dignes d'intérêt, il s'ensuit presque logiquement, qu'il ne doit pas y avoir de limite d'âge ; dans ce cas, la loi devrait décréter que ceux qui méritent des secours de l'Etat et qui ont contribué par leur travail à leur entretien et à celui de leurs familles (ce qui est réellement pour l'avantage de l'Etat) deviennent par suite de circonstances indépendantes de leur volonté, incapables de gagner leur vie et celle de leurs familles, ils auront droit au secours de l'Etat. Leurs titres seraient aussi bons, aussi recommandables, que ceux d'un ouvrier qui serait en état de travailler et de supporter sa famille jusqu'à soixante-dix ans. Ainsi quand on admet des distinctions, quand on se demande par quel canal ces secours seront distribués, et à quelles classes de citoyens ils seront attribués, on voit qu'il n'est pas plus facile de fixer une limite d'âge que toute autre limite arbitraire et qu'il faut s'en tenir à la règle générale de savoir si le secours est mérité ou non.

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

## Reprise de la Séance.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, il ne me reste qu'à ajouter une ou deux remarques pratiques qui me sont venues à l'esprit. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les développements de cette question dans les autres pays, surtout dans les vieux pays de l'Europe, ainsi que dans les colonies australiennes et la Nouvelle-Zélande, mais je n'en suis pas encore venu à la conclusion que dans un pays comme le Canada, la nécessité existe d'instituer ce que nous pourrions appeler une pension pour les vieillards.

Il serait donc nécessaire que le comité fît des investigations complètes, et je me demande s'il le pourrait, étant institué après trois mois de session, à moins qu'il ne soit autorisé de quelque façon à poursuivre son œuvre à la session prochaine. Les membres de ce comité auront naturellement d'autres devoirs sessionnels à remplir, ils auront à s'occuper d'autres travaux législatifs, et une enquête comme celle-là demande beaucoup d'attention, de soin et de temps.

Personnellement—et je ne suis peut-être pas seul de cet avis—je ne tiens pas tant à avoir un rapport sur les méthodes adoptées en d'autres pays qu'à obtenir les renseignements contenus dans les rapports complets des commissions et des comités ou dans ceux que l'on a rédigés sur l'application pratique de ces méthodes ; j'aimerais mieux n'avoir qu'un précis de ce qui est maintenant une question d'histoire. Je manque de renseignements sur les conditions qui prévalent au Canada même : sur la quantité réelle des pauvres que secourent les particuliers aussi bien que les diverses institutions de charité municipales et provinciales, sur la misère qui sévit avec assez de rigueur pour faire songer le Parlement à créer des pensions pour les vieillards. Le pays compte déjà de nombreuses et puissantes institutions de charité qui font un bien appréciable. L'objet des sociétés d'assurance est, du moins dans une grande mesure de pourvoir aux besoins de la vieillesse, surtout en ce qui concerne les familles dépendant du travail quotidien de leur chef. Il existe un grand nombre de sociétés de bienfaisance qui poursuivent le même but et soulagent les mêmes souffrances; elles sont très répandues et font un bien immense. Nous avons aussi les institutions de bienfaisance plus considérables établies par les soins des municipalités et des autorités provinciales, et qui accomplissent une œuvre très remarquable. A toutes ces institutions vient s'ajouter l'aumône des particuliers, bien plus considérable encore, et qui, répartie par tout le pays, représente chaque année un fort joli denier.

Ce n'est qu'à la suite des investigations les plus complètes que nous saurons s'il est possible d'élaborer un projet susceptible de grouper autant que possible toutes les bonnes volontés qui se manifestent déjà de toutes ces manières diverses et, avec le concours et l'aide financière du gouvernement fédéral, des autorités provinciales et municipales, les ériger en un système beaucoup plus effectif et n'impliquant pas l'idée de charité, qui répugne à un grand nombre et qui, même lorsqu'elle est pratiquée sous la forme la plus heureuse, ne produit pas toujours les meilleurs effets à l'égard de ceux qui en sont l'objet. Voilà pourquoi j'aimerais que l'on recueillît des informations sur la situation au Canada sur les moyens que nous avons déjà de secourir les pauvres. C'est précisément sur ce point que les renseignements manquent au législateur. Comme il n'existe actuellement aucun moyen de recueillir ces informations et de les réunir de façon que nous puissions nous en prévaloir lorsqu'il se soulève une question comme celle-ci, je me plais à espérer que le comité à être institué s'appliquera tout particulièrement à se documenter sur ce point-là. A mon sens, ce serait le plus sûr moyen à adopter pour en venir à une conclusion sage.

Je félicite mon honorable ami de Cornwall (M. Pringle) de l'accueil fait à sa motion. Personnellement, j'aurais aimé qu'on

la discutât à fond. De l'aveu de plusieurs, cette question est la plus importante de toutes celles dont le Parlement ait jamais été saisi ; mais s'il faut juger de son importance par l'intérêt qu'on y porte, je crains qu'on ne soit obligé d'exprimer une opinion différente. J'aurais voulu une discussion approfondie où le choc des idées de ceux d'entre nous qui envisagent la question à des points de vue différents aurait pu nous conduire à des conclusions mieux fondées que celles auxquelles nous en arrivons à la suite d'un débat auquel la Chambre en général n'a pas pris part, quelque habilement qu'il ait été dirigé par celui qui a proposé la motion et celui qui l'a appuyée.

Mes sympathies sont toujours acquises à ceux qui sont dans le besoin et sont véritablement dignes d'intérêt. Je ne suis pas pleinement convaincu que le moment soit venu d'établir au Canada des pensions pour les vieillards. Mais, j'aimerais à me renseigner, et je serais vraiment chagrin que le comité à être institué ne parvînt pas à recueillir les renseignements qui nous font défaut, surtout en ce qui concerne la bienfaisance organisée au Canada, et qu'il nous faudra obtenir avant de légiférer sur un aussi important sujet.

M. ALEXANDER JOHNSTON (Cap-Breton) : Je sais qu'il ne convient guère de trop prolonger le présent débat et que, malgré tout l'intérêt que la Chambre et le pays pourraient y trouver, il n'est pas nécessaire de pousser plus loin pour le moment l'étude de la question. Si je prends la parole, c'est uniquement pour laisser savoir que j'attribue une très réelle importance au sujet signalé à l'attention de la Chambre par mon honorable collègue de Cornwall (M. Pringle) et que je sais apprécier les observations de ceux qui ont appuyé sa motion. En ceci il y a beaucoup de choses à considérer.

Suivant l'honorable préopinant (M. Foster), si un comité de la Chambre est en mesure de recueillir beaucoup de renseignements, il en est beaucoup d'autres aussi qu'il ne pourra vaisemblablement pas obtenir. Il est difficile, je le conçois, qu'un comité puisse recueillir toutes les informations voulues avant que l'on entreprenne d'établir un régime de pensions pour les vieillards. C'est pourquoi tout en approuvant l'institution d'un comité de la Chambre, j'aime encore mieux me ranger à l'avis de l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) qui a suggéré le renvoi de l'étude de la question à une commission royale.

Pour recueillir tous les renseignements qu'il nous faudra avant de faire une telle innovation, il faudra tâter le sentiment de la population des différents centres du pays. En se mettant en rapport direct avec le peuple, que cette question préoccupe plus que jamais, on obtiendra beaucoup d'informations qu'un comité de la Chambre ne parviendrait pas à recueillir. En tout cas, le comité pourra recueillir des renseignements précieux qui aideront les membres de la Chambre et les électeurs en général à se former une juste opinion ; et je me plais à espérer que lorsqu'il aura été nommé—la déclaration du premier ministre ne me permet pas de douter qu'il le soit—ce comité se mettra sérieusement à l'œuvre, et que nous finirons par élaborer un projet susceptible de donner satisfaction à l'opinion publique.

Je me borne donc à répéter après les orateurs qui m'ont précédé qu'il y a lieu que le Canada fasse tout en son pouvoir pour secourir les gens qui, parvenus à la vieillesse, ne sont pas aussi heureux que ceux de leurs concitoyens que la fortune a favorisés davantage. Peu de sujets sont aussi dignes d'intérêt que celui que l'honorable député de Cornwall (M. Pringle) a mis en discussion ce soir.

M. A. A. LEFURGEY (Prince), (I.P.-E.) : La question dont la Chambre est présentement saisie est d'une portée très vaste ; elle est de celles sur lesquelles le Parlement et la nation doivent éviter de se prononcer prématurément ; c'est une question dont l'étude demande beaucoup de soin et de réflexion et, comme mon honorable collègue de Toronto-nord (M. Foster), j'estime que le comité devrait recueillir autant de renseignements que possible et être autorisé à recueillir toutes les informations nécessaires avant que l'on tente la solution d'un tel problème.

Il convient de féliciter le motionnaire de la manière heureuse dont il a exposé son sujet à la Chambre et du discours convaincant qu'il a prononcé à l'appui de sa motion; il a passé en revue les différents régimes établis à l'étranger et traité la question de façon claire et précise. Que le temps soit venu d'établir au Canada des pensions ou des rentes viagères pour les vieillards, c'est une question qui demande à être étudiée très minutieusement. De même que les jeunes gens nés au pays, un très grand nombre des jeunes immigrants qui nous arrivent à présent ne sont pas dans une situation de nature à faire croire à la nécessité d'une innovation de cette nature. D'autres raisons pourraient peut-être être invoquées qui seraient susceptibles de faire prévaloir une opinion contraire.

En certains pays, à la Nouvelle-Zélande, à la Nouvelle-Galles du Sud et à Victoria, il a été institué des pensions de retraite ou des rentes viagères dont les bénéficiaires ne versent aucune contribution. En Allemagne, d'autre part, les bénéficiaires et l'Etat contribuent conjointement, le chiffre de la contribution de bénéficiaire étant fixe comme l'est aussi le maximum de la pension à être servie par l'Etat. Dans ce pays, le régime contributif compte 16 millions d'assurés aux besoins desquels il sera pourvu lorsqu'ils auront atteint l'âge de 70 ans. Il en coûte à l'Etat environ £2 10 s. par année pour subvenir aux besoins de chaque personne âgée de 70 ans ou devenue incapable de travailler. L'Angleterre s'est, elle aussi, dotée d'un ré-

gime de pensions ; à l'heure actuelle, les rentes viagères qu'elle a à payer se chiffrent à environ £14,000,000. Au Canada, nous avons des compagnies d'assurance qui se chargent de servir des rentes viagères ; les banques et les chemins de fer ont créé des fonds de retraite pour leurs employés. Ainsi a-t-on fait à l'égard des employés publics.

Le Parlement anglais est sur le point d'être saisi d'un projet de loi tendant à l'établissement d'un régime contributif au bénéfice des vieillards et des invalides. On voit donc qu'il ne s'agit pas de poser un principe nouveau. La question est traitée dans un très grand nombre d'ouvrages que l'on trouve à la bibliothèque. Il me paraît fortement à souhaiter que chaque pays, pour se doter d'un régime répondant à ses besoins, tienne compte des conditions qui lui sont particulières. A l'heure actuelle le courant de l'opinion est favorable à la nationalisation des services publics comme il veut, du moins en certains pays, que l'Etat prenne soin des vieillards et des infirmes.

Il y a cinquante ou cent ans, un tel projet aurait semblé révolutionnaire, et il n'y a pas encore bien des années qu'on lui aurait trouvé une forte tendance au socialisme ; mais l'opinion publique se modifie avec les années, et il se trouve que d'une façon ou d'une autre on se préoccupe beaucoup de nos jours de la création de rentes viagères pour les vieillards. Le but que nous nous proposons, c'est, je crois, de secourir les pauvres et les vieillards digne d'intérêt. En Angleterre et dans les centres très populeux de l'Europe, on pourrait fort bien graver sur la tombe d'un très grand nombre ces vers de Hood que l'on a cités :

Rattle his bones over the stones,
He's only a pauper whom nobody owns;

mais je ne crois pas que ces paroles du poète puissent s'appliquer à beaucoup des nôtres. Au Canada on ne voit pas et nous ne verrons probablement pas d'ici un grand nombre d'années cette lutte corps à corps pour l'existence que l'on constate à Londres, à Paris et en beaucoup d'autres grandes villes européennes. En Angleterre on secourt les quatre cinquièmes de ceux que l'âge ou les infirmités ont réduits à la misère. Je ne crois pas qu'il existe un tel état de choses dans l'Amérique du Nord.

Certains ont prétendu que le paiement de pensions aux vieillards et aux invalides n'est pas de nature à favoriser les habitudes d'économie ; il me semble au contraire qu'un tel régime doit avoir pour effet d'encourager l'épargne. Tel fut celui des compagnies d'assurance. Mon expérience personnelle m'a permis d'observer que le porteur d'une police d'assurance, qui n'a pour tout revenu qu'un modique salaire, pratique la frugalité et l'économie parce qu'il tient à effectuer le versement de sa prime afin de pouvoir bénéficier de son assurance lorsque le besoin se fera sentir.

Sans m'engager à l'égard d'aucun système définitif, je crois donc qu'il nous faudrait des informations. Le régime contributif me paraît être le plus juste et le plus susceptible de favoriser les intérêts du public en même temps que ceux des bénéficiaires; il aurait le grand avantage de permettre aux salariés, moyennant de légers versements, de pourvoir aux mauvais jours et à leur subsistance lorsqu'ils auront atteint un âge avancé. Un fonds de retraite géré par l'Etat ou une commission inspirerait la confiance, et ceux qui y verseraient leurs économies auraient la certitude de ne pas se les faire voler quand ils seront parvenus à la vieillesse. Un tel régime serait aussi avantageux à l'Etat en ce qu'il soulagerait le trésor public d'une grande partie du fardeau que lui impose l'entretien des asiles. Le gouvernement anglais paie actuellement des sommes énormes pour subvenir à l'entretien des hospices et autres institutions de bienfaisance, et la création de pensions tendrait à éloigner de ces institutions beaucoup de ceux qui y trouvent leur unique moyen de subsistance.

J'appellerai l'attention sur le passage suivant, relatif à la question de l'épargne, que je relève dans le rapport rédigé en 1907 par la commission royale d'Australie :

Votre commission a aussi recherché si le régime des pensions aux vieillards favorise l'économie, et elle en est venue à la conclusion que le paiement d'une pension de 10s. par semaine à une persone âgée de 65 ans n'aura pas d'effet appréciable sur les habitudes d'économie contractées dans le jeune âge.

En 1903, une commission du Danemark disait dans son rapport :

J'ai constaté au Danemark que les personnes les plus aptes à se prononcer en parfaite connaissance de cause sur ce sujet affirment que l'effet de la loi n'a été aucunement préjudiciable à l'économie. L'inspecteur général du fonds de secours en cas de maladie prétend que jamais les assurés ne furent plus économes, "plus ardemment désireux de s'assurer contre la maladie".

Il reste à savoir si nous devons nécessairement tenir compte des conditions que nous savons prévaloir dans les vieux pays de l'Europe. Il sera peut-être sage de le faire, mais il me semble que nous sommes bien loin d'être obligés d'entreprendre la réalisation d'un projet de ce genre, du moins sans avoir recueilli les renseignements les plus complets. Il me semble que nous sommes dans une large mesure les maîtres de la destinée de notre population, et qu'une sage et prudente administration de la chose publique nous permettra de retarder bien des années encore la venue des malaises sociaux qui s'accusent à l'étranger, notamment chez certaines nations européennes. Je ne vois donc pas que le Canada soit menacé d'aucun danger particulier.

Sur le continent européen comme en Angleterre il existe beaucoup d'indigents, de gens que des accidents ont réduits à la misère, de gens un peu au-dessus de l'âge moyen qui se sont ruinés dans les affaires et sont trop vieux pour recommencer. Dans les grands centres, il faut subvenir aux besoins des indigents de cette catégorie, nous devons nous-mêmes leurs porter secours ; mais la proportion des nécessiteux est bien moins forte au Canada que chez les vieilles nations ou dans les pays plus populeux que le nôtre. A cette heure où notre pays est encore dans toute la vigueur de la jeunesse, c'est peut-être le moment de faire en sorte que les personnes d'âge moyen puissent envisager la vieillesse avec sérénité. C'est une question de prévoyance, une question qu'il convient de résoudre en procédant avec prudence, et nous n'arriverons à ce résultat que par le moyen des investigations les plus complètes sur le sujet. Quand le comité se sera acquitté de sa tâche, nous constaterons peut-être qu'il y a lieu, qu'il est même urgent d'attribuer des deniers publics à cette fin. Nous serions bien aises, vraiment, de pouvoir, avec le poète, dire à nos vieillards indigents :

Thy thoughts and feelings shall not die,
Nor leave thee when gray hairs are nigh
A melancholy slave;
But an old age serene and bright,
As lovely as a Lapland night,
Shall lead thee to thy grave.

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, je félicite cordialement l'honorable député de Cornwall-et-Stormont (M. Pringle) d'avoir soulevé cette question devant la Chambre dans le but de la soumettre à une étude très minutieuse. Il s'agit ici de l'un des plus graves problèmes des temps modernes, et ceux-là même qui ne sont pas prêts à aller aussi loin que certains membres de la Chambre en ont manifesté le désir devront convenir que le sujet est de ceux qui demandent beaucoup de réflexion et de minutieuses investigations. La charge que j'occupe me fait un devoir d'être parcimonieux et de tenir compte de la question de dépense ; cela est tout naturel chez un ministre des Finances.

La preuve que le problème est des plus sérieux, c'est que M. Asquith, le très habile chancelier de l'Echiquier, tout en admettant en principe que l'on devra finir par s'occuper de la question, a avoué que la grande difficulté était de savoir où prendre l'argent. Nous ne nous opposons pas au mouvement, nous demandons simplement qu'on l'étudie avec soin. Le hasard m'a fait songer un moment à un point très important que nul n'a encore abordé au cours de ce débat. Un calcul rapide basé sur les données du recensement, données que nous pouvons considérer comme passablement exactes, m'a fait constater que le Canada comptait en 1901 environ 270,000 personnes âgées de 65 ans et plus. Je prends l'âge de 65 ans comme étant celui où, dans la pensée de ceux qui favorisent le projet, les gens commenceraient à toucher la pension. Comme l'a dit avec raison l'honorable député de Tonronto-nord (M. Foster), certains hommes sont encore verts à 60 et 65 ans, tandis que d'autres sont épuisés et se trouveraient bien de toute combinaison de ce genre ; mais je trouve que l'âge de 65 ans est celui qu'il convient de prendre pour les fins de la discussion.

Certains ont fait observer la modicité des sommes que l'on projette d'accorder en certains pays européens sous forme de pensions. On conviendra immédiatement que ce qui, en Europe, pourrait constituer un moyen suffisant,—dois-je dire d'existence ? —non, un moyen de subsistance, ne le serait probablement pas au Canada où la plupart des gens et même les ouvriers vivent certainement un peu mieux, et où certaines choses nécessaires à la vie coûtent un peu plus cher qu'en Europe. Si nous devions adopter le régime des pensions, je crois que le chiffre le plus bas que nous pourrions prescrire serait de $3 par semaine ou de $150 par année.

Il me paraîtrait impossible, à moins de cela, de fournir à un concitoyen honorable le moyen de passer convenablement le crépuscule de son existence. Si je ne me trompe en disant que le Canada compte 270,000 personnes âgées de 65 ans et plus, et si j'ai raison de dire que le chiffre de la pension ne saurait être inférieur à $150 par année, si l'on veut que le bénéficiaire soit à l'abri du besoin au déclin de ses ans, je constate, en me fondant sur le chiffre de la population établi par le dernier recensement, qu'il en coûterait $40,000,000 par an pour étendre l'application du régime à toutes les personnes âgées de plus de 65 ans. Comme le chiffre des impôts, de $40,000,000 qu'il était il y a quelques années, est aujourd'hui d'environ soixante-cinq ou soixante-huit millions, on verra qu'au point de vue financier la proposition est d'une très réelle gravité.

On prétendra sans doute, et c'est ce qu'ont fait certains députés, que toutes ces personnes ne toucheront pas la pension, parce qu'il en est beaucoup qui n'en auront pas besoin. Sans prendre de détermination sur ce point très important, je suis enclin à croire comme mon honorable ami de Nanaïmo (M. Smith) que si le régime est bon il doit s'étendre à tous. Du moment que l'on fait des distinctions, que l'on dit que l'aide devra être accordée à ceux-ci parce qu'ils sont pauvres et non à d'autres parce qu'ils ne le sont pas, on applique sur le régime l'estampille de la charité, qui répugne à un si grand nombre. Si le régime s'impose de droit, il devra s'étendre à toute personne ayant atteint l'âge de 65 ans. Admettre celui-ci parce qu'il est pauvre et laisser celui-là de côté parce qu'il ne l'est pas, c'est, je le répète, créer une distinction qui marquera le régime du sceau de la

charité, et c'est ce que les partisans du projet tiennent à éviter.

Ces quelques observations me sont suggérées par un simple coup d'œil jeté sur le côté financier de la question. Dans les conditions actuelles, que la limite d'âge commence à 70 ans au lieu de 65, que l'on abaisse le chiffre de la rente viagère à $100, ou qu'on fasse n'importe quel autre changement le pays n'en sera pas moins surchargé d'un fardeau énorme. Je ne dis pas que le but philanthropique que poursuivent les avocats du projet ne justifierait pas une aussi lourde dépense ; mais d'après le simple coup d'œil que nous nous contentons en ce moment de jeter sur la question, il me semble qu'il convient de se bien rendre compte que la réalisation du projet ajouterait énormément au fardeau des taxes qui pèsent déjà sur le pays ; cela, les partisans du projet ne devront pas l'oublier, et il leur faudra compter que le but poursuivi est assez noble pour motiver une augmentation aussi considérable du fardeau des taxes.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION SUR LA PROLONGATION DE L'INTERCOLONIAL VERS LES GRANDS LACS.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre est d'avis que pour aider à l'industrie des transports dans le Dominion, la sphère d'activité du chemin de fer intercolonial, comme réseau d'Etat, devrait être élargie et prolongée en acquérant par voie de location ou autrement les lignes d'embranchement se raccordant avec l'Intercolonial et susceptibles d'apporter au réseau un trafic profitable, en étendant aux centres industriels de l'ouest du Canada l'exploitation par l'Etat dudit réseau, ainsi qu'à un ou plusieurs points situés sur les Grands lacs au Canada, soit par l'établissement d'une nouvelle ligne vers ces lieux, soit par l'acquisition du droit de libre parcours sur les lignes actuellement existantes, de telle sorte que le réseau de l'Intercolonial puisse étendre ses facultés de transport vers l'ouest, à l'effet de stimuler et d'accroître le trafic intérieur et interprovincial et de promouvoir le commerce d'importation et d'exportation du Dominion par les voies canadiennes.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas à m'excuser d'appeler l'attention de la Chambre sur une question qui, aux yeux du pays, a autant d'importance que celle que comporte la motion que j'ai l'honneur de proposer. Depuis vingt ans avant la confédération, l'Intercolonial est un sujet de discussion ; le Parlement l'a discuté à chaque session pour ainsi dire et les journaux du pays n'ont jamais cessé de s'en occuper. La discussion de ma motion ne doit pas nécessairement nous amener sur le terrain où se rencontrent les partisans de la nationalisation des services publics et ceux qui prétendent que ces services doivent être dirigés par des corporations privées. Je considère la question comme n'étant pas susceptible d'être réglée si l'on se place à un point de vue théorique quelconque ; elle ne se réglera qu'en tant que nous comprendrons bien que les circonstances doivent toujours l'emporter. En notre pays, certains services publics sont sous la direction de l'Etat, tandis que d'autres appartiennent à des compagnies qui les exploitent.

Je sais qu'il eût été impossible dans le temps de faire autrement que de s'en remettre à l'Etat du soin de constrnire et d'exploiter l'Intercolonial ; je sais aussi que l'établissement du réseau du Pacifique-Canadien a été d'un avantage immense à la population de ce pays et que le Parlement et le Gouvernement ont fait preuve de sagesse en confiant à une compagnie privée la tâche de mettre ce vaste projet à exécution. A l'origine, les provinces reculées étaient dans une situation telle qu'il eût été impossible d'y faire exécuter des travaux publics ou de le doter de voies ferrées autrement que par les moyens auxquels on a eu recours. Les provinces plus riches et plus populeuses d'Ontario et de Québec ont pu, il est vrai, confier à des particuliers l'exécution de travaux publics et la construction de chemins de fer, mais elles l'ont fait à la faveur de circonstances qui leur étaient particulières, de circonstances inconnues dans les autres provinces.

Lorsque la province de la Nouvelle-Ecosse construisit sa ligne de chemin de fer allant d'Halifax à Windsor et de Windsor à Pictou, elle se trouvait en des conditions qui obligèrent le gouvernement à se charger courageusement de l'exécution de l'entreprise. Lors de la construction du chemin de fer de l'Europe et de l'Amérique du Nord, entre Saint-Jean et la Pointe-Duchêne (N.-B), les circonstances exigèrent que le gouvernement se chargeât de l'entreprise. Ainsi en fût-il de l'Intercolonial.

De même que l'on a beaucoup d'arguments à faire valoir en faveur de la construction des chemins de fer, de la possession et de l'exploitation des services publics par des corporations privées, de même nombreuses sont les raisons qui militent en faveur de la nationalisation de ces services. On sait qu'à certaines époques le gouvernement impérial n'aurait pu mener à bonne fin certaines entreprises d'une vaste portée s'il n'en avait confié l'exécution à des particuliers. L'histoire de l'empire fait mention de trois grandes compagnies par l'intermédiaire desquelles fut changée la couleur de la carte du monde. La première de ces compagnies, la compagnie des Indes Orientales, s'étant fait conférer certains pouvoirs par le gouvernement, se mit en campagne dans la pensée égoïste de ne s'occuper que de ses propres intérêts, mais ces intérêts ne tardèrent pas à devenir ceux de

l'empire. Vint ensuite la compagnie de la baie d'Hudson, qui eut tout d'abord pour objet de servir des intérêts privés, mais qui, en raison des pouvoirs qui lui avaient été conférés et de la nature même de ses opérations, dota l'Angleterre sur le continent américain, du vaste territoire connu sous le nom de Dominion du Canada. Enfin, plus récemment la compagnie du Sud-Africain, qui, à ses débuts, ne poursuivait d'autre objet que la fortune de ses membres, jeta là-bas les bases d'un autre Dominion.

Nul ne l'ignore, la construction de l'Intercolonial fut le résultat du pacte fédératif. Si le gouvernement canadien ne s'était chargé d'établir cette voie ferrée, la confédération n'existerait pas. En se reportant aux débats du parlement des provinces unies du Haut et du Bas-Canada, on constate que les auteurs de la confédération ont formellement admis dans leurs discours que sans la construction de l'Intercolonial la confédération des provinces ne serait jamais devenue un fait accompli. L'homme d'Etat distingué que fut George Brown déclara, on le sait, que s'il fallait nécessairement mettre le prix à la fédération de l'Amérique britannique du Nord, il consentirait volontiers à la construction de six lignes intercoloniales au lieu d'une seule que l'on demandait.

Ceux qui ont eu comme moi le privilège d'étudier de près l'Intercolonial se rendent certainement compte, comme je le fais moi-même, des nombreuses erreurs qui se sont commises. A l'origine, on s'est accordé à reconnaître que l'Intercolonial ne devait pas être une entreprise commerciale, mais une entreprise nationale à l'avantage du pays tout entier, dont l'objet était de favoriser le relations commerciales entre les Provinces maritimes et celles situées à l'intérieur du Canada.

Cette mission, j'en suis sûr, l'Intercolonial l'a remplie dans une certaine mesure, et tous ne comprennent peut-être pas l'étendue des services rendus par ce chemin de fer à la population du Canada. De mon siège en cette Chambre, j'ai maintes fois rappelé l'historique de cette voie ferrée, signalé le bien qu'elle a accompli, fait observer qu'on a établi des tarifs si bas pour les marchandises et les voyageurs dans le dessein de permettre à l'Intercolonial de remplir sa mission que ni l'Etat ni une compagnie ne pouvait espérer retirer des gains considérables de cette entreprise. J'ai eu la bonne fortune de démontrer à cette Chambre d'une manière incontestable que, si les tarifs de l'Intercolonial s'étaient, depuis quelques années, rapprochés des tarifs établis par les grandes compagnies de chemins de fer du Canada, au lieu de découverts, ce chemin de fer aurait eu annuellement des excédents considérables. J'ai même fait faire des calculs qui établissent qu'en 1907, au lieu d'équilibrer à peu près son bilan—il y a eu un faible excédent—il aurait eu une balance



d'au moins $2,500,000 à son actif. Si on avait agi de cette manière depuis la confédération et si le trafic avait été satisfaisant, jamais les comptes de l'Intercolonial n'auraient accusé un découvert depuis l'établissement de cette voie ferrée ; au contraire, il y aurait eu d'année en année une balance en sa faveur. Naturellement, cette attitude de ma part a pu faire croire que j'étais un admirateur enthousiaste de l'Intercolonial, que j'avais la témérité de dire que ce chemin de fer était la partie importante de l'actif de la nation. En vérité, je n'ai pas craint de prédire qu'un jour l'Intercolonial occupera un tel rang aux yeux de la population canadienne que celle-ci reconnaîtra que nulle autre entreprise publique n'a été aussi profitable, et je maintiens cette prédiction. Bien que nos regards se soient tournés vers l'Ouest depuis quelques années et que nous ayons été fiers du bel héritage que nous y avons, bien que nons nous soyons enorgueillis de nos prairies et de leurs richesses et que nous ayons compris que le versant du Pacifique soit fertile en ressources naturelles de toutes sortes et nous présage un sort heureux dans le moment et plus heureux à l'avenir, notre attention a été tellement détournée de l'Est que nous n'avons pas compris quelles richesses gisent à nos portes sur les bords de l'Atlantique.

La population des Provinces maritimes se rend-elle compte de l'abondance des ressources qui sont à sa portée? Apprécie-t-elle assez les richesses et les trésors que recèlent nos grands fonds de pêche? Il est vrai que le poisson abonde dans nos eaux et que plusieurs membres de cette Chambre savent que, depuis vingt ans, les poissons étaient si nombreux qu'ils n'avaient plus de valeur et qu'on les laissait pourrir sur le rivage après les avoir retirés de la mer. Cependant, comprenons-nous que la situation change et que ce qui était censé ne rien valoir il y a quelques années, a aujourd'hui une valeur immense? Je me rappelle le temps où les moules ne se vendaient pas dans les Provinces maritimes, tandis que, de nos jours, le commerce des moules, seul, attire au Canada des richesses considérables. Nous avons prisé l'huître, mais nous l'apprécions davantage aujourd'hui à cause de sa rareté. Nous avons fait cas du homard, mais nous le prisons davantage maintenant parce qu'il est plus rare. Nous commençons à peine à comprendre toute la richesse de nos pêcheries. On n'a pas apprécié les provinces de l'est et du centre du Canada comme on aurait dû le faire, et comme on les appréciera, je crois, pendant la prochaine période décennale. Nous avons formé de beaux projets d'immigration, nous avons dépensé des millions pour attirer sur le Canada l'attention de l'Europe, mais sur quelle partie du pays? Sur l'Ouest exclusivement. Les Provinces maritimes passent inaperçues. Rendez-vous aux agences canadiennes à Londres et demandez des renseignements sur la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard,

le Nouveau-Brunswick, ou même sur les provinces d'Ontario et de Québec, et vous n'en obtiendrez guère. Que dit-on à l'étranager qui s'y présente pour se renseigner sur l'avenir réservé au Canada et sur les chances des immigrants? On ne lui dit pas un mot de l'est du Canada, on ne lui parle que de l'Ouest. Tout ce que je désire prouver c'est que, nous-mêmes, nous ne nous rendons pas compte des ressources que nous possédons dans l'Est. Cependant, je crois que bientôt la population canadienne comprendra qu'à part l'Ouest, il y a d'autres parties du pays qui méritent sa sollicitude, où elle doit attirer les immigrants et dont elle doit assurer le progrès.

L'Intercolonial, il est vrai, occupe une place dans les annales des Provinces maritimes en tant qu'elles font partie du Canada. Il a été construit pour mettre à exécution une convention consignée dans le pacte fédératif, et j'avoue que cette convention n'avait trait qu'à l'établissement d'une voie ferrée entre Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, et Truro, dans la Nouvelle-Ecosse. Je reconnais que l'Etat, ayant construit ce chemin de fer a rempli à la lettre son engagement aux termes du pacte d'union. L'Intercolonial a été construit, mais de temps à autre, à chaque session de la législature, depuis 1868 jusqu'à ce jour, le Parlement a conçu une plus haute idée de ce chemin de fer, de ses intérêts, de ses besoins et des services qu'il rendait. On a reconnu que, puisque l'Etat possédait cette propriété—la voie ferrée construite en premier lieu entre Rivière-du-Loup et Truro—il était à propos de l'améliorer et de la rendre plus utile à la population du pays qu'elle desservait. Je ne discute pas cette question au point de vue des intérêts d'une partie du pays, je n'envisage que les services que le chemin de fer rend et a déjà rendus à tout le Canada. Ce sont les Provinces maritimes qui, lors de la confédération, ont exigé la construction de l'Intercolonial; voilà pourquoi on a considéré que cette entreprise leur profitait exclusivement. Il n'en est pas ainsi, monsieur l'Orateur. A vrai dire, ce chemin de fer a été utile à ces provinces, mais il a été également utile à la population des provinces de l'Ouest. A maintes reprises j'ai fait observer que les marchés qui ont été mis à la portée des manufacturiers des provinces d'Ontario et de Québec sur les rives de la Nouvelle-Ecosse et dans les forêts du Nouveau-Brunswick sont les plus avantageux que les industriels et les négociants des provinces d'en haut aient trouvés n'importe où. Je crois avoir prouvé d'une manière irréfutable que c'est l'Intercolonial qui a permis aux manufacturiers des provinces d'Ontario et de Québec de s'emparer de ces marchés si avantageux, ce qu'ils n'auraient pas pu faire aussi promptement, si ce chemin de fer n'avait pas été construit. L'industrie manufacturière a enrichi l'Ontario, l'Ouest et l'Est ont également tiré parti des avantages découlant de l'exploitation de ce chemin de fer.

J'apporte peut-être trop d'enthousiasme et d'ardeur à la défense du chemin de fer intercolonial et à l'administration des services qu'il a rendus à toutes ces provinces. On nous a dit que les Grecs, à dessein ou non, confondaient l'émotion, l'enthousiasme et l'inspiration. Lorsque la prêtresse de Delphes s'agitait, ils disaient qu'elle était inspirée et devineressse. Ils avaient raison, l'enthousiasme humain participe de la divinité. Seul, il rend possible ce qui est impossible. Je ne dirai pas que l'enthousiasme que fait naître en moi l'Intercolonial est inspiré, mais je déclare qu'on a eu des préjugés contre ce chemin de fer et qu'on s'est fait une pauvre idée de ce qu'il a accompli pour le Canada. Si mon enthousiasme réussissait à faire comprendre, à la population de l'Ontario surtout, les services que l'Intercolonial a rendus, je serais d'avis que, bien qu'il ne soit pas inspiré, il a produit des résultats qui ont un caractère divin.

Le Parlement hésite toujours à prendre une décision relativement à une grande propriété nationale comme l'Intercolonial.

La proposition que je puis faire ce soir est purement et simplement une proposition pratique. De ce que l'Etat possède et exploite l'Intercolonial, ce n'est pas à dire qu'il ne doive pas être considéré comme une entreprise commerciale et qu'on doive hésiter à prendre une décision. Si une compagnie particulière possédait cette voie ferrée, est-ce qu'elle n'aurait pas le courage de s'en occuper, de la mettre en état de suppléer aux besoins du pays qu'elle dessert, craindrait-elle de faire les améliorations nécessaires afin d'en faire un chemin de fer parfait ? Si, en pareille matière, des compagnies particulières ne manqueraient pas d'initiative, assurément le Gouvernement du Canada, possédant une si belle propriété et des ressources si étendues, ne doit pas craindre de s'en occuper, de l'améliorer, d'en faire ce qu'elle était destinée à devenir implicitement sinon explicitement, lors de la confédération. Croit-on que les délégués réunis à Québec, lorsqu'ils ont décidé d'établir un chemin de fer entre Truro et Rivière-du-Loup, étaient d'avis que la tâche du Canada devait s'arrêter-là ? Pourquoi ont-ils conclu cet arrangement ? N'est-ce pas dans le but d'augmenter le commerce et l'échange des denrées entre l'Est et l'Ouest ? S'il était à propos d'atteindre Truro, ne doit-on pas désirer davantage que le chemin de fer se rende jusqu'aux plages de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et jusqu'aux marchés qui y sont établis ? L'Intercolonial traverse la partie centrale du Nouveau-Brunswick et, pour ainsi dire, le cœur de la Nouvelle-Ecosse. De chaque côté, il y a des groupes de population nombreuse et prospère auxquels l'Intercolonial n'est pas relié. Ne croyez-vous pas que l'intention des signataires du pacte était que ce chemin de

fer se rendît à ces établissements florissants? Nous savons qu'à l'aurore de la colonisation des provinces d'en bas comme à l'origine des établissements des provinces d'Ontario et de Québec, les colons s'établissaient près des rives et que les cours d'eau étaient leur seul moyen de transport. C'était sur les bords des rivières et des lacs, et même sur le rivage de l'Atlantique que se trouvaient les premiers établissements fondés dans ces provinces. Ils existent encore et il est à désirer, il me semble, qu'on les mette en communication avec les autres établissements du Canada. Cela importe autant que de mettre les riverains de l'Intercolonial en contact avec les grandes villes commerçantes des autres parties du Canada.

J'ai dit que je soumettais un projet pratique, et ce projet a été étudié, de temps à autre, dès les premières années qui suivirent 1870 jusqu'à ce jour. L'Intercolonial finissait à Truro, mais le gouvernement canadien a cru à bon droit qu'il devait se prolonger jusqu'au Cap-Breton et à Sydney, et il a acheté un prolongement de ce chemin de fer. Il a aussi été d'avis que l'Intercolonial ne devait pas aboutir à la Rivière du Loup, mais qu'il devait se rendre jusqu'à la vieille ville de Québec. Par conséquent, il a acquis du Grand-Tronc la partie de son réseau qui s'étendait entre Rivière-du-Loup et Lévis. Plus tard, afin d'augmenter l'utilité de son chemin de fer, il a construit l'embranchement de Saint-Charles et, subséquemment, une ligne appelée ligne courte, reliant l'Intercolonial, à partir de la bifurcation d'Oxford, dans la Nouvelle-Ecosse, à la ville de Pictou. Plus tard encore, il a construit, pour alimenter le trafic de l'Intercolonial, une ligne entre la bifurcation de Derby et Blackville, dans le comté de Northumberland (N.-E.)—ligne désignée sous le nom d'embranchement du village indien. Il a établi à une date plus récente l'embranchement de Dalhousie. Tous ces embranchements ont été construits depuis l'établissement de la première ligne. Ensuite, le Gouvernement a acquis le chemin de fer du comté de Drummond et a conduit l'Intercolonial jusqu'à Montréal et, plus tard, il a acheté le Canada-Eastern. En 1883, sir Charles Tupper, lorsqu'il était ministre des Chemin de fer a soumis à la Chambre un projet de résolution en faveur de la construction du chemin de fer de la baie des Chaleurs depuis Métapédia, le long des rives de la baie, à travers le comté de Bonaventure. Celui qui se donnera la peine de consulter le hansard de 1884 y trouvera la résolution suivante :

Pour un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédia en se dirigeant à l'est vers Paspébiac, 20 milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité $300,000.

C'est-à-dire que, reconnaissant l'importance de mettre ces régions éloignées en communication directe avec l'Intercolonial et, conséquemment, avec les marchés de l'Ouest, il a demandé au Parlement d'accorder $300,000 pour la construction d'un embranchement à cet endroit, soit une somme égale à $15,000 par mille. A la même session, il fut question de l'embranchement du village indien ainsi que de l'embranchement de Dalhousie et, si l'on consulte le hansard de 1883, pages 1252 à 1283, on verra que ces projets y sont mentionnés. Dans le second volume du hansard de 1884, pages 1445, 1479 et suivantes, il est fait mention de l'établissement de ces embranchements. Dans quel but les a-t-on construits ? Dans le but d'alimenter le trafic de l'Intercolonial, ainsi que sir Charles l'a fait observer ; afin d'attirer le trafic des régions éloignées, de mettre l'Intercolonial sur un meilleur pied, pour le plus grand bien de la population du Canada. Le principe admis par le Parlement, à cette époque a été reconnu presque chaque année depuis jusqu'à ce jour. Ce n'est donc pas un principe nouveau que j'énonce et je ne cherche pas à introduire de nouvelles méthodes dans l'administration des chemins de fer de l'Etat.

J'ai dit que cette proposition est pratique. J'ai même déclaré que, si l'Intercolonial appartenait à une compagnie, il absorberait tous les embranchements, toutes les lignes qui l'alimentent en un point quelconque de son réseau. Comment puis-je prouver une pareille assertion ? Par les annales des grandes compagnies de chemins de fer du Canada. Parcourez l'Ouest et, partout où vous verrez un embranchement se raccordant au réseau du Pacifique-Canadien, demandez qui le possède et l'exploite. Vous constaterez que c'est le Pacifique-Canadien qui l'exploite comme tributaire de sa ligne-mère, en vertu d'un bail. Parcourez l'Ontario et, partout où vous verrez un embranchement qui se raccorde au Grand-Tronc, demandez qui a la haute main sur cet embranchement. On vous répondra invariablement que c'est le Grand-Tronc qui qui l'a loué. Je suppose que ces rusés nababs, qui tirent de ces entreprises tout ce qu'on en peut tirer, n'obtiennent pas la haute main sur ces embranchements uniquement pour s'en faire un passe-temps, mais qu'ils les accaparent dans un but commercial et dans l'intérêt de leurs compagnies respectives.

Je ne crois pas exagérer en faisant ces déclarations, bien que je ne connaisse pas personnellement les secrets de l'administration de ces chemins de fer. Tous cependant traversent des régions qui sont susceptibles de développement considérable. A cause de l'existence de deux, et dans bien des endroits de trois chemins de fer différents et partant de la multiplication des tarifs de marchandises, il est impossible d'encourager l'établissement des industries dans ces régions. L'industrie y est paralysée, même l'industrie des produits naturels. Pourquoi ? Parce que ces régions n'ont pas le transport à un tarif minimum. Si elles

pouvaient l'obtenir, s'il était possible de leur donner un tarif de marchandises basé sur les distances sur un seul chemin de fer, on verrait, je crois, surgir des industries dans les circonscriptions d'Albert, Queen et Gloucester, et se développer l'industrie forestières, l'industrie de la pêche et d'autres qui n'y existent pas pour le moment. L'exploitation de toutes ces lignes par le chemin de fer intercolonial, avec la centralisation de toutes les dépenses d'administration, donnerait de l'essor à toutes ces régions et encouragerait le capital à s'y implanter pour le développement des produits naturels. Qui osera dire qu'il y a au Canada des régions plus riches que le circonscription d'Albert avec ses carrières à plâtre, ses perspectives pour l'exploitation du pétrole, de la houille, de la pêche, des carrières de granit, autant de produits inexploités grâce au manque de moyens de transports.

Je ne crains pas d'affirmer que, si le gouvernement du Canada avait accordé au Pacifique-Canadien les privilèges qu'il sollicitait, l'usage en commun du réseau de l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax et entre Truro et Sydney qui lui aurait permis de concurrencer le trafic de gare en gare de l'Intercolonial, et pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises, cette compagnie accaparerait en une seule nuit tous les embranchements se raccordant à l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean ou à toute autre point de son réseau où elle jouirait de ces privilèges. Je ne lui reproche pas d'avoir voulu obtenir ces privilèges car au point de vue de ses intérêts il avait raison de les convoiter. Mais, si jamais il les obtient, l'Intercolonial s'apercevra que le Pacifique-Canadien lui enlève tout le trafic que lui fournissent les lignes qui lui apportent la houille extraite des charbonnages, les marchandises qu'il reçoit du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, du chemin de fer de Moncton à Bouctouche et tous ses tributaires, et le prive non seulement de transporter les voyageurs venant de ces régions éloignées, mais aussi les marchandises que ces lignes lui apportent aujourd'hui en si grande quantité. On dira peut-être que ce projet aurait pour résultat de faire passer sous la dépendance de l'Etat des chemins de fer qui sont exploités par des compagnies particulières et qui procurent à l'Intercolonial autant de trafic qu'il en aurait s'il avait la haute main sur ces voies ferrées. Je conteste cette proposition. J'affirme que si l'Etat exploitait ces embranchements, il y aurait une forte augmentation du trafic. Je soutiens qu'aujourd'hui personne ne peut fonder, le long de ces embranchements dans les Provinces maritimes ou la province de Québec, un établissement industriel en état de soutenir la concurrence d'un établissement semblable situé le long du réseau de l'Intercolonial.

M. LEFURGEY: Cela est impossible dans l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. EMMERSON : Tous les hommes d'affaires admettent que le coût du transport est un facteur du prix de vente d'un article ouvré. On avouera que celui qui doit faire venir sa matière première par deux lignes différentes doit payer pour le transport de 15 à 20 pour 100 de plus que son rival dont l'établissement est situé près du réseau principal. J'ai parlé d'une manière abstraite de ces embranchements. Chacun à coûté à l'Etat une somme d'argent considérable. Non seulement le Dominion a versé de fortes sommes, mais chaque province s'est saignée pour venir en aide à l'établissement de ces lignes auxiliaires. Le tableau suivant montre exactement ce qu'elles ont coûté au Dominion et aux diverses provinces :

## PROVINCE DE QUÉBEC.

| Nom de la ligne. | Raccordement à | Parcours. | Subventions fédérales. Accordées. | Subventions fédérales. Payées. | Province. | Subventions provinciales. Accordées. | Subventions provinciales. Payées. | Subventions municipales. Accordées. | Subventions municipales. Payées. | Actions souscrites. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Québec et Lac St-Jean | Québec | 246·40 | 1,454,695 00 | 1,160,471 50 | Québec. | 2,533,000 00 | 2,368,816 88 | 12,000 00 | 12,000 00 | 450,000 00 |
| Québec-Central | Bifurc. d'Harlaka. | 222·00 | 398,342 00 | 348,342 00 | " | 1,076,123 14 | 1,076,123 14 | 103,000 00 | 103,000 00 | |
| | | | | | " | 362,250 00 | 362,250 00 | | | |
| Témiscouata | Rivière-du-Loup | 113·00 | 695,950 00 | 645,350 00 | N.-B. | 66,000 00 | 66,000 00 | 25,000 00 | 25,000 00 | |
| Atlantic et L. Supérieur | Métapédia | 100·00 | 766,490 84 | 766,490 84 | Québec. | 1,415,000 00 | 840,000 00 | 40,500 00 | | |

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caraquet et Gulf Shore | Bif. de Gloucester. | 68·00<br>16·78 | 224,000 00 | 224,000 00 | N.-B. | 180,000 00 | 180,000 00 | | | |
| Kent, Northern, St. Louis et Richibouctou. | " Kent | 27·00<br>7·00 | 53,699 20 | 53,699 20 | " | 41,950 00 | 41,950 00 | | | |
| Beersville Coal & Ry Co | Adamsville | 8·63 | *58,334 27 | 58,334 27 | " | 135,000 00 | 135,000 00 | | | |
| Moncton et Bouctouche | Moncton | 32·00 | 22,400 00 | 22,400 00 | " | 21,000 00 | 21,000 00 | | | |
| Salisbury et Harvey | Salisbury | 50·00 | 20,736 00 | 20,736 00 | " | 16,200 00 | 16,200 00 | | | |
| Elgin et Havelock | Petitcodiac | 28·00 | 102,400 00 | 101,600 00 | " | 96,000 00 | 94,500 00 | 70,000 00 | 70,000 00 | |
| N. B. Coal & Ry. Co | Norton | 58·00 | *29,665 45 | 29,391 01 | " | 455,000 00 | 455,000 00 | 13,000 00 | 13,000 00 | |
| Hampton et Saint-Martin | Hampton | 30 00 | *82,652 82 | 82,652 82 | " | 107,500 00 | 107,500 00 | | | |
| N. B. Southern | St. John | 82·50 | 190,400 00 | 190,400 00 | " | 139,000 00 | 139,000 00 | | | |
| N. B. & P.E.I. Ry | Sackville | 36·00 | *83,612 54 | 83,612 54 | " | 145,600 00 | 145,600 00 | 3,000 00 | 3,000 00 | |
| Albert Southern & Harvey Branch. | | 19·00 | | | " | 413,000 00 | 413,000 00 | | | |
| | | | 113,440 00 | 113,440 00 | " | 99,708 90 | 99,708 90 | | | |
| | | | 50,460 00 | 50,460 00 | " | 48,680 00 | 48,680 00 | | | |
| | | | 5,553 57 | 5,553 57 | " | 9,000 00 | 9,000 00 | | | |
| | | | | 1,036,279 41 | | | 1,906,138 90 | | 86,000 00 | |

## Non exploités.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| International du N.-B | Campbellton | 29·00 | 178,408 07 | 178,408 07 | N.-B. | 75,000 00 | 75,000 00 | 5,000 00 | 5,000 00 | |
| St. John Valley & Rivière du Loup. | Frédéricton | 6·00 | | | | | | | | |

La ligne internationale du Nouveau-Brunswick, et celle de la vallée du fleuve Saint-Jean à la rivière du Loup ne sont pas encore en exploitation, et, par conséquent, n'entrent pas dans ce débat. J'ai oublié de mentionner le chemin de fer qui relie le Canada-Eastern au village de Stanley, dans la circonscription d'York, et qui a six milles de longueur environ. Le gouvernement fédéral le subventionna au montant de $3,200 par mille, tout comme la province, et il est facile d'établir les totaux par ces détails. Mes chiffres ne représentent que le montant des subventions en espèces, à part les donations de vieux rails par le gouvernement fédéral. Vers 1870, il était d'habitude de contribuer à la construction de ces embranchements au moyen de donations de vieux rails pris sur l'Intercolonial ; je n'ai pas inclus ces contributions dans le montant des subventions que j'ai donné. Le tableau ci-contre indique le nombre des lignes secondaires dans la Nouvelle-Ecosse, leur point de raccordement, leur longueur en milles, le montant de la subvention qu'ils ont reçue 1° du Canada, 2°, des provinces et 3° des municipalités.

La ligne de la compagnie de chemin de fer et de houille du Canada relie Maccan, dans la circonscription de Cumberland, avec les mines appelées Joggins, sur la baie de Fundy; elle traverse plusieurs houillères considérables, entre autres la mine Strathcona, la mine Ninudie et une autre qui s'appelait dans mon jeune temps la "pénible."

M. LOGAN : On l'appelle aujourd'hui la mine de Fundy.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, c'est un nom plus noble. Le chemin de fer de Springhill s'étend de la jonction de Springhill, en traversant les couches de Springhill, à Parrsborough et le long des rives du bassin Minas. Les autres lignes traversent également des terrains de grande valeur minérale et desservent des régions à fort rendement de trafic.

M. J. J. HUGHES : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il a oublié une subvention de plus de $3,000,000 qu'a payée la province de l'île du Prince-Edouard.

M. LEFURGEY : $3,144,000.

L'hon. M. EMMERSON : Je n'ai pas mentionné les lignes de l'île du PrinceEdouard, mais je ne doute pas que l'honorable député le fera.

M. LEFURGEY : Il devrait y avoir un tunnel pour relier les deux réseaux.

L'hon. M. EMMERSON : De forts montants ont été affectés à la construction de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Je crois qu'on y a dépensé $7,000,000 à ces fins et la province est sillonnée en tout sens de voies ferrées.

M. A. MARTIN (I.P.-E.) : L'honorable député affirme-t-il que le gouvernement fédéral

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

| Ligne. | Raccordement à. | Nombre de milles. | Subvention fédérale. | | Subvention provinciale. | | Subvention municipale. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Accordée. | Versée. | Accordée. | Versée. | Accordée. | Versée. |
| | | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canada Coal and Railway Company | Maccan | 12·00 | 37,500 00 | 37,500 00 | 35,200 00 | 35,200 00 | ..... | ..... |
| Cumberland Railway and Coal Company | Springhill-Junction | 32 00 | 44,800 00 | 39,850 00 | 184,450 00 | 173,650 00 | ..... | ..... |
| Dominion Atlantic | Truro | 57·87 | 367,168 00 | 367,168 00 | 185,600 00 | 183,510 40 | 36,000 00 | 36,000 00 |
| " | Windsor-Junction | 188·09 | | | | | | |
| Embranchement de Windsor du G.C.R. | | 32·33 | 1,738,169 00 | 1,738,169 00 | 723,997 45 | 723,997 45 | 177,685 00 | 177,685 00 |
| Halifax and Southwestern | Halifax | 369·21 | 1,442,843 20 | 1,442,843 20 | 252,499 33 | 156,499 33 | 15,338 93 | 15,338 93 |
| Nova Scotia Steel and Coal Company | Ferrona-Junction | 12·50 | 40,000 00 | 39,840 00 | 40,000 00 | 40,000 00 | 4,000 00 | 4,000 00 |
| Cap-Breton | Pt. Tupper | 31·00 | 192,000 00 | 182,400 00 | 96,000 00 | 91,400 00 | 10,000 00 | 10,000 00 |
| Inverness Railway and Coal Company | " | 65·50 | 627,000 00 | 368,545 97 | 272,000 00 | 233,000 00 | 100,000 00 | 50,000 00 |
| Sydney et Louisbourg | Sydney | 52 74 | 89,600 00 | 87,808 00 | 87,808 00 | 82,000 00 | ..... | ..... |
| | | | ..... | 4,304,124 20 | ..... | 1,719,257 18 | ..... | 293,023 93 |

a dépensé $7,000,000 à la construction des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. EMMERSON : Je crois en effet que c'est le total dépensé de cette source.

M. A. MARTIN : Par qui ?

L'hon. M. EMMERSON : Par le gouvernement fédéral, ou naguère par le gouvernement provincial, mais remboursé par l'Etat.

M. A. MARTIN : L'honorable député ne devrait pas faire cette assertion ; elle n'est pas exacte.

L'hon. M. EMMERSON : Je n'ai pas les chiffres ici, et l'on peut me corriger. Je ne veux pas exagérer le montant que le pays a versé dans la construction des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard, mais je sais que c'est un montant très élevé, et que le nombre des embranchements est considérable. D'ailleurs ce sujet n'entre pas dans mon argumentation et je ne veux pas l'y introduire. Il n'a aucun rapport avec la discussion, car les chemins de fer de l'île du Prince-Edouard ont été construits comme partie du réseau de l'Etat, tandis que mon argumentation porte sur les chemins de fer d'entreprise privée, subventionnés par les gouvernements fédéral et provinciaux. Je ne m'éloignerai pas de ce sujet.

Donc le total des subventions payées à ces chemins de fer est de $12,050,514.46, tel qu'il appert au tableau sommaire suivant :

| — | Subventions fédérales versées. | Subventions provinciales versées. | Subventions municipales versées. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Province du Nouveau-Brunswick | 1,036,279 41 | 1,906,138 90 | 86,000 00 |
| " de la Nouvelle-Ecosse | 4,304,124 20 | 1,710,257 18 | 293,023 93 |
| " de Québec | 1,412,440 84 | 1,268,250 00 | 25,000 00 |
| Total | 6,752,844 45 | 4,893,646 08 | 404,023 93 |
| Grand total | | | 12,050,514 46 |

Il convient de dire franchement ce qui en est. Le Canada entreprit de construire le chemin de fer intercolonial. Ce n'était pas, je crois, l'intention des pères de la confédération que les provinces contribuassent d'aucune façon à la construction de ces petites lignes provinciales. Mais on procéda autrement. Je ne saurais dire à quelle date exactement, mais je sais qu'on adopta une autre manière de voir, et les différentes provinces contribuèrent à la construction d'embranchements de chemins de fer, pour desservir les régions éloignées des lignes principales, afin de leur donner des moyens de transport. Souvent ces municipalités ne savaient pas ce qui les attendait, et dans bien des cas peut-être on a construit de ces lignes qui n'étaient d'aucune utilité. Et cependant, qui voudrait dire qu'il fallait priver ces municipalités d'un chemin de fer ? Comment procédait-on? Les fondateurs de l'entreprise se présentaient probablement en premier lieu au gouvernement provincial et disaient : Ce chemin de fer est utile et nous vous demandons de l'aide ; si vous consentez, le gouvernement fédéral consentira peut-être. Ils recevaient une promesse et, forts de cette promesse, ils venaient à Ottawa et disaient au Gouvernement: La province consent à subventionner cette ligne ; vous allez aussi nous accorder votre concours. Ils obtenaient ainsi des subventions des deux gouvernements. Ou bien, ils s'adressaient au gouvernement d'Ottawa, le premier, puis ensuite au gouvernement provincial, ou vice versa, selon qu'ils croyaient en tirer plus d'avantages. Les chemins de fer furent construit : souvent les obligations se vendaient à bien bas prix ; d'autres fois, on ne réalisait guère plus que le montant strict de la construction. Mais il est bien plus difficile de maintenir un chemin de fer en exploitation que de le construire et le livrer au trafic. Tout le monde sait que nos grandes corporations de chemins de fer sont obligés d'année en année de s'adresser au Parlement pour se faire autoriser à émettre de nouvelles débentures, du produit desquelles, elles affecteront les sommes absolument requises pour perfectionner leurs réseaux. L'achèvement d'un chemin de fer n'est pas un achèvement pour toujours. La détérioration et les changements qui s'opèrent sans cesse entraînent de fortes dépenses sur le capital ; il est impossible qu'un chemin de fer puisse, à même ses recettes, subvenir à ses améliorations, au renouvellement de son matériel de traction, ni même se maintenir en l'état de sa première exploitation.

Ces lignes n'ont pu se payer d'améliorations ; elles n'ont pu obtenir de crédit, les sources en étant épuisées, de sorte que plusieurs d'entre elles sont aujourd'hui incapables d'exploitation profitable. Elles n'apportent pas aux municipalités les avantages

qu'elles devaient, et je suis sûr qu'en venant en aide à ces lignes, le Parlement voulait qu'elles desservent convenablement les régions qu'elles traversaient, afin de contribuer à leur développement industriel et agricole. En conséquence, nous avons aujourd'hui sur le parcours du chemin de fer intercolonial un grand nombre de chemins de fer qui remplissent l'objet de leur construction, et le Canada ayant contribué si généreusement à les construire, devrait sans hésitation aviser aux meilleurs moyens de leur venir en aide, tout en aidant aux municipalités qu'elles desservent.

Je ne réclame pas l'adoption de la résolution que j'ai proposée, pour la simple raison que ce sont ces municipalités seules qui vont profiter de cette aide. Je vais pouvoir montrer, je crois, que le chemin de fer intercolonial lui-même en bénéficiera et que les contribuables du Canada n'en seront pas davantage obérés. Comme je l'ai dit, si le chemin de fer intercolonial était une corporation privée, il absorberait tous les embranchements qui règnent sur son parcours, peut-être aussi ceux que j'ai nommés dans le tableau que je viens de lire. J'ai lieu de le croire, parce que c'est la pratique ailleurs. C'est une opération qui n'augmente pas la dette de ces corporations, et elle pourrait se faire dans le cas du chemin de fer intercolonial sans ajouter un sou à la dette nationale, ni augmenter l'impôt sur le peuple. Il n'y a pas une des municipalités desservies par les lignes tributaires du chemin de fer intercolonial qui ne soit susceptible de beaucoup de développement. Pas une seule qui ne progresserait et ne progresserait encore si elle avait un bon service de chemin de fer et des moyens faciles de transport. Si cette motion entraînait quelque dépense d'argent, je comprends que le public, principalement dans Ontario, pourrait hésiter longtemps avant de lui apposer le sceau de son approbation, mais elle ne tend pas à cela ; ce n'est pas ce qu'elle comporte. On me dirait peut-être : Nous avons versé de forts montants dans la construction du chemin de fer intercolonial, en avons-nous obtenu quelque rapport? Aucun ; les dépenses ont souvent excédé les recettes, et il est difficile de rétablir l'équilibre. Dans un sens, c'est la vérité, et non dans l'autre, car, comme je l'ai dit, les rapports sur le chemin de fer intercolonial ne montrent pas les conditions d'exploitation de ce chemin de fer sous leur véritable jour. La modicité, l'extrême modicité de ses tarifs sont la cause que sa comptabilité accuse un solde de débit contre le chemin de fer intercolonial même, mais si nous pouvions englober toutes ces lignes, et tirer du public qu'elles desservent l'argent qu'il a économisé en les utilisant comme moyens de transport, nous réaliserions un montant qui représenterait sans aucun doute la somme des intérêts sur les déboursés, et une encaisse fort respectable. On parle du Pacifique-Canadien comme d'une splendide ligne de rapport. C'est vrai, mais il produit des dividendes qu'en tant que le public contribue à les accumuler. Le chemin de fer intercolonial ne rapporte pas de profit, parce que le Parlement et les gouvernements respectifs du Canada ont cru qu'il était préférable, dans l'intérêt du pays, de relier entre elles nos provinces éparses et de détourner le commerce des états de l'Est de la Grande-République pour l'amener vers les provinces canadiennes, comme on les appelait autrefois. Ce résultat a été obtenu, grâce à la modicité des tarifs ; les marchés ont été livrés à l'industriel canadien, et le chemin de fer intercolonial, par la réduction de ses prix de transport, a contribué d'autant à l'expansion du commerce des autres provinces ; mais pour cette raison même son excédent de recettes n'est pas ce qu'il devrait être.

Qu'y a-t-il à faire dans les circonstances? Ne devons-nous pas faire ce qu'ont fait le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer du Grand-Tronc, et absorber les autres lignes par bail de location ? On peut les acheter, pourvu qu'on ait les fonds voulus, et ce serait peut-être plus sage, mais le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer du Grand-Tronc, qui emploient des méthodes pratiques, acquerraient ces lignes à bail, à charge par eux de payer en certains cas un montant suffisant pour acquitter l'intérêt sur une évaluation raisonnable des lignes acquises, ou en d'autres cas, d'exploiter les embranchements conjointement avec les lignes principales, adjugeant à chaque ligne secondaire respectivement une part des recettes brutes. Un bel exemple de ces méthodes se rencontre au Nouveau-Brunswick, dans un embranchement de 28 milles de longueur construit entre Plaster-Rock, dans la vallée de la rivière Tobique, et Perth-Centre, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien. Une corporation privée construisit ce chemin de fer avec l'aide du Gouvernement, et en commença l'exploitation ; mais la population de la riche vallée de la Tobique se déclara bientôt mécontente du service. Le chemin de fer Pacifique-Canadien offrit de le louer à long terme, en s'engageant à lui payer une part des recettes brutes, et de l'exploiter comme partie de son réseau.

Le marché fut conclu et a été un succès non seulement pour le chemin de fer canadien du Pacifique mais pour la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Tobique. Cette transaction n'ajoute pas aux obligations financières du chemin de fer canadien du Pacifique, mais elle lui a valu un surcroît de trafic pour sa ligne principale, tout en apportant plus de satisfaction à la population que cet embranchement dessert, et en donnant de bons revenus aux constructeurs de cette ligne. On peut faire la même chose avec avantage de toutes les lignes que j'ai mentionnées. Combien il est important pour le chemin de fer intercolonial d'exercer son empire sur le territoire qui est censé être dans sa sphère, comme par exemple d'avoir la haute

main sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edourad, qui le rapproche du réseau de l'île du Prince-Edouard. Combien il est important que le chemin de fer intercolonial ait la haute main sur toutes les lignes dites charbonnières et les exploiter ; car elles sont ses principales sources de trafic. Le transport de la houille est un facteur important dans les recettes du chemin de fer intercolonial, et les régions éloignées desservies par ces embranchements lui contribuent un fort volume de commerce. A mon sens, ce serait agir d'une manière pratique que d'accaparer toutes ces lignes sur le pied des conditions que je disais il y a un instant. Je crois qu'on peut les avoir à ces conditions, et la centralisation de l'administration éviterait toutes les dépenses qu'entraîne la gestion séparée de chacune de ces lignes. Dans les circonstances, il me semble qu'il serait de saine administration d'adopter la proposition énoncée dans la motion.

M. BLAIN : Quel est le bilan des embranchements que l'honorable député propose au Gouvernement d'acheter ?

L'hon. M. EMMERSON : Là où l'administration a été faite, les lignes ont dans chaque cas produit un excédent de recettes, toutes dépenses payées.

M. BLAIN : C'est encore le cas aujourd'hui ?

L'honorable M. EMMERSON : Je puis citer un cas, celui du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard qui paye l'intérêt sur ses obligations et rapporte un dividende raisonnable sur les actions ordinaires. Il en est de même aussi du Kent-Northern. D'autres lignes n'ont pas été heureuses. Une entre autres, l'Albert, une des plus importantes de l'est du Canada, qui traverse une des régions les plus riches de cette partie du pays, n'a pas été un succès, et la raison en est, me dit-on, que les promoteurs négocièrent, lors de la construction de la ligne, il y a bien des années, une forte émission de débentures sur le marché anglais. Cette émission était disproportionnée à la valeur de la ligne, et l'intérêt n'étant pas payé, les porteurs d'obligations usèrent de leur droit de forclusion. Un autre syndicat acheta le chemin de fer ; je ne le connais pas, mais je crois savoir qu'il a certainement réalisé un profit, sans compter qu'il a affecté chaque année de forts montants à l'amélioration de la ligne.

Qu'on facilite le transport, et l'énergie et le capital y afflueront. Il en est de même pour les autres régions. Prenons encore la circonscription de Gloucester : nul ne peut traverser cette riche et luxuriante contrée de Bathurst à Shippegan et la Tracadie, sans se convaincre que c'est une des régions les plus riches de la province—riche au point de vue agricole, riche en produits naturels, tels que les carrières de pierre, la pêche, tous susceptibles de la plus profitable exploitation. Si la ligne qui dessert cette région était reliée au chemin de fer intercolonial, le capital et l'énergie s'y introduiraient et le chemin de fer intercolonial en bénéficierait d'autant. Nul doute que le pays entier en ressentirait les effets et en profiterait. Les industriels de cette partie du pays y trouveraient de meilleures sources d'alimentation, tout en donnant du travail aux populations qui se livreraient à l'exploitation des produits naturels et les apporteraient sur le marché. Ainsi ces régions y trouveraient leur compte et le reste du pays en profiterait proportionnellement.

Ce que je viens de dire au sujet de ces deux circonscriptions est non moins vrai pour les autres ; ce que j'ai dit pour une ligne de chemin de fer s'applique également aux autres, peut-être pas au même degré, mais la différence entre elles n'est pas très perceptible. Certaines d'entre elles sont plus avantageusement situées que certaines autres, mais le chemin de fer intercolonial serait très justifiable au point de vue des affaires, de les englober toutes comme lignes auxiliaires. C'était, je crois, l'intention des pères de la confédératin que le chemin de fer intercolonial fut seul à recueillir le trafic des Provinces maritimes pour le transporter vers l'ouest, et à amener vers l'est pour les distribuer, les produits manufacturés des provinces à l'Ouest. Le chemin de fer intercolonial a rempli dans une large mesure l'objet de sa construction, mais il le remplira davantage si nous procédons de la manière indiquée dans la résolu tion que je vais proposer dans un instant.

On a parlé de l'île du Prince-Edouard et j'ai fait une déclaration au sujet de cette province. Y compris les dépenses encourues par le Gouvernement, antérieurement à la confédération, $7,307,364.86 ont été dépensées dans la construction des chemins de fer sur l'île du Prince-Edouard. De cette somme $3,114,735.11 ont été dépensés avant la confédération.

M. A. MARTIN (I.P.-E.) : L'honorable député veut-il me permettre ? Il a déclaré que $7,000,000 ont été dépensés, et il a ajouté en modifiant ce chiffre que $3,114,000 avaient été dépensés avant la confédération. C'est $3,144,000 ; mais il n'a pas dit quel gouvernement avait dépensé ce montant.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai dit avant la confédération. Quelle différence y a-t-il que ce soit avant ou après la confédération?

M. A. MARTIN (I.P.-E.) : Qui a fait cette dépense ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne m'en soucie pas. Je ne fais pas en ce moment de politique de parti ; je ne parle pas de ce gouvernement-ci ou de ce gouvernement-là, je parle du chemin de fer intercolonial Je discute une proposition d'affaire, indépendamment des partis, des gouvernements, des

hommes. Plus de $7,000,000 ont été dépensés sur les chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Ce ne sont pas des subventions, mais des dépenses directes par le gouvernement du jour, à compte du chemin de fer de l'Etat, exploité par l'Etat, de sorte que ces chemins de fer n'entrent pas dans le cadre de ma résolution.

Il est inutile de prendre plus longtemps le temps de la Chambre. Je l'ai peut-être déjà ennuyée. J'ai parlé de l'absorption des embranchements. J'ai toujours pensé que le chemin de fer intercolonial n'avait pas complètement rempli sa mission, parce qu'on ne lui avait pas donné l'avantage de la remplir efficacement et effectivement. J'ai toujours cru qu'il fallait prolonger le chemin de fer intercolonial jusqu'aux grands lacs, et je crois que le temps n'est pas éloigné où nous pourrons réaliser ce projet. Il y a une couple d'années, un projet de loi important fut soumis au Parlement. J'avais alors l'honneur de diriger le ministère des Chemins de fer et des Canaux. Je fis inclure dans certaine législation une disposition réservant au chemin de fer intercolonial le droit de circulation sur la ligne projetée entre le Côteau et Parry-Sound. Mais cela ne suffit pas. Il faut, je crois, ne pas perdre de vue les deux détails importants qui suivent. Pour remplir l'objet de sa construction, le chemin de fer intercolonial doit passer au milieu des centres du commerce dans Ontario.

Il faut lui donner accès aux centres industriels d'Ontario, qui sont les nerfs du commerce, et je crois que comme moyen de stimuler et de créer des échanges commerciaux, en même temps que de conserver sur le territoire canadien le transport des marchandises canadiennes jusqu'aux ports de mer canadiens, il est important et même très important que l'Intercolonial soit mis en état de rendre ce service, et qu'on devrait le prolonger à l'ouest de Montréal et lui donner accès à Toronto et autres centres commerciaux importants, de même qu'à des ports des Grands lacs, ce qui lui permettrait de faire le service dont j'ai parlé et assurerait aux voies canadiennes le transport des marchandises jusqu'à des ports maritimes canadiens.

Pour ceux qui ont foi dans l'avenir du pays, avant de longues années il y aura chez nous du trafic pour alimenter plusieurs autres chemins de fer. Il faut que les produits immenses de l'Ouest trouvent une sortie par les portes de l'Atlantique, et nous ne sommes pas en état de fournir d'une façon aussi rapide et aussi parfaite qu'on le devrait des facilités égales aux besoins. Le grand sujet de plainte aujourd'hui est que les chemins de fer que nous avons présentement ne suffisent pas aux besoins du trafic.

Il n'est pas de mon devoir de dire exactement jusqu'à quels ports des lacs l'Intercolonial devrait être prolongé, mais je prétends qu'il devrait l'être jusqu'à un port ou à des ports de nos grandes mers intérieures, où il pourra recevoir, par eau, le trafic immense de grain qui partira du Manitoba et viendra à Port-Arthur et à Fort-William, et il faudra en même temps que le chemin de fer soit relié avec Toronto et autres villes qui peuvent fournir dans l'Est du trafic à l'Intercolonial, lequel amènera ensuite celui de l'Est au centre même du commerce de notre pays.

Or, monsieur l'Orateur, je ne crois pas être trop optimiste quand je dis que le temps viendra, et il n'est pas éloigné, où le Canada devra adopter une politique de ce genre. Je ne sais pas ce que le Gouvernement fera ; je ne sais pas quelles sont ses intentions à ce sujet ; mais je sais qu'il viendra un jour à la tête du pays un gouvernement, et j'espère que ce sera avant que je sois disparu de la scène de ce monde, qui adoptera cette politique, qui fera de l'Intercolonial une exploitation nationale dans le véritable sens du mot, afin que l'on ne puisse pas dire que ce réseau est simplement un jouet pour les Provinces maritimes, mais qu'il est véritablement une entreprise nationale destinée à remplir l'objet et les vues que nous trouvons énoncées dans les débats sur la confédération, et qui réalisera les prophéties qui ont été faites à cette époque par George Brown et sir John A. Macdonald, lorsqu'ils ont visité Halifax et Saint-Jean (N.-B.) en 1864, à leur retour de la conférence de Charlottetown.

Quelles étaient à cette époque leur vues concernant ce chemin de fer ? Il me suffirait de dire à mes honorables collègues de relire ces discours magnifiques et ces prophéties splendides ; mais je ne veux pas laisser relire ces discours magnifiques et ces prophépasser cette occasion de rappeler que sir Charles Tupper a eu une vision prophétique du bien que l'Intercolonial pourrait faire dans l'avenir. Je n'ai jamais appartenu à son parti, mais le courage considérable dont il a fait preuve et sa clairvoyance ont toujours eu mon admiration. Je crois qu'il existe encore aujourd'hui dans notre pays un courage et une confiance qui nous maintiendront dans le même chemin et nous engageront à accomplir ce que l'on a conçu à l'époque de la confédération, c'est-à-dire que l'on fera de l'Intercolonial une entreprise nationale, qui ne desservira pas seulement une partie du pays ou une autre, mais tout le Canada, et contribuera à donner un développement magnifique au pays dont nous sommes si fiers.

Le courage et la confiance sont des facteurs importants dans la vie des nations. Dieu n'aime pas les pusillanimes, soit chez les individus, soit dans les nations ou dans les parlements; je dis cela avec tout le respect que je dois à cette Chambre. Notre pays a devant lui un grand avenir ; notre devoir est d'aller en avant, et en agissant ainsi, nous contribuerons certainement à l'extension et au développement de chaque province du Canada. Je ne vois pas de li-

mite à notre commerce et à notre agrandissement général. Le Canada est animé aujourd'hui d'un esprit de combativité. Cet esprit existe non seulement chez les individus, mais dans les partis politiques et les nations, et si nous l'avons, je suis certain que nous ne craindrons pas d'entreprendre la solution de ces grands problèmes.

J'ai écouté l'autre jour avec beaucoup de plaisir de débat sur le projet de canal d'Ottawa à la baie Georgienne. J'ai été heureux de constater l'optimisme, le sentiment de confiance, si l'on préfère le mot, dans l'avenir de notre pays. Si nous n'avons pas cette foi, cette confiance, certainement personne d'autre que nous ne l'aura. Celui qui hésiterait en face des grandes entreprises qui peuvent amener le développement de notre commerce, parce qu'il croirait qu'il y a des gens timides parmi nous, n'est pas digne de représenter un comté. Nous sommes ici comme les chefs de la nation, non pas comme des partisans, des serviteurs et des opportunistes, nous sommes ici pour tracer, indiquer la voie que d'autres doivent suivre. Je crois que si nous devions ce soir tracer la voie relativement au projet que nous discutons et avec d'autres projets dont l'opinion publique s'occupe, on nous féliciterait certainement d'exprimer notre confiance dans l'avenir de notre pays, confiance qui est justifiée par les faits acquis et les perspectives qui sont devant vous.

Le Canada d'aujourd'hui a de plus grandes aspirations et découvre des choses auxquelles il n'avait jamais pensé auparavant. Cela est vrai. Du moment que nous admettons cela et avec les avantages qui s'offrent à nous, à cause de cette vision plus large que nous avons et des moyens plus grands à notre disposition, possédant le pays dans lequel nous avons foi, n'hésitons pas, même s'il nous faHait prendre quelques risques, de faire le pas important. Il n'est pas douteux que la motion que je soumets à la Chambre n'offre aucun risque ; elle contient au contraire, un élément d'affaires—d'affaires sûres—un élément qui recevra, ainsi qu'il le mérite, l'approbation de toutes les provinces de la Confédération.

Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer la motion qui est inscrite à mon nom sur le feuilleton de notre ordre du jour. Elle sera appuyée par mon honorable ami le député de Grey-nord (M. Telford).

M. W. P. TELFORD (Grey-nord) : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur d'appuyer la proposition, et en le faisant, je crois pouvoir dire qu'il est inutile pour moi d'ajouter une seule parole à l'exposé magnifique qu'a fait du sujet mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson).

Il a épuisé la question. Il est vrai que je pourrais continuer la discussion pendant quelque temps sur ce sujet, mais je ne ferais que répéter ce qui a été si bien dit par mon honorable ami, et je ne crois pas que ce soit un moyen profitable d'employer le temps de cette Chambre, bien que cela soit fait très souvent. Je dois dire, cependant, que dans la région de la baie Georgienne nous considérons le chemin de fer de l'Intercolonial comme étant de grande importance pour les ports de la baie Georgienne. Nous saluerions avec plaisir la prolongation de ce chemin de fer jusque chez-nous, parce qu'il offrirait une concurrence plus efficace et qu'il serait le meilleur moyen que nous pourrions désirer de provoquer l'abaissement des prix de transport, outre que nous serions dispensés de la nécessité de requérir les services de la commission des chemins de fer.

On ne se rend peut-être pas compte exactement du trafic que nous pourrions fournir ?à l'intercolonial. Si la Chambre, dans sa sagesse, décidait la prolongation du réseau de l'Intercolonial jusqu'à Owen-Sound, je crois que notre région pourrait certainement fournir un tiers du trafic de cette ligne. Les collines qui entourent Owen-Sound mettent cette ville dans une situation très désavantageuse. Une locomotive ne peut traîner qu'un petit nombre de wagons hors de la ville, tandis que par la voie projetée entre Monford et Collingwood, une locomotive pourrait en traîner quarante. Cela fait une grande différence. Aujourd'hui, nous ne recevons dans nos élévateurs qu'un ou deux millions de boisseaux de grain chaque automne. Si une locomotive pouvait sortir quarante wagons de la ville, je suis certain que nous fournirions au trafic plusieurs millions de boisseaux de plus qu'aujourd'hui, et cela de la façon la plus économique et la plus avantageuse possible. Dans le moment, il y a inactive à nos quais une flotte ayant une valeur de $3,500,000. Owen-Sound possède le meilleur port de la baie Georgienne, le plus facile d'accès et celui qui reste ouvert le plus tard à l'automne. Le plus gros navire en acier qui est dans notre port aujourd'hui y est entré le jour de Noël. Une autre chose qui aiderait à fournir du trafic à la ligne proposée est ce fait qu'aussitôt que l'embranchement du chemin de fer transcontinental sur Port-Arthur sera terminé et que la communication sera établie entre ce port et Winnipeg, le trafic qui passera par cette route sera assez fort pour alimenter tous les chemins de fer, l'Intercolonial compris, et leur fournir autant de transports qu'il leur sera possible d'opérer. Je puis ajouter aussi que le trafic venant du canal du Sault-Sainte-Marie est plus considérable que le trafic réuni des ports de Londres et du canal de Suez et plus grand encore que le trafic réuni de Liverpool et du canal de Suez. Plus le Canada pourra offrir de débouchés à ce trafic, plus il en passera par les ports de la baie Georgienne jusqu'à l'Atlantique. Je suis assez optimiste pour croire que pendant les prochains douze mois un tiers des exportations totales du continent américain passera par les ports de la baie Georgienne, et une partie encore plus grande par le canal de la

baie Georgienne, lorsqu'il sera terminé, et que non seulement, notre grand Nord-Ouest canadien, mais même Duluth et Chicago seront tributaires de ce grand courant de trafic, parce que c'est une vérité, bien que très rebattue, que le commerce suit toujours la voie la plus facile.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, mon honorable ami le député de Westmoreland (M. Emmerson) a traité la question d'une façon très complète. Je regrette qu'au moment où la Chambre est saisie de cette question, la seconde en importance qui ait été traitée pendant cette session, un aussi grand nombre de nos collègues soient absents et en particulier qu'il y ait si peu de membres de l'opposition présents, parce que, après tout, c'est principalement une question sur laquelle...

M. FOWLER : Il y a en proportion plus de membre de l'opposition en ce moment dans la salle que de membres de la droite.

M. LOGAN : J'ai compté le nombre des députés présents dans ce débat et j'en ai trouvé quatorze appartenant à la gauche.

M. J. D. REID : Il n'y en a eu que vingt-deux sur l'autre côté.

M. LOGAN : Il y en avait cinquante à soixante de ce côté (la droite) de la Chambre.

M. J. D. REID : Vingt-deux seulement.

M. LOGAN : Je ne crois pas que les membres de la droite aient autant besoin d'être convertis que ceux de l'opposition, et conséquemment je regrette de ne pas voir plus de ces derniers présents. Ce débat, monsieur l'Orateur, est très important ; important pour toutes les parties du Canada et plus particulièrement pour les Provinces maritimes.

Mais je crains que lorsque nous parlons du chemin de fer intercolonial dans cette Chambre, on s'imagine que l'on en parle comme d'une chose n'entéressant que les Provinces maritimes, et que nous oublions que, comme régulateur des tarifs de transport des marchandises, l'Intercolonial rend des services importants à la grande province d'Ontario et à la province de Québec, et qu'en traversant la province de Québec il rende encore un service signalé à cette province.

L'honorable député de Westmoreland propose par sa motion que l'Intercolonial soit prolongé vers l'Ouest, et je compte bien vivre assez longtemps, monsieur l'Orateur—j'espère qu'il ne me faudra pas vivre bien longtemps—pour voir l'Intercolonial traverser la province d'Ontario, afin que la population de cette grande province puisse comprendre que l'Intercolonial n'est pas seulement un chemin de fer provincial, mais un chemin de fer national, et qu'il est de son devoir de lui aider du mieux qu'il lui sera possible.

Mon honorable ami (M. Emmerson) a fait voir que le côté faible du chemin de fer intercolonial, comme chemin de fer de rapport, est qu'il n'a pas un bon service d'embranchements. Nous, des Provinces maritimes, n'avons pas besoin que l'on nous apporte des arguments pour nous convaincre de cette nécessité, mais il est peut-être bon de faire à ceux qui ne connaissent pas très bien les Provinces maritimes que les chemins de fer qui devraient être des tributaires naturels de l'Intercolonial sont réellement des tributaires à des chemins de fer qui lui font concurrence. J'ose dire que les trois quarts du trafic qui lui est fourni par les prétendus tributaires de l'Intercolonial en destination de localités de l'ouest de l'Ontario, sortent de l'Intercolonial au premier point de raccordement possible, ce qui donne au chemin de fer canadien du Pacifique les profits du transport de longue distance vers l'ouest. Je sais qu'en réalité, plusieurs de ces petits chemins de fer n'envoient pas leurs marchandises en destination de l'ouest par voie de l'Intercolonial, mais par Saint-Jean (N.-B.) et par le chemin de fer canadien du Pacifique. Il y a plusieurs raisons pour cela, et l'une de ces raisons, est que la compagnie du Pacifique-Canadien offre de meilleurs avantages et des commissions plus élevées aux agents de transport que le réseau de l'Etat ne peut offrir. Je sais que sur l'un des chemins de fer locaux des Provinces maritimes il est impossible d'obtenir un billet pour Montréal par l'Intercolonial, vu l'insistance que l'on met à vous faire voyager par le chemin de fer canadien du Pacifique. Je prétends donc que ces chemins de fer qui devraient être tributaires de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes ne l'alimentent pas du tout, mais fournissent du trafic à ses concurrents. L'Intercolonial ne reçoit donc pas de ces embranchements le trafic qu'il devrait recevoir, et il ne l'aura jamais tant qu'ils ne feront pas partie du réseau principal.

Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que le pays consentirait jamais à payer le prix que ces chemins de fer ont coûté, parce que cela prendrait plusieurs millions. Mais je crois que le pays approuverait que l'Etat prît à bail l'exploitation de ces lignes à un prix raisonnable, basé sur les recettes nettes actuelles de ces chemins de fer et les recettes futures qu'elles donneront lorsqu'elles seront administrées par le Gouvernement. Mon honorable ami (M. Emmerson) ne demande pas d'augmenter la dette du pays. Si je le comprends bien, son désir serait que l'Etat prît en location ces embranchements et les exploitât comme partie de l'Intercolonial.

L'hon. M. EMMERSON : Parfaitement.

M. LOGAN : Ces chemins de fer n'ont pas actuellement l'outillage suffisant pour le transport de marchandises, si on voulait leur en confier. Voici, par exemple, un chemin de

fer de 20 milles de longueur, qui n'aura probablement pour faire son service qu'une ou deux locomotives à moitié usées. Ces chemins de fer n'ont pas un trafic suffisant pour leur permettre de faire ces frais d'abaisser leurs rampes au niveau des grands chemins de fer modernes, et tout ce que peuvent faire leurs locomotives, c'est de traîner trois ou quatre wagons, ce qui nécessairement est plus coûteux, et pour faire face à cette dépense ils sont obligés de demander des prix de transport exorbitants.

Les tarifs de quelques-unes de ces voies ferrées sont réglementés par la commission des chemins de fer, mais il y a des chemins de fer qui ont des chartes provinciales et ne sont pas sous l'autorité de la commission. Il en résulte l'absence d'uniformité des tarifs sur ces chemins de fer locaux. Dans plusieurs cas ils font payer à leurs clients le plus qu'ils peuvent. Dans d'autres cas, lorsqu'ils ont intérêt à aider à une industrie particulière établie dans une localité qu'ils traversent, ils essaient d'écraser les autres industries de même genre.

Dans mon propre comté il y a un embranchement de chemin de fer allant de Maccan, sur l'Intercolonial., à Joggins. Ce chemin de fer appartient aux propriétaires de la mine de charbon Joggins. D'autres houillères se trouvent sur le parcours de cette ligne, dont notre honorable collègue (M. Emmerson) a mentionné quelques-unes. On se plaint toujours que ce chemin de fer n'est exploité que dans l'intérêt de la mine appartenant aux propriétaires de la ligne, et non pas de façon à être utile aux autres mines. Dans ce cas particulier, il me semble que ce devrait être le devoir du gouvernement du Canada de prendre possession de ce chemin de fer et de donner des droits égaux aux grandes houillères de ce district.

Il y a aussi dans mon comté un chemin de fer de 32 milles de longueur qui va de Springhill à Parsboro, et nous entendons continuellement des plaintes au sujet des tatarifs de transport sur cette ligne. On dit que de nouvelles houillères ne peuvent être exploitées sur le parcours de la ligne, parce que les capitalistes se disent : A quoi nous servira-t-il d'ouvrir une mine de charbon si nous sommes obligés de payer les prix de transport d'un chemin de fer qui possède une mine rivale ? On se plaint aussi que ceux qui expédient des marchandises par ce chemin de fer sont obligés de payer le double des prix ordinaires de transport. On comprend facilement alors que Parsboro soit placé dans une situation défavorable, parce que lorsqu'il lui faut expédier des marchandises jusqu'à Halifax ou Saint-Jean (N.-B.) par chemin de fer, la consignation doit s'en faire par deux chemins de fer différents.

J'ai déjà dit que le matériel roulant sur ces embranchements ne consistait bien souvent qu'en une ou deux locomotives. Sur quelques-uns de ces chemins, les wagons sont loués du chemin de fer intercolonial, de sorte que, si un cultivateur désire expédier du foin, par exemple, il lui est absolument impossible d'obtenir un wagon, et il ne peut s'en procurer un que grâce à la bonne volonté des fonctionnaires de l'Intercolonial. Un grand nombre de ces embranchements offrent un service très inférieur pour le transport des voyageurs, parce qu'à cause des paiements annuels d'intérêts auxquels ils ont à faire face, il leur est impossible d'acheter et d'entretenir des voitures modernes pour les voyageurs.

Je désire faire remarquer à cette Chambre que je ne me présente pas ce soir devant elle en mendiant, et que mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) ne vient pas quêter du pays l'achat de ces voies ferrées. Il déclare, et je l'appuie, que ce sera une bonne affaire pour les deux parties. Ce sera une bonne affaire pour ces petits chemins de fer et l'Intercolonial retirera des bénéfices si le pays en prend possesison et donne un meilleur service.

L'hon. M. EMMERSON : Nous pourrions placer sur ces lignes louées nos vieux rails et notre vieux matériel roulant.

M. LOGAN : Si le Gouvernement louait ces chemins de fer l'Intercolonial s'assurerait le transport de toutes les marchandises en destination des localités de l'Ouest. Présentement sur le chemin de fer intercolonial, on remplace les petites locomotives par de plus grosses. Les rails plus légers sont remplacés par des rails de 80 livres à la verge linéaire et l'on pourrait alors utiliser ces locomotives plus petites et les rails de 57 à 70 livres à la verge que l'on enlève de la ligne principale pour ces embranchements, ce qui suffirait aux besoins du trafic.

L'hon. M. EMMERSON : Il y a des milliers de tonnes de ces rails légers disponibles.

M. LOGAN : Mon honorable ami l'ex-ministre des chemins de fer nous dit qu'il y a des milliers de tonnes de ces rails que l'on pourrait utiliser sur ces embranchements, et dans ce cas la dépense pour les mettre en bon état de service serait grandement réduite.

Je puis dire que le comté que je représente désire que le Gouvernement s'occupe sérieusement de cette question. Parce que l'Intercolonial nous a été donné à l'époque de la confédération, devons-nous toujours être satisfait d'un chemin qui n'acquiert pas d'embranchements ou n'étend pas ses ramifications ? Si tel est le cas, monsieur l'Orateur, nous ne sommes pas bien servis. Je n'ai pas le moindre doute que si la compagnie du Pacifique ou celle du Grand-Tronc possédait le chemin de fer intercolonial, elles achèteraient tous ces embranchements et en feraient des lignes qui ali-

menteraient leur tronc principal, et qu'elles construiraient d'autres embranchements dans d'autres parties des Provinces maritimes.

Mon honorable ami a parlé de l'avenir des Provinces maritimes. Il a dit que, en ces derniers temps, nous avions ouvert nos yeux sur les champs dorés de l'Ouest. Il est temps que la population des Provinces maritimes jette les yeux sur ces champs et s'inquiète de ce que leur avenir nous réserve. N'arrivera-t-il pas un temps où les Provinces maritimes auront dans la Chambre des communes une représentation moindre à cause de la croissance de l'Ouest? Devons-nous rougir de la partie du pays située sur les bords de la mer ? Cette partie n'est-elle pas l'une des plus riches du Canada en minéraux, en pêcheries, en bois, en terrains agricoles, et possédant toutes les conditions les plus avantageuses possibles et devons-nous nous contenter des moyens actuels de communication par voie ferrée ? Je ne le crois pas. Avec mon honorable ami, je crois que le Gouvernement qui s'occupera de cette question avec courage, et se rendra compte du grand avenir qui attend les Provinces maritimes, aura l'approbation non seulement de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, mais aussi de tout le Canada. S'il est nécessaire, pour faire du Canada un grand pays, que l'Etat achète ces embranchements, il devrait les acheter ; s'il est nécessaire aussi d'en construire d'autres, l'Etat devrait les construire.

Monsieur l'Orateur, je soumets humblement que cette question en est une qui intéresse toutes les parties du Canada. Tout comme nous dans les Provinces maritimes sommes intéressés à aider au développement de nos grandes prairies de l'Ouest, à construire des chemins de fer traversant les montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique, ainsi je crois que la population de l'ouest du Canada devrait aider aux Provinces maritimes, en leur donnant de meilleures communications par voies ferrées, qui les feront épanouir comme des roses, ce qui fera disparaître à tout jamais le sentiment qui pourrait exister dans le cœur de notre population qu'il eût mieux valu pour nos provinces de n'être jamais entrées dans la Confédération.

Cette résolution propose une bonne chose; le Canada devrait acheter ces embranchements et nous devrions prolonger l'Intercolonial jusque dans les provinces de l'Ouest, et ainsi ajouter un autre anneau à la grande chaîne qui lie la Confédération canadienne. Si nous prolongeons l'Intercolonial jusque dans la province d'Ontario, nous pouvons espérer que la population de cette province portera plus d'intérêt à notre chemin de fer, comme partie de notre voie transcontinentale nationale. Il y a quelques jours j'ai donné mon humble appui au projet du canal de la baie Georgienne, parce que je croyais que c'était dans l'intérêt du pays. Toute l'avenir de notre pays repose sur le développement de cette idée canadienne. Si nous sommes satisfaits que nos marchandises nous viennent par les ports américains, si nous voulons laisser se perdre l'esprit canadien, nous ne sommes pas dignes alors de devenir une grande nation, comme je crois que c'est notre destinée de l'être. La construction du canal de la baie Georgienne amènera un échange plus considérable de produits entre les différentes provinces du Canada; ce sera un autre grand chaînon dans nos voies de transport entre l'Ouest et l'Est. C'est avec cette pensée, que j'avais à l'égard du canal de la baie Georgienne, que je me déclare aujourd'hui favorable au prolongement du chemin de fer intercolonial vers l'ouest et à l'acquisition d'embranchements pour alimenter ce chemin de fer dans les Provinces maritimes et également dans la province de Québec.

M. GEORGE W. FOWLER (King) (N.-B.): Je désire d'abord féliciter l'auteur de cette proposition pour la manière impartiale dont il a exposé la question à la Chambre. Je désire le féliciter de la magnifique péroraison par laquelle il a terminé son discours. Je désire surtout le féliciter de l'allusion qu'il a faite à ce grand homme d'Etat, sir Charles Tupper, allusion qui était très louangeuse et très méritée. Tout le monde admet aujourd'hui, adversaires comme amis, que sir Charles Tupper était un véritable homme d'Etat. Aucun homme pendant sa carrière n'a été aussi violemment attaqué que ce vétéran de notre poltique, mais finalement, le peuple, sans considération de parti, commence à comprendre la haute supériorité intellectuelle de ce grand homme d'Etat, et je suis heureux que mon honorable ami de Westmoreland ait fait connaître, ce soir, publiquement son approbation des qualité d'homme d'Etat de sir Charles Tupper.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai toujours parlé de lui dans les mêmes termes que j'ai fait ce soir, bien que je n'aie pas toujours approuvé sa politique.

M. FOWLER : Raison de plus pour que l'on félicite mon honorable ami de ses paroles. La question que nous discutons en est une de très grande importance, non seulement dans les Provinces maritimes, mais dans tout le Canada. Pour ma part, j'approuve absolument la proposition; j'en approuve les deux parties, celle qui se rapporte à l'acquisition d'embranchements, et celle qui parle du prolongement de l'Intercolonial vers l'ouest à travers la province d'Ontario, et pour ma part, je voudrais qu'il fût prolongé jusqu'à la côte du Pacifique. A mon avis, les grandes lignes de chemin de fer devraient toujours être propriétaires des embranchements. Aucun chemin de fer qui ne possédait pas des embranchements n'a rapporté de profits. C'est l'histoire des che-

mins de fer dans toutes les parties du monde. Pour cette raison seule, je crois que la Chambre devrait approuver la proposition de mon honorable ami. Monsieur l'Orateur, vu que l'heure est avancée, je demanderai la permission de proposer le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et cinq minutes du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 4 février 1908.

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

### DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES BILLETS DE CHEMIN DE FER.

M. J. D. REID propose la 1re lecture d'un projet de loi (n° 90) tendant à modifier la loi relative aux billets de chemin de fer.

—Ce projet comporte l'addition de deux nouveaux articles ainsi conçus :

La loi concernant la vente des billets de chemins de fer, chap. 35 des statuts refondus, de 1906, est amendée par l'insertion immédiatement après l'article 7, de l'article suivant:

7a. Toute compagnie de chemin de fer à laquelle s'applique la présente loi est tenue, à tous les bureaux pour la distribution des billets, de mettre en vente des billets de 1re classe par mille, en livrets de cinq cents et de mille milles respectivement, au taux de deux centins par mille au plus, et tout tel livret ou coupon de ce billet sera accepté par les conducteurs, sur tout convoi de voyageurs de la compagnie, quand il sera présenté par la personne désignée dans le livret, en paiement de son transport.

7b. Si le porteur d'un billet sur la ligne de quelque compagnie de chemin de fer, monte, par inadvertance, à bord du convoi d'une autre compagnie de chemin de fer, partant de la même gare et se dirigeant vers le même endroit, son billet est valide sur ledit convoi, et la compagnie, qui l'accepte aura droit de se faire payer le prix de ce billet par la compagnie qui l'a vendu.

(La motion est adoptée et le bill est adopté en 1re délibération.)

### SUITE DE LA DISCUSSION SUR LES CONCESSIONS DE TERRAINS FORESTIERS.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité des subsides, et sur l'amendement déposé par M. Lake.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Monsieur l'Orateur, le débat provoqué par l'amendement proposé par le député de Qu'Appelle (M. Lake) a offert quelques traits caractéristiques fort remarquables. Aux yeux de la députation, il est évident que les députés ministériels qui ont pris part au débat n'ont pas étudié une question de si haute importance avec tout le soin qu'elle demande. Ils ont passé sous silence les sujets d'importance vitale qu'embrasse la résolution, pour se livrer à des digressions ; ils ont cherché à détourner de la question à l'étude l'attention de la Chambre et du pays pour l'orienter vers d'autres sentiers, vers un lointain passé, bref, partout ailleurs que vers le sujet de la motion. Je veux adhérer strictement au fond même de la motion si bien développée par le député de Qu'Appelle (M. Lake) qui a reçu le précieux appui du député de Saint-Antoine (M. Ames) et du député d'Argenteuil (M. Perley). Le texte de la résolution porte :

Que tous les mots de la motion principale soient supprimés et remplacés par les suivants: —"La Chambre est d'avis qu'un comité composé de neuf députés devrait être nommé aux fins d'élucider et d'examiner toutes questions se rapportant à l'aliénation, la concession, la location ou autre mode de disposition par voie de bail, de permis ou autrement, depuis le 1er jour de juillet 1898, de toutes terres boisées, ou coupes de bois, formant partie des terres publiques du Canada, ou des droits y afférant, ou du bois qui s'y trouve, et de faire rapport à cette Chambre touchant les matières ci-dessus mentionnées, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, et d'interroger les témoins sous serment ou sur affirmation."

Quel est l'objectif visé par l'auteur de la motion qu'il a présentée à cette Chambre ? Les arguments formulés par mon honorable collègue, à l'appui de sa motion, sont fort probants et la question est de la plus haute importance pour le peuple canadien. La conservation des terres domaniales de l'Etat au Canada est une question dont on ne saurait exagérer l'importance. S'il est vrai que, par imprévoyance, par la présentation de frauduleuses soumissions, par suite de connivence et d'intrigues ourdies par des députés, intimes des ministres et autres politiciens qui, comme on dit, sont " initiés ", on s'est écarté du système, adopté en vue de la préservation des terres domaniales de l'Ouest, il y a là, indubitablement, une question qui s'impose à la plus sérieuse considération de la Chambre et qui demande qu'on accède à la proposition de mon honorable collègue (M. Lake). Les arguments qu'il a avancés à l'appui de sa motion ne reposent pas sur des soupçons ou de simples rumeurs, comme l'ont donné à entendre certains députés de la droite, mais bien sur des faits rendus évidents aux yeux de la Chambre et qui ont

remué l'opinion publique bien plus fortement que ne l'a fait toute autre question, depuis nombre d'années. Les arguments apportés à l'appui de la motion ont été si bien présentés à la Chambre qu'il est inutile d'y revenir.

Je me contenterai d'exposer les principes directeurs que le Gouvernement, à mon avis, doit suivre, dans la gestion du domaine forestier du Canada, domaine d'une si haute importance, au point de vue des besoins actuels et futurs de l'Ouest canadien.

En premier lieu, lorsqu'il s'agit de l'aliénation du domaine forestier, il faut tenir compte de trois choses : la valeur relative des coupes de bois, la quantité des arbres de haute futaie, leur facilité d'accès dans le présent et l'avenir. Voilà les principes directeurs que le gouvernement doit suivre, dans sa gestion de ce domaine. En deuxième lieu, le gouvernement doit décider si l'aliénation de ces bois est utile ou d'urgence, dans l'intérêt du peuple ; car la chose est de toute évidence, aliéner des terres forestières valant des centaines de mille dollars pour quelques cents dollars, surtout lorsque, comme on l'a dit, la minime somme réalisée n'est nécessaire ni pour la gestion des affaires, ni au point de vue des recettes, c'est là un des plus graves actes de prodigalité qu'un gouvernement puisse commettre. La chose est donc évidente, il y a danger à aliéner imprudemment de grandes étendues de terres domaniales, lorsqu'on ne peut obtenir de cette aliénation qu'un prix modique. L'administration doit veiller avec la plus grande attention à protéger le pays contre tout danger pouvant résulter de la connivence ou de la fraude dans les soumissions demandées relativement à l'aliénation des concessions forestières. En tenant compte de ces privilèges, il devient possible d'assurer le fonctionnement d'un système tendant à la conservation des ressources forestières de ce pays. En établissant un système pour l'aliénation des concessions forestières, on porterait un coup mortel à la conservation des forêts, en mettant en vente les terres boisées situées dans des endroits inaccessibles ou difficiles d'accès. C'est là une proposition évidente. Lorsque les massifs boisés sont fort éloignés des établissements, comme cela a existé par le passé et existe encore aujourd'hui, il est impossible de réaliser de leur vente un prix qui se rapproche de celui que commanderont ces bois, lorsque les chemins de fer seront construits, alors que le pays sera colonisé et qu'il existera une demande immédiate pour le bois. Par conséquent, une proposition que je puis formuler sans crainte, en m'appuyant sur les observations présentées par les orateurs qui ont porté la parole en faveur de cette motion, c'est que l'aliénation prématurée du domaine forestier aurait infailliblement pour résultat une perte de deniers publics.

Ce n'est pas seulement au Canada que l'on s'intéresse à nos ressources forestières et à notre régime forestier, ou plutôt, devrais-je dire, l'absence de tout régime qui a caractérisé l'aliénation de ce domaine. L'été dernier, le pays a reçu la visite d'un gentleman venant d'Angleterre, M. Keir Hardie, député à la Chambre des communes de la Grande-Bretagne et qui, au cours d'une interview, le 6 août, à Victoria, Colombie-Anglaise, a exprimé l'avis suivant au sujet de la situation :

La condition des ouvriers au Canada, dans la mesure où j'en puis juger, confine à peu près à la limite de la subsistance. Les recettes et les dépenses s'équilibrent presque, et à mon avis, la situation de l'ouvrier s'aggravera. La prochaine génération sera témoin d'une lutte pour l'existence aussi acharnée qu'elle l'est aujourd'hui en Angleterre, et cette situation, si je ne me trompe, découle du système absurde appliqué aujourd'hui, qui permet aux spéculateurs d'acquérir ou d'obtenir gratuitement les terres domaniales.

Voilà l'avis exprimé par un observateur attentif de ce qu'il a vu au pays, et cet avis il nous le donne sous forme d'exemple caractéristique. Cet avis est le principe même sur lequel repose la motion en discussion devant la Chambre. Aujourd'hui les massifs boisés, dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan sont pour la plupart, peu accessibles à l'exploitation; et quand on songe aux perspectives de l'avenir, s'il faut qu'on continue à tolérer cette inexcusable distribution de terres boisées parmi les spéculateurs, alors la situation qui se dessine à nos regards fait mal augurer de l'avenir de prospérité réservé au peuple canadien. Nous tenons à la conservation du domaine boisé; nous voulons que dans la gestion de ce domaine on consulte non seulement l'intérêt de la génération actuelle au Canada, mais encore celui des nombreux millions d'êtres humains qui habiteront cette région dans cinquante ou cent ans d'ici. Nous voulons assurer le bon fonctionnement du régime forestier, afin que nos enfants ne soient pas dépouillés de leurs droits légitimes. Nous sommes les gardiens du domaine national et il importe de si bien gérer ce domaine et de veiller si attentivement à sa conservation que les générations futures, ne se lèvent point dans leur colère pour nous condamner, nous lancer l'anathème et vouer notre mémoire aux gémonies, parce que nous aurions été d'infidèles gardiens du dépôt sacré confié à nos soins, à titre d'hommes publics.

On a signalé à cette Chambre nombre de faits prouvant que l'aliénation que le Gouvernement a faite du domaine boisé a été peu légitime, sans raison d'urgence et marquée au coin de l'imprévoyance, pour ne pas dire, entachée de fraude.

Je me dispenserai de revenir sur le terrain déjà couvert par les orateurs qui m'ont précédé, me contentant de signaler brièvement

à cette Chambre quelques faits qui peuvent l'intéresser. Dans l'automne de 1900, on mit en adjudication la coupe de bois n° 920, à la demande de E. H. Moore, de Prince-Albert. C'était un massif boisé de 50 milles d'étendue, situé sur la rivière aux Carottes. Il n'y eut que deux offres pour cette propriété, l'une présentée par P. D. Tyreman, au chiffre de $512, et l'autre, par Samuel Sanderson, au chiffre de $550 et cette coupe de bois fut adjugée au plus offrant et dernier enchérisseur. Plus tard, cette concession forestière fut acquise par Herman Finger, de Port-Arthur, Herman Finger fit alors une offre pour la coupe de bois n° 1267, ce qui était, en réalité, la deuxième offre pour la coupe de bois n° 920, ce canton de bois contenait 34 milles carrés et Herman Finger fit une offre de $5,000 pour la deuxième enchère sur une concession dont la vente avait rapportée, en 1900, l'année précédente, $550, soit $10 par mille carré. Le résultat fut qu'une autre enchère, celle de McCraken qui était réputé être le représentant de M. Anderson atteignit le chiffre de $6,870. McCraken fut l'heureux acquéreur. Or, notez bien la différence. En 1900, la vente de la coupe de bois n° 920 rapporte $550, et deux ans plus tard, cette concession fut mise en vente pour la deuxième fois et on réalise la somme de $8,670. Voilà qui prouve clairement que plus le domaine boisé devient accessible, plus il acquiert de valeur, et qu'il importe de ne pas vendre ces terres boisées.

L'hon. M. FOSTER : Quel était alors l'étendue de terres boisées mise en vente ?

M. BOYCE : Il y avait soixante-quinze townships et on mit en vente quatre sections de cette étendue. La prime moyenne pour le n° 1267 serait de $320 par mille, au lieu de $11 le mille. Le 18 mai 1906, on ouvrit les soumissions pour la coupe de bois n° 1265, de 14 milles d'étendue.

Herman Finger, de Port-Arthur, offrit pour cette limite par l'entremise de C. R. Smith, du Wisconsin, la modique somme de $200, mais McCracken offrit $3,584 et obtint la concession, Finger présenta de nouveau une demande pour la coupe de bois n° 1275, de 40 milles d'étendue. Il est évident qu'à cette époque il avait compris que ce terrain boisé était d'une grande valeur, et il offrit $15,000, offre d'un chiffre fort élevé relativement parlant, et par comparaison avec les enchères précédentes. Mais il entre ici en scène un autre personnage, W. Anderson dont il sera question, plus tard, et dont le nom a déjà été mentionné par mon honorable collègue (M. Ames) ; or, évidemment, Anderson avait fait une évaluation fort précise du prix de cette concession puisque par suite d'une enchère de $15,050 il réussit à obtenir cette coupe de bois. Je me garderai bien d'affirmer qu'il y ait quelque chose de louche dans l'enchère faite à ce chiffre par M. Anderson, mais voici un fait qui, aux yeux de tout homme possédant l'entente commune des affaires, paraît fort singulier et semble même prêter à un léger soupçon : c'est que, dans le premier cas, alors que M. Anderson participe à l'enchère, et que M. Finger lui fait une vive concurrence, l'offre ne dépasse pas $6,870, et dans le second cas, alors que M. Finger fait une enchère de $15,000, soit au delà de $7,000 en plus, ou 100 p. 100 de plus, Anderson réussit encore à dépasser cette offre par une minime surenchère de $50. Pour la coupe de bois n° 1237, M. Anderson n'a offert que $550 pour cinq milles carrés, Finger, paraît-il, désirait alors acheter les coupes de bois nos 1237, 1267 et 1275 et son offre pour ces trois concessions s'élevait à $65,000.

Il offrit cette somme à Anderson qui, à cette époque, était propriétaire de ces coupes de bois soit seul soit conjointement avec d'autres, ou peut-être avaient-ils fusionné leurs intérêts sous forme corporative. Le coût de ces concessions, $550, $8,670 et $15,050 respectivement, atteint le chiffre de $24,270, et ainsi, on le voit, M. Anderson se trouvait en mesure de réaliser un profit fort appréciable du placement de ses deniers. Mais il refusa cette offre. La coupe de bois n°1274 fut mise en vente et pour donner une idée de l'augmentation de l'enchère, disons que l'offre de R. E. McCracken s'éleva à $7,735, celle de Murphy et Stewart, à $9,005, celle de Finger, à $10,000, et ce dernier obtint la coupe de bois. Elle contenait douze sections de trente-cinq milles carrés. Quant à la concession forestière n° 965, Thomas Mackie qui, si je ne me trompe, était alors député au fédéral, ayant présenté une soumission pour cinq sections de vingt-cinq milles carrés, le délai fixé pour les soumissions n'étant que de 45 jours, réussit à obtenir cette concession, moyennant $1,510. La coupe de bois n° 921 contenant cinquante milles carrés de dix sections, fut achetée par Herman Finger, au prix de $550. Herman Finger fit une offre pour les coupes de bois nos 1265, 1267, 1274, 1275, mais n'obtint que le n° 1274, au prix de $10,000.

Quant à cette question de primes, me basant sur le principe que je m'efforcerai d'élucider, j'affirme que l'aliénation prématurée de ces concessions forestières conduit à une perte de recettes et que l'ouverture à la colonisation de cet immense pays de l'Ouest donne une énorme valeur à ce domaine forestier. Cela est surabondamment prouvé et les députés qui ont été intéressés dans ces concessions forestières, ceux qui les ont achetées, savent que mon affirmation est parfaitement exacte. Ainsi, voici les coupes de bois, tributaires du chemin de fer Canadien du Nord, dans la contrée de Dauphin. Ce chemin de fer était en construction, en 1900. Vers 1901, il avait atteint Erwood, en 1904, Milford et en 1905, Prince-Albert. Chaque mille de ce réseau construit facilitait l'accès et augmentait la valeur des massifs boisés. tributaires du chemin de fer et ceux qui

étaient en mesure de se rendre compte des résultats qui découleraient de l'ouverture de ce pays par le chemin de fer, savaient parfaitement que cela centuplerait la valeur de ces concessions forestières. En 1901, la moyenne de la prime payée dans la contrée de Dauphin, pour les coupes de bois était de $125 par mille.

En 1903, au fur et à mesure que la construction du chemin de fer avançait, que le pays se colonisait et que les demandes de bois devenaient plus intenses, la prime moyenne, payée pour le bois, s'élevait à $325 par mille. En 1905, la demande de ces coupes de bois avait été si intense, le Gouvernement les avait offertes en vente avec tant de prodigalité, qu'il ne restait plus, paraît-il, qu'une seule coupe de bois, et elle fut acquise par la "Red Deer Lumber Company", à une prime de $718 par mille carré. Ainsi il est acquis que le développement du pays provoqua une énorme hausse de la prime. Si on eût conservé ce domaine forestier, si ces massifs boisés étaient encore en la possession de l'Etat, je l'affirme sans crainte, le chiffre de la prime atteindrait aujourd'hui $1,000 par mille carré, ce qui met bien en relief le principe que la facilité d'accès crée la valeur du bois et provoque la hausse de la prime. En 1903, sur le parcours de la ligne de Prince-Albert, chaînon du chemin de fer Canadien du Nord, la prime, en moyenne, était de $325 par mille carré, cette hausse étant la conséquence de l'ouverture du pays par le chemin de fer. D'autres réseaux de chemins de fer étaient alors en construction ; nombre d'autres étaient à l'état de projets, et ceux qui étaient chargés de la gestion du ministère de l'Intérieur devaient savoir qu'au fur et à mesure que le chemin de fer pénètrerait graduellement, mille par mille, dans ces forêts jusque-là inaccessibles, le prix du bois augmenterait dans une très notable mesure.

Mais ceux qui avaient alors la gestion de ce ministère ont-ils suivi quelque judicieux système? Non. Ainsi, cette année-là même, dans des territoires accessibles, destinés à être plus tard ouverts à la colonisation par le chemin de fer, mais qui ne l'étaient pas encore ; dans une contrée où il n'y avait pas encore de demande de bois, et où l'exploitation forestière, à cette époque, eût entraîné d'énormes frais, le Gouvernement vendit la coupe de bois n° 1107, sur le lac aux Cèdres, pour $550 par mille carré ; la coupe de bois n° 1108, sur le lac l'Orignal, pour $75 par mille carré ; la concession n° 1171, sur la lac Cormoran, pour $3 par mille carré, et les limites sur la rivière à la Fumée, pour $10 par mille carré.

Depuis cette époque ces coupes de bois sont devenues accessibles et ont pris une grande valeur, au bénéfice des spéculateurs qui les ont achetées et qui savaient bien, lorsqu'ils présentèrent leurs soumissions, de l'agrément du gouvernement, que ces terres boisées prendraient une énorme valeur, avant longtemps. Ce n'est nullement une exagération d'affirmer que si le Gouvernement possédait aujourd'hui ces concessions forestières, ce prix de $500 par mille carré serait scandaleux, et l'excédent réalisé tomberait dans la caisse publique, au bénéfice du peuple canadien. Sur la Saskatchewan du nord, en amont d'Edmonton, il est acquis qu'en novembre 1902, on mit en vente la coupe de bois n° 1031, de 118 milles d'étendue, et qu'on réalisa de cette vente $31,575, soit une prime moyenne de $167 par mille carré. On dira, sans doute, que c'est là un bon prix; mais tout dépend de la facilité d'accès à la coupe de bois et de la demande qui existe pour le bois qui s'y trouve. En décembre, 1903, sur les branches de la Saskatchewan supérieure, alors qu'il s'agissait de coupes de bois moins accessibles, ou plutôt réellement inaccessibles, la concession forestière n° 1118 de 100 milles carrés d'étendue a été aliénée, pour une prime de $500; la concession n° 1119, de 20 milles carrés d'étendue, pour une prime de $600; la concession n° 1097, de 20 milles carrés d'étendue, pour une prime de $1,000; la concession 1098, de 40 milles carrés d'étendue, pour une prime de $2,500, soit une totalité de 180 milles carrés d'étendue aliénée pour $4,600, soit une moyenne de $25.80 par mille carré. Or, monsieur l'Orateur, j'affirme que les essences contenues dans ces quatre concessions forestières étaient aussi précieuses que celles vendues pour $31,775.

Ce n'est pas la valeur intrinsèque de ces essences qui a provoqué la hausse des prix ; c'est leur proximité du marché et la demande existant parmi les cultivateurs pour ce bois qui ont fait hausser le prix. Si le Gouvernement possédait encore, aujourd'hui, les quatre concessions forestières en question, le peuple canadien aurait bénéficié de cet énorme accroissement de valeur; le bénéficiaire n'eût pas été le spéculateur celui qui se tient à l'affût des cartes de chemins de fer et des projets de loi sur les voies ferrées, le promoteur de sociétés des chemins de fer, qui achète une coupe de bois en prévision de l'énorme valeur qu'elles acquerra, dès que le chemin de fer aura été construit ; non, je le répète, le bénéficiaire eût été, non pas ce spéculateur, mais le peuple canadien même, à quoi ce bénéfice revient de droit. Comme l'a fait observer le député de Saint-Antoine (M. Ames), on peut grouper les achats de coupes de bois en trois catégories : dans la première figurent les concessions dites d'exploitation, réellement utilisées pour les opérations forestières, le bois qui s'y trouve étant d'absolue nécessité pour les cultivateurs ; dans la deuxième rentrent les concessions réservées ou destinées, en partie à la spéculation qui renfermeraient telles étendues boisées qui, d'après les prévisions ordinaires, répondraient aux besoins, tout en tenant juste compte de la demande future, dans les conditions existantes ; enfin, dans

la troisième catégorie rentrent les achats effectués en vue de la spéculation, en prévision d'une forte augmentation de valeur, dont bénéficierait le spéculateur lui-même et non pas le peuple canadien.

Dans la première catégorie, on constate que la coupe de bois n° 571a, de 23 milles carrés et ⅔ d'étendue, la concession n° 86, contenant 50 milles carrés et la concession n° 112a, contenant 15 milles carrés, soit une totalité de 94 milles carrés, contenant estimativement plus de 100,000,000 de pieds de bois de haute futaie, après l'abatage d'une forte partie de ces bois, auraient une valeur moyenne de $2,100 par mille. Dans la deuxième catégorie, les concessions détenues en partie, dans un but de spéculation, ou concessions de réserve, il figure un grand nombres d'item.

La coupe de bois n° 814, acquise en 1898, de 15 milles carrés d'étendue, pour $1,500 de prime; la concession n° 992, acquise en 1901, de 40 milles d'étendue, moyennant $1,502 de prime, et je serais curieux de savoir qui a fait cette enchère de $1,500 ; la concession n° 1000, de 5 milles carrés d'étendue, pour $625 de prime ; la coupe de bois n° 1001, de 6 milles carrés, à $1,003 de prime ; la concession n° 1002, de 4 milles carrés, acquise en 1902, moyennant $610 de prime ; la concession n° 1047, de 50 milles carrés, acquise en 1903, moyennant $15,000 de prime ; la concession n° 1054, d'un mille carré, à $100 de prime ; la concession n° 1075, de 20 milles carrés, à $2,700 de prime, soit une totalité de 141 milles carrés, aliénés au prix de $23,470. Monsieur l'Orateur, on m'a donné un renseignement que je communique à la Chambre sous toute réserve, et d'ailleurs les honorables députés de la droite qui sont en mesure de juger de la valeur de ces coupes de bois apporteront la rectification voulue, si je fais erreur ; c'est que, d'après une évaluation qui n'a rien d'exagéré, ces coupes de bois auraient aujourd'hui une valeur de $300,000, et l'honorable député qui les détient serait mal avisé, s'il les vendait pour ce prix. La troisième catégorie est celle des coupes de bois destinées à la spéculation, et voici ce qui est constaté : la concession n° 1046, sur la rivière Pembina, de 40 milles carrés, s'est vendue, en 1903, pour $3,500 ; la concession n° 1068, également sur la rivière Pembina, de 5 milles carrés et un quart, s'est vendue $400 ; la concession n° 1093, sur la rivière McLeod, sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, 12 milles carrés, s'est vendue $1,500 ; la concession n° 1094, sur la même rivière, de 27 milles carrés, s'est vendue $2,500 ; la concession n° 1099, sur le fleuve Athabaska, sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, de 47 milles carrés, s'est vendue $6,500 ; la concession n° 1191, sur la rivière Pembina, de 50 milles carrés, s'est vendue $1,075 ; la concession n° 1192, sur la rivière Pembina, de 50 milles carrés, s'est vendue $5,500 ; soit un total de 229 milles carrés, aliénés moyennant $20,975 de prime, soit une moyenne de $92 par mille carré. Pour les coupes de bois détenues pour les besoins de l'exploitation, on constate que l'honorable député a payé $2,100 par mille carré en moyenne ; c'est-à-dire, pour le bois dont on avait réellement besoin.

Pour la deuxième catégorie, les coupes de bois réservées, on voit qu'il a payé, en moyenne, $170 par mille carré. Pour les coupes de bois détenues en vue de la spéculation, il a payé $92 par mille carré. Il est facile de saisir la différence entre ces trois catégories. La première catégorie est celle des coupes de bois réellement nécessaires, soumis à l'exploitation. Dans la deuxième catégorie figurent les coupes de bois destinées, en partie, à la spéculation et dont la vente a produit une somme d'un chiffre bien inférieur, par mille carré. La troisième catégorie renferme les concessions forestières d'ordre purement spéculatif, dont la valeur, aujourd'hui, pourrait énormément s'accroître et dont le rendement financier, par mille carré, a été bien moindre, preuve évidente que le Gouvernement a eu grandement tort de permettre ces ventes de coupes de bois dans un but de spéculation dans ce domaine boisé.

L'autre note caractéristique, essentielle à un régime forestier, c'est la probité dans l'application de ce régime. Disons que le régime établi par le Gouvernement ait mal fonctionné, ait produit un chiffre de recettes inférieur à celui sur lequel comptait le pays, ait donné lieu au gaspillage du domaine forestier, n'ait pas suffisamment tenu compte de la conservation des forêts domaniales, dans l'intérêt des générations futures, au Canada, mais qu'en revanche, la probité ait présidé au fonctionnement de ce régime, alors je dirais qu'il ne faut s'empresser de condamner un gouvernement qui applique pareil régime. Mais monsieur l'Orateur quand, à la dilapidation du domaine public et à la dissipation des ressources viennent s'ajouter le manque absolu de probité, la collusion, la fourberie se confondant dans la gestion de ce régime, alors la situation devient tellement déplorabe que le peuple canadien serait autorisé à se lever en masse pour condamner le régime dans son ensemble.

Le député de Qu'Appelle (M. Lake) a porté des accusations et avancé des arguments fort probants à l'appui de la motion qu'il a présentée. Le député de Saint-Antoine, Montréal, (M. Ames) a donné d'heureux développements à cette thèse à l'appui de laquelle il a apporté des arguments et des faits qu'il a fait valoir avec tant de force, que jusqu'ici ils sont demeurés sans réplique. On nous a dit que certaines concessions forestières ont été aliénées à des conditions qui empêchaient toute concurrence.

A quoi sert-il donc de soumissionner, si on ne tolère pas la concurrence? Et il est impossible qu'il y ait concurrence, lorsque le

délai entre la date de l'expédition des avis et la réception des soumissions est tellement insuffisant que personne, sauf les initiés, ne saurait ni examiner les coupes de bois mises en vente ni en faire d'évaluation quelconque. Cette situation, ni le Gouvernement ni ses partisans ne la révoquent en doute. A mainte reprise, on a porté ici de très graves accusations contre des membres du cabinet, et quelques-uns de leurs partisans, sans que personne ait osé répondre à ces accusations. Le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver) n'a pas donné de réplique. Je ne saurais lui imputer son silence à crime. Il n'était pas chargé de la direction du ministère, quand ces choses se sont passées et personne, sans doute, n'est aussi bien documenté que le ministre sur les fraudes qui se sont perpétrées. Il n'est donc pas étonnant qu'il soit muet et qu'il préfère laisser à ceux qui ont perpétré ces fraudes ou ont fermé les yeux sur ces transactions, le soin de donner les explications qu'ils pourront. Mais il y a, du côté de la droite, un honorable député plus agité et plus intéressé au débat que ne l'est le ministre de l'Intérieur lui-même (M. Oliver).

Cet honorable député a été très assidu durant ce débat et le précédent, dont le résultat a été d'engager finalement les ministres à déposer les originaux demandés. La Chambre a été tout particulièrement honorée de la présence de l'ancien ministre de l'Intérieur (M. Sifton), qui a pris un vif intérêt à la discussion. Il est allé constamment de l'un à l'autre côté de la Chambre pour se documenter. Je me demande s'il lui sera possible de fournir quelque explication plausible de la conduite du Gouvernement, accusé d'avoir disposé des réserves forestières du Nord-Ouest pour le plus grand avantage de ses amis les plus chers.

Le 13 janvier dernier, le député de la division Saint-Antoine (M. Ames) demandait la production des originaux de certains documents. Le ministre de l'Intérieur combattit la motion, le premier ministre également, et ils engagèrent leurs partisans à la rejeter. Le premier ministre répondit entre autres choses au député de Toronto-nord (M. Foster) que pareille motion n'avait pas eu de précédent. Je vois pourtant qu'en 1906, la Chambre, sans débat, adopta une motion demandant la production des originaux de soumissions relatives à des terrains forestiers concédés par le département de l'Intérieur. Et je constate qu'un retard s'étant produit dans la production de ces originaux, il se souleva une discussion dans cette Chambre au mois de mai de cette même année. Je ne saurais assurer que le très honorable premier ministre était présent, mais le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) promit alors de produire les documents. Qu'il l'ait fait ou non depuis, c'est ce que je ne saurais dire ; mais je désire signaler ici l'extraordinaire contraste entre l'attitude d'une part de la Chambre, qui ordonne sans débat la production de certains originaux et du ministre de l'Intérieur, qui promet d'en faire le dépôt, et d'autre part, l'attitude du premier ministre, qui signifie à ses partisans de rejeter la motion pour la production des originaux, sous prétexte qu'elle est inusitée. A la page 799 (tome 1) du compte rendu des débats, session de 1906, à la date du 28 mars, je trouve la motion suivante parmi celles qui ont été adoptées sans discussion :

Originaux des soumissions reçues par le ministère de l'Intérieur au sujet de l'affermage des fonds de bois nos 1158, 1175, 1192, 1219, 1231 et 1232, en 1904 et 1905; ainsi que les copies de toute correspondance à ce sujet, avec le ministère de l'Intérieur ou le département ou aucun de ses fonctionnaires, et des divers actes de transport des baux s'il en est, à la suite de leur adjudication aux soumissionnaires, avec indication du nom du cessionnaire et la date du transport dans chaque cas.—M. Foster.

Puis, cette même année (page 3672 du compte rendu des débats), nous voyons que l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) s'exprime en ces termes :

A ce sujet, j'aimerais à appeler l'attention de M. le ministre sur un point particulier. M. Foster a proposé le 28 mars la production de l'original de certaines soumissions.

On discute la question de savoir si l'ordre de la Chambre a reçu son exécution, et le ministre de l'Intérieur finit par dire :

Il n'y a aucune objection, si l'honorable député y insiste, il aura les originaux.

Cette déclaration est assez catégorique. Le ministre n'hésite pas à promettre les documents ; ils seront déposés si l'honorable membre y insiste. Comment expliquer maintenant le changement d'attitude du ministre de l'Intérieur et du premier ministre ? Le 13 janvier dernier, le ministre de l'Intérieur discutant la motion pour la production des originaux, nous lit une lettre de son sous-ministre, écrite un mois auparavant et qui se termine par ces mots :

En ce qui regarde ces pièces, par conséquent, je suis fortement d'avis qu'il importe de combattre énergiquement toute tentative ayant pour but de forcer le département à les produire.

Le très honorable premier ministre appuie cette prétention, déclarant que la motion est sans précédent et contraire aux règles de la procédure parlementaire. Il n'avait rien dit de tel en 1906, quand son ministre avait déclaré en sa présence que les documents seraient déposés ; et le compte rendu des débats nous fait voir pourtant que le très honorable premier ministre était présent lorsque cette discussion eut lieu. Quelle est donc la raison de cette étrange volte-face ? Pourquoi le ministre de l'Intérieur déclare-t-il, un jour, que les documents originaux seront produits, et refuse-t-il, le lendemain, de les déposer, sous prétexte que son sous-ministre lui conseille de refuser d'en donner communication pour quelque raison que ce soit. Et la farce de continuer. Le premier ministre engage ses partisans à

voter contre la motion. Il est curieux de noter qu'à l'occasion de ce vote l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) s'est absenté et n'a pas voté, mais a pairé, de manière à faire voir que s'il avait été présent, il aurait voté pour la suppression du document. L'honorable député hoche la tête.

M. TURRIFF : Je ne me souviens pas d'avoir jamais pairé de ma vie ; la chose a pu arriver.

M. BOYCE : Que l'honorable député se rapporte au compte rendu des débats, il constatera que j'ai raison.

M. TURRIFF : Il se peut que vous ayez raison ; je ne m'en souviens pas.

M. BOYCE : L'honorable député j'en suis sûr, me croira sur parole, j'ajouterai que les honorables représentants de Dauphin, (MM. Humboldt et Brandon) n'ont ni pairé ni voté.

Le 21 janvier de cette année l'honorable chef de la gauche déposait une motion, qui fut agréée par le premier ministre ; et le 23 janvier, le député de Hasting-est (M. Northrup) proposait au sujet de ces documents :

Sauf les cas où des raisons d'intérêt public s'y opposent, les membres du parlement ont droit d'obtenir communication de tous papiers officiels et de tous documents déposés aux archives.

Ce sont les paroles mêmes dont le Premier ministre s'était servi au cours du débat sur cette question, à la date du 21 janvier 1908 (page 1685 du compte rendu des débats). La motion fut rejetée, et j'observe que l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) était alors à son siège, et a voté contre cette résolution, et que les honorables députés de Dauphin et de Brandon ont voté dans le même sens.

M. l'ORATEUR : L'honorable député voudra bien observer qu'il fait allusion à un débat antérieur, au lieu de s'en tenir à la discussion de l'amendement.

M. BOYCE : Il est possible que j'aie enfreint légèrement la règle ; d'autres honorables députés l'ont fait également, monsieur l'Orateur, sans qu'on ait trouvé à redire ; et je prie la Chambre de vouloir bien se montrer indulgente encore quelques instants.

On n'a pas tardé à s'apercevoir que les raisons de procédures parlementaires invoquées à l'encontre du dépôt de ses documents n'étaient pas très sérieuses, et on a pris finalement le parti de les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. l'ORATEUR : L'honorable membre doit s'apercevoir que c'est réellement un débat antérieur qu'il reprend, au lieu de discuter l'amendement qui nous est soumis.

M. BOYCE : Je rappelais que certains documents ont été déposés par le premier ministre et sont actuellement en la possession de la Chambre ; lors de la production de ces documents le député de Qu'Appelle (M. Lake) fit certaines déclarations à la Chambre et finit par demander une enquête. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) fournit d'excellentes raisons à l'appui de la demande de son collègue. Certaines de ces raisons piquèrent au vif semble-t-il d'honorables membres de la droite ; car l'honorable député en question avait à peine repris son siège, à la suite de nombreuses interruptions, que l'honorable député d'Assiboïa-est (M. Turriff) fit un discours violent.

M. TURRIFF : Oh !

M. BOYCE: Je n'enfreindrai pas davantage le règlement de la Chambre par des allusions à un débat antérieur de la présente session. L'honorable député en nous mettant au défi de porter des accusations; que les honorables députés de Qu'Appelle et de Saint-Antoine prennent ce que lui l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) considère être la seule attitude courageuse, et qu'ils formulent leurs accusations. J'ai prêté l'oreille aux discours des honorables députés de Qu'Appelle et de la division Saint-Antoine, j'en ai lu le texte, et je n'hésite pas à dire que si le député d'Assiniboia-est est en quête d'accusations, il en trouvera dans ces discours de quoi l'occuper pour le reste de ses jours, et il lui faudra probablement le reste de ses jours pour se laver de quelques-unes d'entre elles. Mais pourquoi se croit-il visé par ces accusations ? Il n'en a pas été porté contre lui ; il n'en a été porté contre aucun membre de cette assemblée; je ne sache pas que son nom ait été mentionné, si ce n'est peut-être en qualité d'ancien fonctionnaire du département de l'Intérieur. Alors pourquoi se montre-t-il susceptible à ce point ? Que s'est-il donc passé quand il était commissaire des Terres au département de l'Intérieur ? Va-t-il, en raison de sa qualité de membre du Parlement, réclamer de la Chambre l'immunité pour lui-même alors qu'il était fonctionnaire public au service du Canada ? L'honorable député hoche la tête, comme pour dire qu'il ne réclame pas cette immunité ; c'est pourtant ce qu'il a fait, sinon je ne comprends rien à la langue anglaise. Voici en quels termes il s'est exprimé :

Je suis ici le représentant du département...

M. TURRIFF : Continuez à lire.

M. BOYCE : (Lisant) :

. . .dans le temps

M. TURRIFF : Bravo !

M. BOYCE : C'est-à-dire comme membre du Parlement représentant un fonctionnaire de l'administration à l'époque où ces opérations scandaleuses ont eu lieu. Il continue :

Si le département a commis quelque faute, c'est moi qui en suis responsable, et s'il pré-

tend que ma conduite ou celle du département n'a pas été parfaitement droite à l'égard de ces soumissions, je le nie de la manière la plus catégorique et la plus péremptoire; et je mets l'honorable député ou aucun de ses collègues de la gauche au défi de montrer pour une fois du courage, de cesser d'insinuer, et de porter une accusation.

Qu'on ne perde pas de vue que, lors du dépôt de sa motion, l'honorable député de Qu'Appelle déclara et prouva, à l'aide d'extraits du compte rendu des débats, que son collègue, du temps qu'il était commissaire des terres fédérales au département de l'Intérieur se trouvait seul chargé de faire à huis clos, dans son bureau, au département le dépouillement des soumissions. La conclusion à tirer de son discours, c'était qu'il avait été commis des fraudes dans le dépouillement des soumissions ; c'était qu'une soumission frauduleuse, fausse à sa face même, avait été introduite ; c'était qu'une soumission du chiffre de $1,000 avait été en quelque sorte recouverte par une autre soumission du chiffre de $7,000. Et, de ce que cette affaire relevait exclusivement du député actuel d'Assiniboïa, alors qu'il était commissaire des terres fédérales, pense-t-il qu'il lui suffira d'ouvrir la bouche en cette enceinte pour être exonéré de tout blâme, et que les efforts qu'il a faits pour abriter sa conduite suffisent pour légitimer ses actes administratifs au temps qu'il était fonctionnaire du département de l'intérieur? Il se contente de dire : Cessez de faire des insiuations, soyez assez courageux pour porter une accusation. Porter une accusation contre qui ? Quand j'ai à porter une accusation contre un fonctionnaire du département de l'Intérieur, suis-je donc tenu de formuler une plainte définie, et de ce que l'honorable député siège aujourd'hui au Parlement, en qualité de représentant du peuple, se trouve-t-il exonéré de tout blâme en raison de sa conduite comme fonctionnaire du département ? Pourquoi l'honorable député se montre-t-il tellement susceptible sur ce chapitre ? Pourquoi se hâte-t-il tellement de dire : Trêve d'insinuations ! L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) n'a pas fait d'insinuations ; il a porté des accusations très nettes ; il a signalé les documents originaux, qu'il avait eu lui-même occasion de voir et d'examiner, comme du reste, nombre d'autres députés, moi-même compris ; et je dis que tout homme qui n'est pas aveugle et qui a encore quelque aptitude à raisonner ne saurait arriver à une autre conclusion que celle à laquelle sont arrivés les honorables représentants de Qu'Appelle et de la division Saint-Antoine, et qu'ils ont fait connaître à la Chambre, savoir, qu'une au moins de ces soumissions était frauduleuse et inacceptable. Le fonctionnaire qui a fait le dépouillement de ces soumissions s'en est-il aperçu ? Il siège aujourd'hui en cette Chambre en qualité de représentant d'Assiniboïa-est ; il a vu ces soumissions, comme d'autres honorables députés les ont vues, et ne s'est-il donc pas aperçu que l'écriture est la même dans l'un et l'autre cas ? Il fait signe que non ; il était facile de constater que les deux soumissions étaient rédigées de la même main. Ne s'est-il pas rendu compte que, dans une de ces soumissions, le montant avait d'abord été laissé en blanc, et que plus tard on avait inscrit un chiffre sept fois plus élevé que celui de la soumission primitive, que toutes deux avaient été glissées dans des enveloppes semblables par la même personne, par le même procureur ? A-t-il remarqué ces circonstances, et s'il les a remarquées comme fonctionnaire du département de l'Intérieur, suspectes comme elles étaient, la Chambre n'a-t-elle pas droit de sa part à une explication plus satisfaisante que celle qu'il a donnée, savoir que les membres de la gauche lui lancent l'insulte à la figure, ou se bornent à faire des insinuations, et que sa conduite a été absolument irréprochable ? Nous disions que ces originaux exhibent à leur face même des caractères tels que le Gouvernement ne saurait refuser une enquête. L'honorable député d'Assiniboïa-est est un homme d'un esprit très pénétrant, et je suis persuadé que s'il a fait son devoir, il s'est rendu compte de la nature de ces soumissions. N'y a-t-il donc rien vu pour éveiller ses soupçons ? Et s'il s'est aperçu de quelque chose, pourquoi n'a-t-il pas consulté son ministre ou le sous-ministre, pourquoi n'a-t-il pas consulté quelqu'un à l'égard de ces soumissions ? Ou s'est-il contenté de les inscrire à leur chiffre et d'adjuger le terrain au soumissionnaire qui, d'après ce qu'il devait penser, s'il s'est servi de ses yeux et de son intelligence, avait déposé une soumission frauduleuse ou du moins très suspecte ? Est-ce de la sorte qu'il a agi, ou s'est-il fermé les yeux pour ne rien voir, pour ne pas remarquer que le chiffre de $7000 n'était pas écrit de la même encre, avait été inscrit de date récente et l'encre séchée aussi de date récente, bien que l'écriture fût la même que dans la soumission au chiffre de $1,000 ? Ces particularités des soumissions ont-elles frappé l'esprit de l'honorable député, alors qu'il était commissaire des terres fédérales ?

Je dis donc que la Chambre a droit d'exiger de l'honorable député une explication de sa conduite, et que celle que nous en avons eue n'est pas satisfaisante. Voyons maintenant ce que les honorables députés de Qu'Appelle, de la division Saint-Antoine, d'Argentueil et de Calgary ont à nous dire de la conduite du représentant d'Assiniboïa-est lorsqu'il était commissaire des terres fédérales. Ils l'accusent d'avoir gravement manqué à son devoir de fonctionnaire. Tous, sous leur responsabilité de membres de cette Chambre, déclarent qu'ils le soupçonnent sérieusement, d'abord, d'avoir agi de collusion avec les soumissionnaires, en second lieu, d'avoir laissé passer des soumissions frauduleuses à leur face même,

en troisième lieu, d'avoir accepté une soumission en blanc et remplie dans son département, et, en quatrième lieu, d'avoir permis que ces soumissions fussent frauduleusement remplies dans son départements.

M. TURRIFF : L'honorable député commet précisément l'injustice dont je me suis plaint ; il lance des insinuations, au lieu de porter des accusations. Je le répète, il ne m'appartenait pas de jouer le rôle de détective à l'égard de ces soumissions. J'ai fait le dépouillement des soumissions comme elles se présentaient ; elles me sont arrivées sous enveloppes cachetées, et je n'avais pas à m'occuper de savoir si elles étaient toutes écrites de la même main, ou non. Il y a trois ou quatre ans de cela, et je ne me rappelle pas aujourd'hui si dans le temps j'en ai fait l'observation ou non. J'ai ouvert ces soumissions comme elles se présentaient à moi, en toute droiture et sincérité ; et toute insinuation que l'honorable député peut lancer pour faire croire que j'agissais de collusion avec quelqu'un des soumissionnaires, ou que les blancs dans les soumissions ont été remplis après coup, est absolument fausse et je le somme de formuler ses accusations.

M. BOYCE : L'honorable député s'échauffe inutilement. Il ne paraît pas s'être rendu compte de sa position. Je le répète, les discours prononcés par ces honorables députés de la gauche à l'appui de la présente motion ont éveillé sur son compte de graves soupçons, et il aura beau leur opposer les dénégations les plus véhémentes, tant qu'il n'aura pas dissipé ces soupçons, ou tant que le très honorable premier ministre n'aura pas accordé une commission et que les soupçons n'auront pas été dissipés par des preuves irréfutables, sa réputation en souffrira dans l'esprit de tous les Canadiens.

L'honorable député est bien libre de se défendre en disant qu'il n'est pas détective; mais je vous rappellerai, monsieur l'Orateur, qu'il s'est trouvé quelqu'un dans la province de l'Ontario, à la veille de la catastrophe qui a englouti le parti libéral en 1905, pour dire aux habitants de l'Algoma, sur les tréteaux publics, qu'il n'était pas policier. On lui avait signalé un crime politilitique d'une grande témérité, et il avait pris la même attitude que l'honorable député lorsqu'il était commissaire des terres fédérales, c'est-à-dire qu'il avait haussé les épaules et répondu : "Est-ce que ça me regarde ? Je ne suis pas le gendarme." L'honorable député actuel préfère se servir du mot détective dans son propre cas ; je ne suis pas détective, dit-il. Or, je déclare sans crainte d'être contredit que l'honorable député, alors qu'il était commissaire des terres fédérales, fonctionnaire public, chargé de veiller aux intérêts du peuple, avait pour premier devoir de jouer le rôle de détective, de gendarme, et de sauvegarder l'intérêt public. Si ces soumissions présentaient quelque caractère suspect, pourquoi n'en a-t-il pas parlé au ministre ? En omettant de le faire, il a failli à son devoir de commissaire des terres du Dominion. Il reconnaît implicitement qu'il n'a pas fait son devoir quand il proclame qu'il n'était pas détective, c'est-à-dire qu'il n'a pas découvert la nature frauduleuse de ces soumissions. Il en a dit assez pour autoriser le premier ministre à accorder tout ce que nous demandons. L'honorable député, parlant en qualité d'ancien fonctionnaire du département de l'Intérieur, en a dit assez pour forcer le Gouvernement à agréer notre motion et à nommer une commission, s'il veut se disculper et disculper ceux qui se sont trouvés mêlés à cette affaire, son sous-ministre M. J. A. Smart, et son ancien ministre, l'honorable Clifford Sifton. Qu'est-ce que dit l'honorable député ? Sans plus d'explication des graves accusations portées contre lui, il répond: "Très d'insinuations; formulez vos accusations ; je ne suis pas coupable." Que dit-il de plus ? Il commence par parler en qualité d'ancien commissaire des terres du Dominion, et ensuite, reprenant son rôle de député d'Assiniboïa, il se livre à une attaque très vive contre la gauche et l'administration des réserves forestières du temps des conservateurs. Je ne m'arrêterai pas là-dessus. Que l'honorable député soit tranquille ; je ne me propose pas de faire un long discours ; je dirai simplement qu'il a montré là son désir d'éviter un sujet qui lui est désagréable en abordant sans retard un sujet qui lui plaît davantage. Etant données les circonstances signalées par les documents, à la suite des révélations qui ont eu lieu concernant les opérations du bureau des terres, et à la suite des aveux très graves que vient de faire l'honorable député d'Assiniboïa, le très honorable premier ministre va-t-il se rendre à notre demande et nous accorder une enquête ?

Le très honorable premier ministre sera-t-il assez courageux, sera-t-il assez honnêtement courageux et assez courageusement honnête, suivant les paroles du premier ministre de l'Ontario, pour accorder une enquête, pour laisser la lumière se faire sur les opérations du département de l'Intérieur, pour soumettre à l'examen ces soumissions et s'enquérir s'il n'existait pas une bande de pillards pratiquant des saignées sur le trésor public, s'il n'a pas été ourdi un complot au détriment de l'intérêt public de notre pays ? Le très honorable premier ministre s'élèvera-t-il à cette hauteur? Va-t-il ouvrir les portes à deux battants et accorder cette commission, ou va-t-on nous barrer le passage, comme il a cherché à le faire quand nous avons demandé le dépôt des originaux qui ont jeté tant de lumière sur cette question; va-t-il barricader la route que le peuple voudrait voir libre? Va-t-il encore barrer le chemin

et s'opposer à une enquête, soulever des objections sur des points de procédure, des difficultés d'ordre parlementaire ou constitutionnel, ou va-t-il céder devant ce qu'il sait être la volonté d'un peuple indigné? Va-t-il se rendre compte qu'en persistant dans cette attitude il sacrifie les intérêts les plus chers de la population, son droit d'obtenir une enquête, son droit à un gouvernement honnête, son droit à l'honnête gestion des départements publics, son droit de s'assurer qu'il n'y a pas de fonctionnaires malhonnêtes, qu'il n'existe pas un système organisé de brigandage politique. Les scandales dont le département de l'Intérieur a été le théâtre sont connus en dehors des frontières du Canada. Il en a été question assez souvent en cette Chambre, et ils ont été assez souvent signalés à l'attention du premier ministre, mais sans qu'il s'en soit beaucoup inquiété. Ces scandales sont tellement énormes qu'ils sont connus maintenant au delà des mers. On en parle en Angleterre, et voici ce qu'en dit l' "Economist", de Londres, à la date du 9 novembre dernier. Parlant du très honorable premier ministre en sa qualité officielle l' " Economist" s'exprime en ces termes :

L'accusation la plus sérieuse portée contre lui par ses adversaires est d'avoir failli à son devoir en n'ordonnant pas une enquête sur le compte du département de l'Intérieur, et en ne destituant pas ceux de son entourage qui étalent un luxe vulgaire, des richesses acquises on ne sait comment, si ce n'est par des malversations atteignant de fortes sommes.

C'est ce que pensent aujourd'hui les Anglais de l'attitude du premier ministre. Va-t-il rester sous le coup de ces insinuations ? C'est une rude atteinte à la réputation du très honorable premier ministre, et une plus rude atteinte encore à la bonne renommée du Canada, que de permettre un tel état de choses.

Il a été dit bien des choses au cours de ce débat, mais toutes au même effet, toutes ayant pour but de détourner l'attention de la motion dont vous avez le texte, monsieur l'Orateur, et que vous serez bientôt appelé à mettre aux voix.

L'honorable député de Grey-sud (M. Miller), a prononcé un discours, vendredi soir, qui n'est, je regrette de le dire, qu'une critique très superficielle de ce qui fait le sujet de la motion. Il me fait peine de constater que l'honorable député a parlé des accusations portées en cette Chambre, accusations d'un caractère très grave et abondamment prouvées à la face même des documents, comme de rumeurs répandues sur le compte de Mme Grundy, ajoutant que l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) doit des excuses au représentant de Dauphin (M. Burrows). Oui des excuses à l'honorable député de Dauphin, qui a profité dans une si grande mesure des opérations relatives à ces concessions forestières. Mais qu'on me permette de dire à l'honorable député de Grey-sud que si les députés de la gauche s'en tenaient aux rumeurs, ils auraient un grand nombre de questions à poser sur le compte de leurs adversaires. Il circule des rumeurs au sujet de ce qui s'est passé dans le département de l'Intérieur. Il est rumeur que d'honorables députés se forment en corporation et que les réserves forestières acquises par A. W. Fraser et autres finissent par tomber en la possession, ou devenir la propriété de ces corporations, et d'une très mystérieuse manière. La rumeur nous parle de certaines personnes comme étant intéressées dans la compagnie dite "North Atlantic Trading." La rumeur veut encore que si les opérations de cette compagnie font l'objet d'une enquête, certaines personnes se suicideront. Je serais curieux de savoir s'il se commettrait des suicides dans le cas où la compagnie dite "Imperial Pulp" et la compagnie dite "Spruce Lumber " seraient forcées de produire leurs livres et leurs documents devant un comité d'enquête de cette Chambre. Il se peut qu'il ait été déjà commis des suicides d'ordre moral, mais je me demande s'il y aurait lieu d'enregistrer des suicides d'ordre politique ou d'autre nature à la suite d'un événement comme je viens de dire. Je me demande si l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a jamais entendu parler d'une rumeur suivant laquelle, du temps où M. Smart était sous-ministre de l'Intérieur, il aurait brûlé certains documents plutôt que de consentir à leur dépôt devant un comité d'enquête. L'honorable député sait-il que du temps où M. Smart était sous-ministre de l'Intérieur et qu'il était lui commissaire des Terres fédérales, M. Smart jura qu'il avait brûlé certains documents relatifs à la compagnie North Atlantic Trading.

M. MILLER : L'honorable député (M. Boyce) voudra-t-il dire si M. Smart a jamais déclaré en aucun temps ou en aucun endroit avoir brûlé un seul document public relatif à la compagnie North Atlantic Trading?

M. BOYCE : Voici ma réponse à votre question. M. Smart, sous serment, a déclaré qu'il se trouvait certains registres contenant des copies de lettres relatives à la compagnie North Atlantic Trading, qui étaient propriété publique, et qu'il les avait brûlés.

M. MILLER : J'aimerais à lui poser une autre question : Si l'honorable député était présent, ne se souvient-il pas que M. Smart a déclaré catégoriquement que ce qu'il avait brûlé ce n'était certainement pas des documents publics, que c'étaient des lettres privées.

M. BOYCE : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député sur ce point.

M. MILLER : Mon souvenir est très précis.

M. BOYCE : Je ne partage pas l'avis de l'honorable député à cet égard ; mais il est

possible que sa digestion le fatigue, comme il nous l'a déclaré lui-même dans son discours de l'autre soir. En supposant même que ce soit des lettres privées que M. Smart a brûlées, était-ce là une réponse convenable à donner à un comité de la Chambre ? Les honorables députés de la droite n'ont pu avancer aucune bonne raison pour légitimer cette opération. Il a été établi de quelle manière, sous le régime actuel, il était possible de s'accaparer les terres publiques du Canada en recourant à la pratique des soumissions frauduleuses et à la collusion ; et pourtant il n'est pas un seul député de la droite qui ait tenté la moindre explication tant soit peu acceptable. On a simplement avancé l'hypothèse d'après laquelle M. Fraser serait allé à la banque avec une soumission en blanc, et une fois là, aurait inscrit le chiffre de la soumission et en même temps rempli les blancs d'un chèque, la même encre ayant servi dans les deux cas.

L'honorable député d'Assiniboïa-est donne-t-il cette explication comme une excuse à sa conduite? Pas du tout ; c'est une simple supposition de la part de l'honorable député de Strathcona (M. McIntyre). Mais nous avons ici celui qui pourrait nous donner la véritable explication, s'il le voulait ; nous voyons à son siège celui à qui incombe le devoir de fournir cette explication, et il garde le silence. Il pourrait expliquer le fin fond de toute l'affaire, mais il se contente de lancer des sarcasmes à l'opposition et de se moquer de la manière dont cette motion a été présentée.

Tout ce que j'ai à répondre à cela, c'est que le pays ne permettra pas plus longtemps que le Gouvernement mette des obstacles à une enquête sur ces opérations ; le pays a les yeux sur l'honorable premier ministre et s'il demande à ses partisans de repousser cette motion, il demandera en même temps au peuple de lui retirer sa confiance. L'honorable premier ministre est allé aussi loin qu'il pouvait aller dans cette voie et avec toute la déférence à laquelle il a droit de ma part comme de la part de tous les membres de cette Chambre, je me permettrai de lui dire de ne pas pousser la témérité au point de résister à la volonté populaire. Les citoyens de ce pays, les Canadiens honnêtes et craignant Dieu, veulent une administration honnête ; ils ne tolèreront pas l'iniquité, la collusion et le vol ; ils exigent et exigeront que ces opérations soient exposées au grand jour. Ce n'est qu'en permettant une enquête que l'honorable premier ministre donnera satisfaction au peuple.

Je sais ce que je dis et ce ne sont pas des paroles en l'air que je prononce en ce moment. Le pays a senti ses soupçons s'éveiller en voyant l'honorable premier ministre s'opposer au dépôt des documents originaux et ses soupçons se sont confirmés devant les révélations qui ont accompagné le dépôt de ces documents. Il nous faut une enquête. Il faut que les forêts de ce pays soient conservées pour la population actuelle et pour celle qui viendra après nous. Le bois est une des plus précieuses richesses de ces régions de l'Ouest. Nous avons des terres arables, nous avons d'autres ressources, mais si nous manquons de bois, un tort considérable sera infligé aux colons. Quand les colons à venir constateront que nos forêts ont été gaspillées durant toutes ces années, ils se rappelleront la vieille devise saxonne : " Ce que nous avons, nous le gardons ", et ils se rendront compte que le gouvernement libéral du jour, par sa manière d'administrer ce domaine, a remplacé cette divise par l'axiome libéral plus moderne ; " Ce que nous avions, nous l'avons vendu."



L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il y a un point sur lequel la Chambre sera du même avis que l'honorable député (M. Boyce), c'est lorsqu'il dit que cette discussion est dégénérée en farce. Je ne crois pas qu'il y ait dans le Parlement quelque chose qu'on puisse comparer à ce débat, et je ne vois rien dans le passé qui y ressemble si ce n'est le célèbre procès de Bardwell contre Pickwick.

M. BENNETT : Le procès ne sera pas aussi long.

L'hon. M. OLIVER : Pendant un débat qui a duré deux jours, les honorables membres de la gauche ont exposé leurs opinions sur la question. Ils ont attaqué la politique et l'administration du Gouvernement et ils ont fait savoir au pays que grâce à cette politique et à cette administration les ressources de l'Etat ont été dilapidées et que le trésor public a été pillé.

Serait-il hors de propos de faire observer que les orateurs de l'opposition ont supposé, relativement à l'administration des forêts de l'Etat, l'existence d'une politique qui n'a jamais existé depuis vingt-cinq ans ? Ils ont supposé que les terrains forestiers de l'Etat sont administrés par le Gouvernement d'après une politique qui consisterait à retirer un revenu de la vente du bois.

Or, nos adversaires, comme tous ceux qui ont tant soit peu étudié la question, savent que depuis 25 ans, sous le gouvernement précédent et sous le gouvernement actuel, on a toujours eu pour principe, dans l'administration de ces domaines, d'encourager le développement de l'industrie forestière et non de se procurer des revenus par la vente de bois.

Il est vrai qu'en 1879, le gouvernement précédent a introduit dans la loi sur les terres fédérales une disposition tendant à modifier l'administration des terres forestières de manière à faire retirer au pays un revenu de la vente du bois. Ces dispositions assez raisonnables décrétaient la mise en réserve des terrains forestiers, la vente des concessions à l'enchère, le paiement d'une prime et l'établissement de règlements en vue de permettre à l'Etat de retirer un re-

venu de la vente de ses forêts. C'était cette politique qui était en vigueur à l'époque dans l'Est du Canada et je suppose que le Gouvernement s'était dit que ce qui était bon pour l'Est, devait nécessairement être bon pour l'Ouest ; la politique de l'Est fut donc appliquée à l'Ouest. Mais les conditions étaient bien différentes. Les conditions qui existaient alors dans l'Ouest étaient celles qui avaient existé dans l'Est, longtemps auparavant et auxquelles l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) ont fait allusion dans leurs remarques.

Il fallait d'abord intéresser le capital dans l'industrie forestière, afin que ces forêts fussent converties en bois de construction pour l'usage de la population, à des prix raisonnables. Le Gouvernement s'aperçut qu'une politique qui était excellente dans l'Est ne valait rien dans l'Ouest, dans les conditions où se trouvait cette partie du pays ; en conséquence, en 1881, il renonça à se créer un revenu avec la vente des terrains forestiers, après s'être convaincu que cette politique était impraticable. On me permettra de citer le règlement du 18 mai, 1881.

En vue d'encourager la colonisation en abaissant le coût des matériaux de construction, le Gouvernement se réserve le droit d'accorder, en aucun temps, des baux ou permis, selon le cas, en vertu et en conformité des dispositions de la loi des terres fédérales, à cet effet, pour la coupe du bois marchand sur tous terrains lui appartenant; et l'établissement sur ces terres, ou la vente de ces terres, comprises dans les limites des permis, seront pour le présent, assujéties aux conditions de ces baux ou permis.

Dans les règlements du 11 novembre 1881, il est dit que le porteur du permis paiera un loyer de $5 par mille carré ; qu'il paiera aussi une redevance de 5 p. 100 sur la vente de tous les produits de la concession ; que lorsqu'il y aura plus d'un pétitionnaire pour la même concession, on demandera des soumissions et que la concession sera adjugée à celui qui offrira un prix plus élevé, en plus du loyer annuel ; que le permis pourra être renouvelé pour une autre année si le concessionnaire a rempli toutes les conditions et si on n'a pas besoin d'une partie du terrain pour la colonisation ou autres fins publiques.

Cela veut dire que le Gouvernement s'était rendu compte que l'idée de retirer un revenu de la vente du bois était incompatible avec la prospérité, la colonisation et le développement du pays ; il y renonça et décida, pour me servir de l'expression des honorables membres de l'opposition de "distribuer en purs dons" de riches concessions forestières à ceux qui voudraient les exploiter et convertir les forêts en bois de construction pour les besoins de la population.

M. BRISTOL : Quelle garantie avait-on que les concessionnaires exploiteraient leurs concessions?

L'hon. M. OLIVER : Le permis comportait une clause obligeant le concessionnaire à exploiter une scierie dans un certain délai.

M. WRIGHT : Quel était ce délai ?

L'hon. M. OLIVER : Dans un délai d'un an, à compter de la date du permis.

M. WRIGHT : Combien de temps la scierie devait-elle être exploitée ?

L'hon. M. OLIVER : Six mois par année, et elle devait avoir une capacité de dix mille pieds par jour. Cette politique est restée en vigueur sous les deux gouvernements. Il y a eu des modifications dans les détails, mais le principe est resté le même.

M. BRISTOL : Quand a été adopté le règlement abolissant l'obligation de construire une scierie ?

L'hon. M. OLIVER : Le règlement relatif à la scierie est à peu près le même aujourd'hui qu'autrefois. Il y a eu cependant une légère modification : au lieu d'avoir à la construire dans un an de la date du permis, c'est dans un an de la date d'un avis à cet effet.

M. WRIGHT : Cet avis est-il donné ?

L'hon. M. OLIVER : Plusieurs avis ont été donnés. Ce que je veux établir, c'est que depuis vingt-cinq ans, le domaine forestier a été administré d'après la même politique et le même principe. Les conditions actuelles ont été trouvées nécessaires par nos prédécesseurs. Ils durent, de leur propre mouvement, renoncer à la politique qu'ils avaient d'abord adoptée, en vue de retirer un revenu de la vente des concessions.

M. WRIGHT : Combien de concessionnaires ont été averti d'avoir à construire des scieries ?

L'hon. M. OLIVER : Je désirerais, monsieur l'Orateur, faire un exposé complet de la question, sans être interrompu, du moins à cette phase de mon discours, afin qu'il n'y ait pas de malentendu sur le fond même de la question. Mais puisque mon honorable ami, me pose une question, je dois lui dire, pour être franc, que le gouvernement qu'il appuyait a toujours absolument ignoré la clause relative à la construction d'une scierie dans un délai d'un an de la date du permis.

Cette condition n'a jamais été mise en vigueur et plus tard, le Gouvernement actuel la modifia. Au lieu de la laisser comme lettre morte dans le bail, nous l'avons changée de manière à obliger le concessionnaire à construire une scierie dans un délai d'un an après avoir reçu un avis à cet effet.

M. AVERY : A quelle date eut lieu ce changement ?

M. HAGGART : Le permis comportait-il une obligation quelconque de scier une certaine quantité de bois ?

L'hon. M. OLIVER : Si je me le rappelle une clause disait que sur réception d'un avis, le concessionnaire devra construire une scierie et scier une certaine quantité de bois. Cette condition est restée dans les permis, sous une forme ou sous une autre, depuis 1881, et elle s'y trouve encore.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit que le règlement relatif à l'exploitation de la scierie n'était pas appliqué. Je ne suis pas très au courant des détails, mais d'après le débat actuel et les débats des années précédentes sur cette même question, il me semble qu'une grande étendue de terrains forestiers—29,000 milles carrés, je crois—qui avait été concédée par le gouvernement conservateur, entre 1878 et 1896, a fait retour à la couronne, parce qu'on a exigé l'exécution de cette condition. Si ce n'est pas pour cette raison, pourquoi les concessionnaires ont-ils renoncé à leurs concessions ?

L'hon. M. OLIVER : En faisant un exposé comme celui que je désire faire, il est assez difficile de répondre à une question sans l'accompagner de quelques commentaires. Cependant, puisque mon honorable ami me demande un renseignement, je suppose que je dois le lui fournir. J'ai ici un certain nombre de copies de lettres patentes qui ont été émises. Dans le nombre, se trouve un bail concédé à l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Le décret ministériel a été adopté le 3 février 1883.

L'hon. M. FOSTER : Avez-vous ce décret ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il en faire lecture ?

L'hon. M. OLIVER : Certainement :

Copie certifiée d'un rapport d'un comité du conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 3 février 1883.

Sur un rapport en date du 24 janvier 1883, du ministre de l'Intérieur soumettant une pétition de M. J. G. H. Bergeron, de Montréal, pour un permis annuel de coupe de bois sur une concession indiquée sur le plan annexé, teinte en rose, de 50 milles carrés, plus ou moins, sur la rive ouest de la rivière Dauphin, dans la province du Manitoba, plus spécialement décrite, comme ci-dessous:

A partir de la décharge du lac Dauphin dans la rivière Dauphin; de là vers l'ouest, sur une distance de 6 milles; de là dans la direction de l'est, sur une distance de 6 milles, plus ou moins, jusqu'à la rivière; de là, dans la direction du sud, le long de la rivière, jusqu'au point de départ.

Le ministre recommande que le permis soit accordé, aux conditions stipulées dans les règlements approuvés par décret ministériel du 11 novembre 1881, sujet à toute concession ou réserve antérieure et à la condition que la concession sera arpentée dans un délai d'un an, conformément aux instructions.

Le comité conseille d'accorder le permis tel que demandé.

Ce decret ministériel est resté en vigueur jusqu'au 23 octobre 1888—une période de cinq ans—sans qu'une scierie ait jamais été construite.

L'hon. M. FOSTER : Le permis a-t-il jamais été émis ?

L'hon. M. OLIVER : Non.

Plusieurs DEPUTES : Oh ! oh !

L'hon. M. OLIVER : Puisque mes honorables amis ont appelé l'attention sur ce détail du permis, il vaut mieux mettre la Chambre au courant des faits, parce qu'ils ont un certain rapport avec la prétention souvent émise par les membres de l'opposition dans une question qui a été débattue dans cette Chambre assez récemment.

Mon honorable ami dit qu'aucun permis n'a été accordé dans le cas qui nous occupe. C'est vrai, et il n'y en a pas eu dans le plus grand nombre des cas ; mais dans ce cas comme dans les autres, les concessionnaires ont évidemment fait acte de propriétaires. J'ai ici, par exemple, la copie certifiée du rapport du conseil, en date du 15 décembre 1882, sur une pétition de M. D. Tisdale, pour un permis annuel de coupe de bois sur une concession de 50 milles carrés.

L'hon. M. FOSTER : Les choses se sont passées de la même manière.

M. BERGERON : L'honorable ministre veut-il dire à la Chambre combien de demandes ont été faites, combien de permis ont été accordés et combien de concessions ont été exploitées ?

L'hon. M. OLIVER : Je répondrai à ces questions au cours de mes explications.

M. AVERY : J'ai demandé à quelle date le règlement a été changé et je désirerais avoir une réponse.

L'hon. M. OLIVER : J'ai la date, ici, mais je ne la retrouve pas dans le moment et je ne veux pas retarder la Chambre en la cherchant. Il est d'ailleurs facile de s'assurer de cette date. Je disais qu'on avait fait acte de propriétaire, en vertu de ces décrets ministériels.

M. D. D. Tisdale, le 31 octobre 1882, a demandé une concession de 50 milles carrés, dans les townships 24 et 25, rang 23, et dans le township 25, rang 22, à l'ouest du 1er méridien. Cette concession n° 126 a été accordée par décret ministériel du 15 décembre 1882. M. Tisdale n'a effectué aucun paiement pour cette concession.

Le 27 août 1883, M. Tisdale a demandé une autre concession de 50 milles carrés, dans les townships 23 et 24, rang 26, à l'ouest du 1er méridien, mais il fut averti qu'il avait déjà une concession de 50 milles carrés et qu'il ne

pouvait pas en obtenir une nouvelle. Le 16 novembre 1883, il demanda l'annulation de la concession qui lui avait été accordée, vu qu'elle ne contenait pas de bois et il demanda une nouvelle concession de 50 milles carrés sur la rive sud du lac Manietakie. Cette concession no 349, a été accordée à la place de la concession n° 126, par décret ministériel, le 6 décembre 1883. Le 2 mars, 1885. M. Tisdale demanda l'annulation des concessions parce que le bois qui s'y trouvait ne couvrait pas les frais d'arpentage. La concession fut annulée par décret ministériel le 29 mai 1885.

Il n'y a aucun doute que ce décret ministériel réservait tout le bois sur cette étendue de terrain, pour l'usage exclusif et le bénéfice de M. D. Tisdale, et il n'y a pas le moindre doute, non plus, qu'il a exercé les droits d'un propriétaire sur ces terrains, à l'encontre de tout autre citoyen du Canada, avec le consentement du Gouvernement du jour. Je ne trouve rien à redire à cela, mais je fais observer que M. Tisdale a exercé des droits de propriétaire sur ces terrains, puisqu'il les a échangés pour d'autres plus avantageux.

M. R. L. BORDEN : Il les a remis.

L'hon. M. OLIVER : A la condition qu'on lui en donne d'autres. Mon honorable ami en pensera ce qu'il voudra mais l'opération m'apparait comme un véritable marché. Il ne pouvait pas échanger une chose qu'il n'aurait pas possédée, et il en était donc le propriétaire.

Je ne dis pas que l'opération était répréhensible ; le Gouvernement désirait avant tout engager les capitalistes à développer l'industrie forestière dans ce pays, et il fit ces offres qui, dans le temps, je suppose, étaient ouvertes à tout le monde. M. Tisdale se présenta ; on lui octroya une concession ; il ne la trouva pas de son goût et il l'échangea contre une autre. Plus tard il constata que l'affaire n'était pas avantageuse et il y renonça. Je n'y vois rien de blâmable, si on envisage la question au point de vue de la nécessité d'attirer des capitaux dans le pays, pour hâter le développement de ses industries.

Je n'ai aucune intention blessante en rappelant ces faits ; je veux simplement faire comprendre aux honorables membres de la gauche, combien leur propre argument, qu'ils ont tourné et retourné sur tous les sens, s'applique avec tout autant de force à ce cas et aux 450 autres, a peu près semblables, du régime conservateur. M. Tisdale a eu un titre sur cette concession pendant environ trois ans. Il n'a jamais payé le loyer ; l'occasion ne s'est pas présentée pour lui de vendre sa concession ; mais s'il avait pu la vendre, il aurait eu droit de réclamer son permis de coupe et la concession aurait été exploitée.

L'hon. M. FOSTER : S'il avait rempli les conditions.

L'hon. M. OLIVER : Il n'a rempli aucune des conditions pendant ces trois années.

L'hon. M. FOSTER : Par conséquent, il n'a pas coupé un seul morceau de bois.

L'hon. M. OLIVER : Non ; il n'a rien fait ; mais il avait un titre qu'il aurait pu vendre, s'il avait trouvé un acheteur, dans le cours de ces trois années. Il avait une propriété a vendre pendant trois ans, sans payer de loyer et sans exploiter sa concession.

C'est exactement le cas du bail de la Galway Horse and Cattle Company que nos adversaires ont dénoncé dans tout le pays comme une gigantesque escroquerie de la part des intéressés, ou d'une preuve d'incompétence de ma part.

A mon point de vue, je ne vois rien de répréhensible dans le cas de M. Tisdale, pas plus que dans le cas de M. H. P. Brown qui a conservé son titre en vertu du décret ministériel jusqu'au moment où il trouva à en disposer. Si l'opération était malhonnête de la part de M. Brown, ou ses représentants, la Galway Horse and Cattle Company, nos honorables amis ne peuvent pas prétendre que les opérations étaient également malhonnêtes dans les 450 cas qui se sont présentés sous leur administration, en vertu de ces règlements et de ces décrets ministériels.

M. LALOR : Dans le cas en question, le Gouvernement pouvait-il refuser un permis, parce que les conditions n'avaient pas été remplies ?

L'hon. M. OLIVER : Certainement, il le pouvait.

M. LALOR : Comment le terrain pouvait-il appartenir à celui au nom duquel était fait le décret, et qui l'a détenu pendant trois ans ? Il aurait toujours fallu la ratification du gouvernement.

L'hon. M. OLIVER : Si mon honorable ami ne comprend pas, je n'en suis pas responsable. Une personne obtient une concession du Gouvernement, ratifiée par le Parlement, et tant qu'elle ne sera pas annulée par la même autorité qui la lui a concédée, cette personne a certainement quelque chose à vendre ou à garder. Tous ces concessionnaires avaient quelque chose à vendre, de même, M. H. P. Brown, le premier concessionnaire du territoire rétrocédé plus tard à la " Galway Horse and Cattle Co.".

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de citer d'autres exemples. Si les honorables députés de la gauche ne sont pas disposés à admettre que ces décrets ministériels autorisaient les concessionnaires à faire acte de propriétaire, je puis citer nombre d'autres cas qui prouveront clairement que ces concessionnaires ont exercé des droits de propriétaires, à la connaissance du gouvernement, appuyée par le Parlement.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre parle de droits de propriétaire qui aurait été exercés. Peut-il citer d'autres cas que celui de M. Tisdale qu'il vient de nous donner ? Je veux dire des cas où on a exercé des droits de propriétaires autres que ceux qu'il vient d'expliquer et qu'il a qualifié comme tels.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami fait preuve de trop de subtilité à cette phase de la discussion.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a qualifié acte de propriétaire ce que j'appellerais plutôt un renoncement. Les autres actes de propriétaire qu'il pourrait citer sont-ils de cette nature ?

L'hon. M. FOSTER : C'est exactement cela.

L'hon. M. OLIVER : Je ne sais pas au juste ce que mes honorables amis consentiraient à accepter comme un acte de propriétaire. S'ils prétendent que ce n'est pas faire acte de propriétaire que d'échanger un terrain pour un autre, je ne vois pas bien quels autres exemples je pourrais donner. Si nous parvenons à nous entendre sur la signification des mots " faire acte de propriétaire ", je pourrai donner d'autres détails.

M. R. L. BORDEN : J'admettais pour l'instant, sauf à le nier plus tard, que cela constituait ce qu'on appelle " faire acte de propriétaire ". Je voulais savoir si l'honorable ministre connaît d'autres cas d'une nature différente.

L'hon. M. OLIVER : Oui, il y en a d'autres d'une nature différente.

M. R. L. BORDEN : Quels sont-ils ?

L'hon. M. OLIVER : Il y a d'abord l'affaire à laquelle l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a été mêlé. Ici on a fait acte de propriétaire en exploitant la concession, ce qui était parfaitement régulier et contre quoi je n'ai rien à dire.

L'hon. M. FOSTER : Mais dans ce cas le permis avait été octroyé.

L'hon. M. OLIVER : Le permis avait été octroyé pas à mon honorable ami. J'ai ici un état relatif à cette affaire dont la lecture ne sera peut-être pas sans intérêt :

Les concessions 25 et 25a, 25 milles carrés chacune, ont été demandées le 3 mars 1881, par M. E. P. Leacock pour lui-même et MM. Shields, Haggart et MacLaren et ont été adjugées par décret ministériel, le 23 mai 1882, à M.M. Shields, Haggart, MacLaren et McNicol. Le premier permis dont nous retrouvons la trace dans les archives a été accordé à M. Ferguson, le 29 juin 1884. Il paraîtrait que M. A. Ferguson est venu en possession de cette propriété en vertu d'une décision de la cour du banc de la Reine, en Equité, dans une cause où M.M. John Shields et autres étaient demandeurs, et M. Peter MacLaren et autres, défendeurs.

M. OLIVER.

Cela revient à dire que les intérêts de l'honorable député dans ces concessions ont pu donner lieu à un procès ; le tribunal rendit sa décision et les concessions furent attribuées à un tiers avant l'octroi du permis. De fait ces concessions furent exploitées de 1882 à 1884.

M. DUNCAN ROSS : Le loyer avait-il été payé avant la décision du tribunal?

L'hon. M. OLIVER : Aucun loyer n'a été payé, mais les concessions étaient exploitées moyennant le paiement de 50 cents par mille pieds, en guise de redevance. Nous avons ici la preuve que le droit de propriété a été reconnu par le tribunal à MM. Shields, Haggart, MacLaren et McNicoll, avant l'octroi du permis par le Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre admettra que ce cas est bien différent du précédent. Ici le droit de propriété existait parce que la couronne avait accordé un permis d'exploitation.

L'hon. M. OLIVER . Le cas peut être différent, mais mon honorable ami devra régler cette question avec ceux qui sont plus versés que moi dans la connaissance de la loi. J'ai émis ma proposition dès le début, et je répète que le droit conféré par ces différents décrets ministériels était un droit tangible et censé avoir une valeur appréciable et que ce droit a été reconnu même par les tribunaux.

L'hon. M. FOSTER : Quand le permis a-t-il été accordé ?

L'hon. M. OLIVER : Ce droit a été reconnu par le tribunal, mais je ne suis pas en état de dire si c'est avant ou après l'octroi du permis.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre dit, si j'ai bien compris, que le permis a été accordé.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il trouver, dans toute la liste un cas où ce droit a été reconnu sans que le permis ait été accordé?

L'hon. M. OLIVER : A mon sens, le permis n'a rien à faire avec la question. Ici, il a été accordé à M. Ferguson et non à ceux en faveur de qui le décret ministériel avait été passé.

L'hon. M. FOSTER : En quelle année?

L'hon. M. OLIVER : Le permis a été accordé le 29 janvier 1904.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre disait-il y a un instant que la concession a été exploitée en 1882 ?

L'hon. M. OLIVER : M. Ferguson l'a exploitée en vertu d'un permis. Autant que nous avons pu le constater par les archives, son nom n'apparaît pas dans l'opération avant que la concession lui ait été adjugée par le tribunal. Il l'avait exploitée au para-

vant en vertu d'un permis, mais cela n'avait rien à faire avec les droits de MM. Shields, Haggart, MacLaren et McNicol. Ces concessionnaires avaient un droit qui a donné lieu à un procès et ce droit a été transféré à M. Ferguson. Puisque la concession était exploitée dans l'intervalle par M. Ferguson, en vertu d'un autre droit, cela prouve que le permis n'avait rien à faire avec les droits des personnes que je viens de nommer.

Je crois, monsieur l'Orateur, que ce point est bien établi et je n'entrerai pas dans plus de détails à cette phase du débat. Il est démontré hors de tout doute que le Gouvernement d'alors, de même que le gouvernement d'aujourd'hui administraient les forêts de l'Etat en vue du développement de l'industrie et non en vue de s'en faire une source de revenu.

Il m'est impossible de mieux mettre le point en lumière que ne le font les faits déjà exposés à la Chambre, à moins que les membres de la gauche ne soient prêts à admettre que le reproche de mauvaise administration qu'ils nous font, ils le méritent beaucoup plus que nous. Ou l'ancienne administration a concédé les terrains forestiers dans le but de favoriser le développement plutôt que le revenu du pays, ou elle s'est livré au plus odieux tripotage qui se soit jamais vu. Voyons plutôt ce qui s'est fait du commencement à la fin.

On a dit avec raison que le bois est un article de première nécessité à la colonisation de cette partie du pays. Pour lui fournir du bois, il faut placer des capitaux dans l'exploitation forestière, et plus le capital ainsi placé est considérable, plus le bois est susceptible de se produire à bon marché. C'est là une proposition élémentaire sur laquelle on est tous d'accord. De 1881 au 19 décembre 1887, l'ancien gouvernement s'était donné pour règle, comme fit celui-ci du reste, de servir le premier arrivé. Le bois appartenait à celui qui le demandait le premier, à moins qu'il ne fût formulé plusieurs demandes en même temps, auquel cas l'adjudication se devait faire à la suite d'un concours. C'est contre ce principe et sa mise en pratique que nos adversaires ont porté l'étonnante accusation de tripotage, de corruption et de gaspillage des richesses naturelles qu'ils ressassent à loisir depuis quelques jours.

Quel fut le résultat des efforts tentés à cet égard dans le but d'assurer le développement de l'Ouest ? En 1881—je m'en tiens aux chiffres ronds—il s'est coupé 13 millions de pieds de bois et il s'en est vendu 12 millions ; en 1896, il s'en coupait 34 millions de pieds et s'en vendait 32 millions. Ces données se rapportent au Manitoba, au Nord-Ouest et à la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise. En seize années, le chiffre de la production ne s'était donc pas tout à fait triplé. Le but que poursuivait alors le Gouvernement, c'était de faire couper le bois, et il avait presque réussi à tripler la coupe en seize ans. Pendant les neuf mois expirés le 31 mars 1907, il s'est coupé 141 millions de pieds de bois et il s'en est vendu 128 millions de pieds ; c'est-à-dire, en se fondant sur neuf mois au lieu d'une année, que le chiffre de la production s'est quadruplé en dix années de régime libéral, tandis qu'il ne s'était pas tout à fait triplé en seize années de régime conservateur. Or, les deux gouvernements se sont efforcés de faire couper le bois et de le faire mettre en vente afin que les colons pussent l'acheter et s'en servir. Bien que je n'aie pas l'intention de critiquer à cette phase du débat la manière d'agir de l'ancien gouvernement à cet égard, je ne puis m'abstenir de faire observer, les deux gouvernements ayant poursuivi le même but, combien plus sensiblement le gouvernement libéral réussit à assurer le développement qu'accusent ces rapports.

Passons maintenant au nombre des scieries. En 1896, il en existait 55; il y en avait 89 en 1907. Il sera peut-être intéressant de savoir où cette augmentation du nombre de ces établissements s'est produite. Dans la région de Winnipeg il y en avait 29 en 1896; il s'en voyait 29 en 1907 ; à Edmonton, il y en avait 2 en 1896, et 16 en 1907; en 1896, il y en avait 3 à Prince-Albert et 6 en 1907; à Calgary, 10 en 1896 et 13 en 1907; à Westminster, 11 en 1896 et 25 en 1907. Il me semble juste de dire que le gouvernement actuel a réussi à assurer le développement en n'aliénant en tout, qu'un peu moins de 8,000 milles carrés de terrains forestiers. Son administration accuse un résultat beaucoup plus avantageux que celui qu'obtinrent ses prédécesseurs qui, après avoir aliéné environ 30,000 milles carrés de terrains forestiers, n'avaient réussi, en 1896, qu'à faire couper 34 millions de pieds de bois.

Un mot maintenant de la condition faite à la population de Winnipeg par la faute du Gouvernement qui a aliéné cette vaste étendue de terrains forestiers, ainsi que de la situation plus terrible encore où vont se trouver les habitants de la Saskatchewan et de l'Alberta. Nos adversaires se sont lamentés sur les conséquences désastreuses qu'aura pour cette partie de la population l'aliénation d'une partie aussi considérable du domaine forestier. A les entendre, tout le bois serait vendu ou à peu près. Mais qu'étaient donc les 30,000 milles carrés qu'ils avaient eux-mêmes concédés ?

M. SAM. HUGHES : C'étaient des terres de la prairie.

L'hon. M. OLIVER : Vraiment ? Est-ce bien ce que l'honorable député veut dire?

M. SAM. HUGHES : Quoi ?

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député n'osera certainement pas affirmer que le gouvernement qu'il appuyait alors a rendu décret sur décret pour aliéner des terrains des prairies en laissant entendre qu'il s'agissait de terrains forestiers.

M. SAM. HUGHES : Sans doute.

L'hon. M. OLIVER : C'est une accusation terrible que je craindrais de retourner contre mon honorable ami. Le gouvernement d'alors volait-il ses amis ou détenait-il les terres des prairies sous prétexte que c'étaient des terrains forestiers? Que faisait-il? Mon honorable ami devra nécessairement admettre que le gouvernement dut user de quelque probité à l'égard de ses partisans et du pays; et puisqu'il se trouvait dans le temps 30,000 milles carrés de forêt que l'on pouvait aliéner, et qu'il en a été aliéné environ 8,000 milles carrés, il reste donc encore à aliéner plus de trois fois cette superficie de terrains qui, au dire des membres de la gauche, sont des terrains forestiers et le sont très vraisemblablement.

M. BRISTOL : Le ministre laisse-t-il entendre que ces 30,000 milles de terrains forestiers ont été aliénés ou qu'une partie en a été subséquemment rendue à l'Etat?

L'hon. M. OLIVER : On a maintes fois répété que ces terrains ont été remis à l'Etat.

M. AMES : Et qu'on les a ensuite concédés à diverses reprises.

L'hon M. OLIVER : En effet. Il ne me paraît pas utile de revenir sur ces choses, mais puisque mon honorable ami a jugé à propos d'y revenir, j'en profiterai pour répéter que la concession forestière que l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) reçut en cadeau le 21 décembre 1882, dont il paya une année de loyer, qu'il avait le droit de garder pendant six ans, qu'il rendit à l'Etat parce qu'elle était sans valeur, et qui n'en avait réellement pas ; cette concession, dis-je, fait précisément partie des terrains auxquels mon honorable ami (M. Ames) a attribué une valeur d'un demi-million de dollars. Nos adversaires n'auraient-ils pas d'explications à donner à la Chambre à ce propos? Ils se sont livrés à des calculs fantastiques au sujet de la valeur des concessions forestières ; ils ont cherché à faire croire à la population que le gouvernement lui a volé des centaines de millions de dollars, qu'il a littéralement dépouillé la population de Winnipeg et des prairies de tout moyen de se procurer du bois parce qu'il l'a vendu à ces spéculateurs et aux propriétaires de scieries. Le bois, on l'a vendu, mais il ne s'est pas envolé ; il est toujours là et n'aura de valeur qu'en tant qu'on le coupera et le fabriquera ; il est encore à la disposition des citoyens de Winnipeg et des prairies, qu'il appartienne à la redoutable Imperial Pulp Company, à ce terrible M. Fraser ou à n'importe qui, et M. Fraser, l'Imperial Pulp Company ou tout autre ne pourront recouvrer leur argent qu'à la condition de fabriquer le bois et de le vendre au prix courant à ceux qui en ont besoin. Ceux qui ont placé des capitaux dans ces concessions forestières devront établir des scieries s'ils veulent que leur mise de fonds ne reste pas improductive.



L'hon. M. FOSTER : Cette observation ne s'applique qu'au placement définitif.

L'hon. M. OLIVER : Oui. Il se peut que dans l'intervalle des opérations aient lieu qui tiennent de la spéculation, mais le bois n'aura de valeur qu'en tant qu'on le fabriquera, qu'on le mettra en vente, à la disposition des consommateurs, et sa seule valeur réside dans le prix que les consommateurs pourront et voudront en payer.

M. NORTHRUP : C'est sa seule valeur aux yeux du public, mais quelle valeur a-t-il pour l'heureux concessionnaire?

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami est de ceux qui appuyaient le gouvernement de 1882 ; la politique ministérielle à l'égard de l'Ouest lui semblait irréprochable. Il trouva bon que le gouvernement cédât à des particuliers quatre cent cinquante parties distinctes et séparées du domaine forestier d'après le même principe et dans la même pensée qui prévalent encore aujourd'hui—ce qui permet à ces particuliers de fabriquer le bois et de le mettre à la disposition des colons. J'ai déjà donné lecture de la déclaration que fit à ce sujet le gouvernement de l'époque.

L'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) a fixé au chiffre prodigieux de $500,000 la valeur de la concession du lac des Cèdres. Mon honorable ami sait-il qu'à l'heure actuelle et dans les conditions présentes une concession forestière au lac des Cèdres n'a pas, au point de vue pratique, plus de valeur que si elle était située dans la lune? Elle n'a pas plus de valeur aujourd'hui qu'elle n'en avait à l'époque où le représentant d'Argenteuil (M. Perley) se la faisait adjuger.

Elle n'est pas plus rapprochée de Winnipeg qu'elle ne l'était autrefois. A Winnipeg, le bois se vend aujourd'hui moins cher que par le passé. En pratique, la concession ne valait rien autrefois, elle ne vaut pas davantage à l'heure actuelle. En théorie, elle a une certaine valeur, et l'honorable député s'est appliqué à créer l'impression à la Chambre et dans le pays, que le Gouvernement a frustré la population de cette valeur théorique. Il ne me paraît pas utile d'insister sur ce point ; l'absurdité de l'assertion est d'une évidence telle que mon honorable ami ne pourra s'empêcher de la saisir.

Au cours des deux dernières années on a mis en vente des emplacements de ville à Winnipeg, à Regina, à Saskatoon, à Edmonton et en d'autres endroits du Nord-Ouest ; mon honorable ami a peut-être acquis certains de ces emplacements au cours du voyage qu'il a fait en cette partie-là du pays. Pour la simple raison qu'ils étaient en vente et qu'ils changeaient de propriétaires, on leur attribuait une valeur qui se chiffrait par des millions et des millions de dollars. Cette valeur était tout aussi légitime que celle que l'honorable député attribue à la concession du lac des Cèdres.

M. AMES : Je n'y ai attribué d'autre valeur que celle que lui a assignée l'agent de la compagnie.

L'hon. M. OLIVER : Absolument comme le courtier d'immeubles auprès duquel l'honorable député est allé s'enquérir des prix, a attribué une certaine valeur aux emplacements de la banlieue de Saskatoon. Mon honorable ami a su quel prix on en demandait et a peut-être profité de l'occasion pour tenter une petite spéculation sur les biens-fonds de la banlieue de cette ville.

M. AMES : Je serais bien aise de posséder quelques-uns de ces emplacements.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député n'en a-t-il pas acheté ?

M. AMES : Non, mais je le voudrais bien.

L'hon. M. OLIVER : Si vous en aviez acheté et que vous les eussiez gardés jusqu'à présent, je crois que vous le regretteriez.

L'hon. M. FOSTER : Vous ne devez pas médire de Saskatoon.

L'hon. M. OLIVER : Je n'en médis pas, mais chacun sait que les emplacements de la banlieue de certaines villes du Nord-Ouest ont déterminé une fièvre de spéculation qui ne s'est calmée que lorsqu'on s'est aperçu que ces emplacements n'avaient pas de valeur.

M. SAM. HUGHES : C'étaient des terres agricoles.

L'hon. M. OLIVER : Oui, des terres agricoles que l'on avait détournées de leurs fins propres. Il y a quelques années, quand l'exploitation des mines créait un certain mouvement, j'eus le plaisir de faire un voyage à travers la région de Boundary-Creek, en Colombie-Anglaise, où j'eus la bonne fortune de rencontrer mon honorable ami de Yale-Cariboo (M. Ross). On avait alors placé des millions de dollars en des entreprises n'ayant qu'une valeur spéculative ; on en avait placé des centaines de milliers sinon des millions dans l'exploitation des mines ; mais on ne retirait pas un seul dollar du minerai extrait des mines de la région, et les choses devaient en rester à ce point jusqu'à ce qu'il fût construit un chemin de fer. Cependant, la fièvre de la spéculation battait son plein, les mines avaient une valeur incalculable et tout le monde était millionnaire. Je faisais le voyage avec une personne bien connue au Canada, M. George Ham. Celui-ci affirma n'avoir jamais visité de région aussi charmante : chacun semblait être au comble du bonheur ; ailleurs on pouvait rencontrer des gens peu fortunés, mais là, impossible de rencontrer quelqu'un qui ne fût millionnaire à moins que ce ne fût un billionnaire. La richesse des gens était aussi évidente que la lumière du jour ; chacun pouvait en donner la preuve en blanc et en noir ; il n'y avait pas à discuter là-dessus, pas plus que sur la valeur que l'honorable député a attribuée aux concessions forestières ; chacun venait vous dire : " J'ai un claim de tant de pieds de longueur et de tant de largeur, le rendement en est de tant de dollars à la tonne, et on en extraira tant de tonnes ; l'écart entre le coût de l'exploitation et la valeur totale du rendement est de tant ; cela m'appartient et vaut un million." Et celui qui vous disait cela n'avait peut-être pas en son gousset de quoi payer son dîner. Aujourd'hui que des améliorations se sont accomplies dans la région, qu'on y extrait pour des millions de dollars de minerai, on pourrait acheter à un prix dérisoire, presque sans bourse délier, les quatre-vingt-dix-neuf centièmes de ces mêmes claims. Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) sait peut-être mieux que moi à quoi s'en tenir là-dessus.

L'hon. M. FOSTER : Je vous citerai un ou deux exemples.

L'hon. M. OLIVER : Dans ce cas, je compte sur l'honorable député pour faire sentir à son collègue de la division Saint-Antoine la fausseté et l'impropriété de son raisonnement à l'égard de la valeur spéculative des concessions forestières. Si cette valeur est bien réelle, comment se fait-il que tous les membres de la droite, eux qui peuvent passer par la porte secrète imaginée par nos adversaires, ne soient pas tous millionnaires ?

L'hon. M. FOSTER : Il se trouve quelques fins matois qui empêchent les autres d'entrer.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami dit que que de fins matois empêchent les autres d'entrer ; eh bien ! il se trouve de rusés compères dans les rangs de la gauche, et que l'honorable député me permette de lui faire observer ceci : nul n'a prétendu —si on l'a fait, on ne saurait le prouver— que le mode d'adjudication des concessions forestières par voie de soumission, qui prévaut depuis 1896, n'a pas fourni aux membres de la gauche aussi bien qu'aux députés ministériels l'occasion de risquer leurs capitaux aux hasards de quelque spéculation sur les terrains forestiers. On peut bien se répandre en allégations de nature générale, mais les faits établissent que jamais on a recouru à des mesures restrictives dans le but de faire adjuger des concessions forestières à quelque membre de la droite.

M. AMES : J'aimerais qu'il nous fût permis d'interroger quelques témoins à ce propos.

L'hon. M. OLIVER : Rien n'empêche l'honorable député de se renseigner. A vrai dire, il ne saurait manquer de trouver dans la masse énorme des documents le renseignement qu'il désire ; il sait les noms des soumissionnaires des concessions ; il sait que parmi les amis de ses amis se trouvent

des soumissionnaires heureux et des malchanceux.

M. J. D. REID : Je ne crois pas.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami ne doit pas s'excuser de la sorte de son manque d'initiative. L'idée qui préside à l'aliénation des concessions forestières, c'est qu'elles doivent être exploitées, que le bois doit en être coupé ; or, pour qu'elles fussent exploitées, il a fallu les céder à des particuliers, les céder à celui qui en faisait le premier la demande, et pendant vingt-cinq ans on les a données gratuitement au premier qui en faisait la demande. Le premier à demander une concession se la voyait adjuger, à moins que quelque autre ne fît une offre plus élevée que la sienne.

Suivant les calculs de l'honorable député (M. Ames), le Gouvernement a aliéné 8,000 milles de terrains forestiers et il en reste encore environ 20,000 milles disponibles. Qu'ont donc fait nos adversaires ? Que n'ont-ils demandé la mise en adjudication de ces terrains et profité alors de l'occasion pour en acquérir ? Ils savaient sans doute que les arguments invoqués par l'honorable député (M. Ames) sont absolument dénués de fondement, qu'ils n'ont pas plus de valeur que les emplacements de la banlieue de certaines villes du Nord-Ouest et que les claims de Boundary-Creek dont je parlais tantôt. Cela, nos adversaires le savaient ; s'ils l'ignoraient, ils ont négligé leurs intérêts plus qu'il n'est permis à des personnes sensées de le faire. Ils auraient fort bien pu chercher à se faire octroyer ces concessions forestières, mais ils les savaient dépourvues de la valeur qu'ils leur attribuent aujourd'hui ; ils savaient qu'entre l'acquisition d'une concession forestière, le sciage du bois et le paiement d'un dividende, il y a tout un abîme qui ne se peut franchir qu'à l'aide de capitaux, d'énergie, d'intelligence et de pénétration des affaires. Il ne suffit pas d'acquérir une concession forestière ou de posséder une scierie pour réussir dans le commerce du bois.

Au dire de mon honorable ami (M. Ames), 40 p. 100 des terrains forestiers aliénés ne servent qu'à la spéculation. Je suis bien aise qu'il n'y en ait pas plus que cela ; en tout cas, on peut prouver que 60 p. 100 des terrains aliénés sont en état d'exploitation ou sur le point de le devenir.

M. AMES : C'est au moins 40 pour 100 que j'ai dit, et comme les trois quarts des concessions ne sont pas en état d'exploitation, la proportion doit être entre 40 et 75 p. 100.

L'hon. M. OLIVER : Fort bien ! que l'honorable député pose la question comme il lui plaîra. Le point est celui-ci : en neuf mois de temps, il s'est coupé 141 millions de pieds de bois, et à l'heure présente les cours de toutes les scieries des provinces de l'Ouest et de la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise sont remplies de bois dont la population n'a que faire en ce moment.

En son accès de sympathie pour le peuple qu'il dit avoir été frusté de ses droits, l'honorable député accuse le gouvernement de gaspillage et de corruption ; toutefois il n'insiste pas tant sur la corruption que sur le gaspillage. A l'entendre, le Gouvernement n'aurait pas veillé convenablement à la préservation des forêts. La seule preuve que j'opposerai à cette assertion, c'est que nous avons pu faire couper une quantité énorme de bois en n'aliénant qu'une faible étendue de territoire comparativement à ce qu'on en aliénait par le passé. Mais ce n'est pas tout. Il y a deux ans, le Gouvernement établissait des réserves forestières grâce auxquelles nous avons pu mettre à part, au Manitoba, dans la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise, 5,491¾ milles carrés de terres boisées, c'est-à-dire presque autant que le gouvernement actuel en a cédé depuis qu'il est au timon des affaires. En outre, nous avons la haute main sur certains territoires réservés à des parcs ; ce sont : le parc des montagnes Rocheuses, d'une superficie de 4,500 milles carrés ; le parc Yoho, 828½ milles carrés ; le parc de la Montagne, 5,000 milles carrés, et le parc Jasper, 5,000 milles carrés ; soit un total de 10,904½ milles carrés. Ainsi, nous avons 5,391 milles carrés réservés à la conservation et au reboisement des forêts, et 10,904 milles carrés réservés à ce que l'on pourrait appeler des parcs de plaisance, à l'égard desquels nous avons organisé des mesures spéciales en vue de la conservation du bois. Celui qui dirige depuis un an le service des forêts au ministère de l'Intérieur, et dont mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) a dit que c'est un homme honorable et digne de foi, estime que nous avons dans l'Ouest et dans la zone des chemins de fer une superficie de 150,000 milles carrés, soit 96 millions d'acres de terre couverte de bois marchand d'une grande valeur.

M. AMES : Il ne parle pas de bois marchand.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami fait erreur. Il ne se sert peut-être pas du mot " marchand ", mais il dit en substance que cette vaste étendue de terre est couverte de bois marchand.

M. AMES : Non pas ; il dit qu'une grande étendue de terre est couverte de bois, mais il ne dit pas que c'est du bois marchand.

L'hon. M. OLIVER : Ce qu'il dit effectivement, c'est qu'il se trouve du bois sur une étendue cinq fois plus grande, mais que celle-ci est couverte de bois de valeur qu'il considère comme étant du bois marchand.

Monsieur l'Orateur, si l'on tient compte de l'objet que l'on a en vue pour la gestion des

terres fédérales, j'estime que le Gouvernement actuel, loin d'avoir à rougir de la façon dont il a géré les terres forestières, a au contraire toutes les raisons de s'en enorgueillir. Si l'on se place à un point de vue et qu'on nous juge d'après un autre, nous serons naturellement en assez mauvaise posture ; mais nous nions à nos adversaires le droit de nous juger autrement que d'après le but que nous poursuivons et que poursuivaient nos prédécesseurs. Que l'on applique la même règle aux deux gouvernements, on verra que notre administration l'emporte de beaucoup sur celle de nos adversaires.

A ce propos, il est un point que j'aborderai dans le but de faire ressortir la fausseté des arguments invoqués par les membres de la gauche, qui ont tout particulièrement insisté sur ce que nous n'avons fourni aux gens l'avantage légitime de soumissionner les concessions forestières, ce qui aurait fait perdre au pays des sommes énormes. Dans cet ordre d'idées, le représentant d'Alberta (M. Herron)—obéissant en cela à la suggestion de son collègue de la division Saint-Antoine, j'imagine—a relevé trois cas survenus en un endroit qui lui est très familier et où il est tout particulièrement intéressé. Cet endroit, je le connais bien moi-même. Voici les faits que l'honorable député a exposés à la Chambre.

Concession 1157, d'une superficie de 31½ milles carrés, située à cinq milles au sud de Coleman, sur l'embranchement du Pas-du-Nid-de-Corbeau du Pacifique-Canadien ; deux soumissions, qui furent ouvertes le 6 avril 1904 ; le pétitionnaire soumissionna la concession, mais ne l'obtint pas.

Concession 1114, d'une superficie de 18¼ milles carrés, située au même endroit que la précédente, à quelques milles du chemin de fer ; les soumissions ouvertes le 30 décembre 1903 étaient au nombre de trois : celle de McDonald, $2,327 ; celle de McGuire, $275, et celle de Sharp, $51.50. Cette concession ne fut pas adjugée au pétitionnaire.

Concession 1115, d'une superficie de 17 milles carrés, située au même endroit, tout près du chemin de fer ; les soumissions ouvertes le 30 décembre 1903 étaient au nombre de trois ; celle de Frith, $1,275 ; celle de McGuire, $255, et celle de Sharp, $51.50 ; la concesion fut adjugée au pétitionnaire Frith.

Telles sont les trois concessions forestières auxquelles l'honorable député d'Alberta a attribué une valeur de $325,000. Comme j'ai dit, ces soumissions furent ouvertes en décembre 1903 et en avril 1904. On ne saurait alléguer l'insuffisance de délai dans ces cas-là. Il a été donné trente, quarante et même cinquante jours d'avis à propos de ces concessions situées tout près d'un chemin de fer au milieu desquelles les convois passent chaque jour. Ces concessions sont situées tout près d'endroits, tant à l'est qu'à l'ouest, où l'exploitation forestière se fait sur une grande échelle et où, à quelque vingt ou trente milles de là, et toujours le long de la même ligne de chemin de fer, certains des plus grands exploitants de la forêt déploient leur activité.

Puisque ces concessions valent $325,000, je me demande ce que faisait l'honorable député d'Alberta au moment où elles furent mises en vente ; il n'était assurément pas riche au point de laisser s'échapper l'occasion de faire un profit d'un quart de million en ne déboursant que $500, $1,300 ou $2,000. Mon honorable ami croyait-il alors qu'elles valaient autant que celà ? Quel est le député de la gauche qui croit réellement qu'elles ont une aussi grande valeur ? Certes, les propriétaires de scieries du voisinage ne sont pas des philanthropes ; ceux d'entre nous qui ont suivi l'enquête qui s'est tenue au cours de la dernière session sur les opérations de la coalition forestière savent à quoi s'en tenir à ce sujet. Or, peut-on supposer un seul instant que ces industriels auraient laissé s'échapper une occasion aussi favorable ? Ils avaient amplement le temps d'aller examiner les concessions et savaient parfaitement à quoi s'en tenir au sujet des conditions particulières à chacun de ces cas ; et cependant ils ont laissé ces concesisons leur glisser des mains pour l'amour de $2,000 dans un cas, d'un peu plus de $1,300 dans un autre, et de la misérable somme de $500 dans le troisième.

Ressassant l'histoire déjà narrée par l'honorable député de la division Saint-Antoine, mon honorable ami d'Alberta (M. Herron) a prétendu que les concessions du lac des Cèdres avaient été mises en vente à une époque trop avancée de l'année, le public se trouvant ainsi privé de l'avantage de se pouvoir renseigner à leur sujet. Concilier les faits et cet avancé est chose impossible. Le raisonnement de l'honorable député n'est donc pas fondé sur les faits ; il n'en a cure, évidemment.

Je remarque ici qu'un monsieur du nom de McGuire a soumissionné les concessions 1114 et 1115. Je connais ce M. McGuire et le tiens pour un homme entreprenant qui fait de l'exploitation forestière d'une façon pratique, pour un homme aussi prompt à cueillir un dollar que l'est n'importe quel membre de la Chambre, sans excepter l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Eh bien ! aux yeux de M. McGuire la concession 1114 valait $275 et la concession 1115, pas plus de $255. Notez qu'il habite à Pincher-Creek, à quelques milles des concessions et que, partant, il en connaissait incontestablement la valeur.

On ne saurait alléguer l'ombre même d'une entente secrète relativement à ces soumissions-là, puisque dans un cas, l'offre la plus élevée est de $2,327 et la suivante de $275, et dans un autre, la plus haute soumission est de $1,275, et celle qui la suit,

de $255. Néanmoins, cela n'a pas empêché le représentant d'Alberta (M. Herron) de se démener comme un hystérique pour dénoncer le ministère de l'Intérieur qui a adjugé d'une façon aussi inconvenante, comme dit le représentant de la division Saint-Antoine, les concessions forestières du lac des Cèdres.

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

## Reprise de la Séance.

L'hon. M. OLIVER : Je prendrai la liberté à cette phase du débat de dire que les faits que j'ai pu exposer à la Chambre avant la suspension de la séance sont de nature à démontrer que l'administration forestière du Gouvernement actuel a été couronnée du succès le plus absolu, si, comme il convient, l'on considère que le but que poursuit en ceci le Gouvernement actuel, but que poursuivaient également ses prédécesseurs, est d'assurer le placement de capitaux dans l'industrie forestière, la fabrication et la mise en vente du bois.

On allègue que l'administration, malgré ses succès, a été corrompue, c'est-à-dire qu'il y a eu au département de la partialité, de l'esprit de parti, de la malhonnêteté dans l'adjudication des concessions forestières. Je suis moins en état de traiter cette question que de discuter dans leur ensemble les résultats de l'administration et de la politique du ministère ; mais je tiens à la main un état des concessions accordées depuis 1896 et, sans en imposer la lecture à la Chambre, je ferai choix de quelques cas typiques d'adjudication qui donneront un aperçu général de la gestion du domaine forestier :

| Numéro de la concession. | Soumissions ouvertes le | Superficie. | Nombre de soumissionnaires. | Prix extrêmes offerts. |
|---|---|---|---|---|
| | 1907. | m. c. | | $ |
| 1393 ..... | 16 oct. ... | 10 | 7 | 400 à 6,550 |
| 1388 .. | 18sept. .. | 3·25 | 5 | 307 " 8,100 |
| 387..... | 16 oct ... | 12 | 4 | 400 " 2,106 |
| 1363 .... | 24 juill. .. | 12 | 4 | 372 " 1,000 |

Ai-je besoin de citer d'autres exemples pour prouver qu'il y a eu de la concurrence, que les avis donnés ont suffi à la provoquer et qu'on a obtenu de bons prix ?

M. OWEN : A-t-on vendu ces concessions au plus offrant ?

L'hon. M. OLIVER : On les a vendues au plus offrant. L'honorable député tient-il à ce que je mentionne les prix d'adjudication ? J'ajouterai que cette liste renferme toutes les soumissions ayant trait aux terrains forestiers adjugés depuis 1896 et que, dans chaque cas, le plus offrant a obtenu la concession. On remarquera que ceux qui voulaient obtenir ces baux leur attribuaient des valeurs bien différentes et que souvent la plus haute enchère était le décuple de la plus basse. En présence d'une telle divergence d'opinions de la part de ceux qui convoitaient ces concessions, la Chambre ne serait pas excusable d'accepter les yeux fermés les estimations du représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) ou de tout autre député de la gauche. Cette liste de soumissions prouve autre chose, à savoir, qu'il ne s'agissait pas d'adjuger les concessions à des favoris politiques mais de laisser le champ libre à la concurrence, et que celui qui mettait la plus haute enchère et déposait le chèque exigé devenait adjudicataire. Un exemple le prouvera. Les membres de l'opposition ont mentionné d'une manière particulière la concession n° 1046. C'est une concession d'une étendue considérable—250 milles carrés—sise au nord de Prince-Albert. Deux soumissions ont été reçues. Les frères Mutchenbaker ont offert $2,500 et William Cowan, de Prince-Albert, a offert $5,000. Ce dernier n'appartient pas au parti libéral et n'appuie pas le présent ministère. Il a été maire de Prince-Albert une fois ou deux et candidat conservateur en opposition à M. le juge Lamont, à l'élection provinciale de 1905.

M. AMES : Cette concession appartient-elle maintenant à la Big River Lumber Company ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. AMES : Le ministre peut-il me dire quels étaient les associés de M. Cowan ?

L'hon. M. OLIVER : Je n'en ai pas la moindre idée et cela ne tire pas à conséquence. M. Cowan a fait l'offre la plus élevée et il a obtenu cette concession. Ce n'était pas un ami du ministère, que je sache. L'usage que M. Cowan en a fait ensuite ne concerne que lui.

M. AMES : Le ministre voudrait-il se renseigner auprès du département et s'assurer si d'autres personnes n'ont pas demandé une prorogation du délai afin d'envoyer d'autres soumissions relativement à cette concession même.

L'hon. M. OLIVER : Je ne crois pas devoir le faire, car cela n'a aucun rapport avec la présente question. Ce que je veux établir contre le gré de l'honorable député, c'est que, dans le cas d'une concession de prix, au dire des députés de l'opposition qui prétendent que c'est un exemple des agissements répréhensibles, sinon scandaleux du Gouvernement, l'adjudicataire a été l'un de leurs partisans. Je dois dire que M. Cowan a régulièrement obtenu cette concession. Il exploite une scierie mécanique sur une grande échelle dans la ville de Prince-Albert. Rien n'empêchait que M. Cowan gardât cette

concession, après qu'elle lui eut été adjugée. Il l'a soumissionnée comme un honnête homme et il l'a obtenue. Qu'est-ce que l'honorable député a à dire ?

M. AMES : Le ministre nous permet-il d'appeler M. Cowan au banc des témoins et de lui faire dire sous serment dans quelles circonstances il est devenu adjudicataire?

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député peut-il expliquer pourquoi on appellerait M. Cowan, un homme honorable, au banc des témoins afin de le soumettre à un contre-interrogatoire de la part du représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames)? Il me semble que les habitants de ce pays ont des droits, et j'espère que l'honorable député n'a pas l'intention d'abuser de ses immunités parlementaires hors du Parlement comme dans ses murs. Je soumets à la Chambre et au public la proposition de mon honorable ami qui demande que M. William Cowan, de Prince-Albert, soit appelé au banc des témoins, afin de satisfaire sa curiosité relativement à des choses qui ne le concernent aucunement et qu'il n'a même pas soumis à la députation. L'honorable député doit s'exagérer la responsabilité qui s'attache au rang qu'il occupe et faire trop peu cas des droits des citoyens de ce pays. Je ne crois pas me tromper en lui laissant entendre que les particuliers, les citoyens honorables, ont des droits que les membres du Parlement eux-mêmes doivent respecter. M. Cowan n'a pas acquis seulement cette concession qui a donné lieu à des critiques; il a été adjudicataire dans d'autres cas. Si j'ai cité cet exemple, c'est uniquement dans le but de prouver qu'il n'y a pas lieu d'insinuer que le favoritisme règne dans l'adjudication de ces concessions, que les avis n'ont pas été suffisants, qu'il n'y a pas eu assez de concurrence et qu'on n'a pas obtenu des prix satisfaisants.

M. OWEN : Je désire faire une question au ministre dans l'unique but de me renseigner. Est-il d'avis qu'entre la demande de soumission et l'adjudication, on a eu le temps de bien examiner les concessions mises à l'enchère?

L'hon. M. OLIVER : Parfois, le délai a été bien suffisant, et, parfois, il a été trop court. Il ne s'agissait pas, je le répète, de la quotité des recettes que l'Etat devait retirer de la vente des bois et forêts, mais de la manière de remettre les terres boisées à ceux qui en tireraient parti. En pratique, le premier qui demandait une concession avait le droit d'exiger qu'elle fût mise en adjudication, et il en devenait adjudicataire lorsqu'il était le plus offrant. Il ne s'agissait pas de conserver le domaine forestier, d'attendre le renchérissement des prix ou de vendre les concessions à l'encan. Ce n'était pas la ligne de conduite que le ministère s'était tracée ni celle qu'avaient adoptée les amis de l'honorable député. Lorsque nous changerons notre manière de voir ou que nous chercherons à prélever des recettes par la vente du domaine forestier, l'honorable député pourra à bon droit trouver à redire si nous ne remplissons pas notre devoir, faute qu'il nous reproche dans le présent cas. Mais, lorsque nous nous proposons de nous défaire des bois et forêts, de les céder à des particuliers dans l'espérance qu'ils les exploiteront, il n'y a pas lieu de se demander si le délai a été trop long ou trop court, car nous avons pris pour règle d'adjuger les concessions à ceux qui offraient les prix les plus élevés, sans favoritisme, sans partialité.

J'ai déjà fait observer qu'à l'égard des concessions mentionnées par le représentant d'Alberta (M. Herron), la question de délai était écartée. On a eu assez de temps pour visiter ces concessions qui se trouvaient sous les yeux d'une foule d'hommes d'affaires habiles et de propriétaires de scieries, n'empêche que l'honorable député a élevé la voix et a tenu sur la conduite inconvenante du ministère dans cette affaire, les mêmes propos que le représentant de Saint-Antoine avait tenus dans d'autres cas.

M. OWEN : Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'il désire se défaire de ces terrains forestiers?

L'hon. M. OLIVER : Cette expression peint bien le but reconnu qu'ont poursuivi les ministères conservateurs, de 1881 à 1896, et le ministère libéral, de 1896 à 1907. Nous voulions céder le bois à des personnes qui l'auraient mis en œuvre, de même que nous voulions remettre les homesteads à des gens qui les auraient cultivés.

En ce qui a trait à notre conduite dans la Chambre et au département, nos adversaires ont laissé entendre qu'il y a quelque chose à cacher, que les documents doivent contenir des choses inconvenantes; autrement, disent-ils, tous les députés seraient libres de se rendre au département pour les examiner et on se ferait un devoir de les déposer sur le bureau afin que n'importe qui en prenne connaissance à son gré.

J'ai déjà eu l'occasion de dire que les papiers qui ont trait aux concessions forestières sont les titres des propriétaires. Ces titres sont contenus dans chaque règlement adopté depuis 1881 jusqu'à ce jour, et la conservation d'une concession dépend de l'accomplissement des conditions imposées par les règlements. La preuve de l'accomplissement de ces conditions se trouve dans les documents qui forment les archives du ministère, et elle ne se trouve nulle part ailleurs. Le ministre est tenu de s'assurer que ces conditions ont été observées ; c'est-à-dire qu'il remplit le rôle de juge en pareille matière. Puisqu'il en est ainsi, ces documents constituent les titres de propriété, et si la propriété vaut la centième partie du prix que l'honorable député y attache, je déclare que c'est une faute grave de ne pas veiller sur ces documents avec une extrême prudence.

M. OWEN : Le ministre dit-il que toutes les concessions forestières qu'on a vendues depuis 1896 sont exploitées ?

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. OWEN : Les garde-t-on dans un but de spéculation ?

L'hon. M. OLIVER : Le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal déclare que 40 p. 100 des concessions sont détenus dans un but de spéculation.

M. OWEN : Si on ne les exploite pas, pourquoi le Gouvernement désire-t-il tant se défaire de notre domaine forestier et le vend-il à vil prix ? Si j'ai bien saisi la thèse du ministre, il a soutenu que le Gouvernement désirait vendre les concessions forestières parce qu'il voulait que le bois fut mis en vente. Or, si je comprends bien, le ministre dit que ces concessions ne sont pas exploitées.

L'hon. M. OLIVER : Le Gouvernement a vendu le bois afin qu'il fût mis en œuvre et chaque permis contient une clause qui permet au Gouvernement d'exiger qu'une concession soit exploitée ou de l'annuler. Il n'a pas insisté sur l'observation de cette condition.

M. HERRON : Combien de fois le Gouvernement a-t-il exigé l'accomplissement de cette condition ? L'a-t-il déjà exigée et combien de fois ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne suis pas au fait de tout ce qui se passe au département, mais on n'a pas, que je sache, insisté sur l'observation de cette condition depuis 1881 jusqu'au mois de décembre dernier. Cependant, je puis dire, si cela offre quelque intérêt, qu'en présence de l'état de choses qui régnait l'été dernier, le département a été d'avis qu'il était temps de prendre des mesures pour appliquer cet article du règlement, et, qu'après avoir bien examiné la situation, nous avons décidé de publier un avis ordonnant d'exploiter, conformément aux conditions du permis, toutes les concessions accessibles détenues depuis cinq ans sans avoir été mises en coupe. C'est la première fois que j'ai connaissance d'une semblable démarche. Nous avons cru qu'il était temps d'insister avec modération sur l'accomplissement de cette condition du permis que, jusqu'alors, ni nos prédécesseurs ni le présent ministère n'avaient fait observer parce qu'il était à propos, croyaient-ils, de permettre aux particuliers de détenir des terrains forestiers afin d'intéresser les capitalistes, aujourd'hui ou plus tard, de manière à assurer leur exploitation, et parce qu'on jugeait qu'il n'était pas sage d'annuler les concessions dans lesquelles il n'y avait pas de scierie mécanique.

M. HERRON : Le ministre peut-il citer un cas où l'avis a été notifié aux intéressés ?



L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. HERRON : L'avis a été notifié ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis pas donner d'exemples, mais si l'honorable député présente une motion, je déposerai les documents. On fournit si bien matière à mes commentaires qu'il m'est vraiment difficile de répondre à toutes les exigences. Je disais donc que le titre de la concession dépend des pièces déposées aux archives du département et que celui-ci ne remplirait pas son devoir s'il ne veillait attentivement sur ces pièces. Il mettrait en péril la propriété des citoyens de ce pays.

Lorsque le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal a demandé l'autorisation d'examiner certains dossiers du département concernant des terrains forestiers, il m'a semblé que je ne pouvais pas lui accorder cette permission et la refuser à d'autres. J'ignore si l'honorable député prétend qu'il a des droits qui priment ceux d'autrui. Il le prétend peut-être. A ses propres yeux, il a peut-être plus d'importance que tous ses voisins, mais je lui déclare charitablement qu'il n'en a pas plus à mes yeux, et que je ne pouvais pas lui accorder un privilège ou une prérogative que je devais refuser à d'autres qui valent autant que lui.

M. AMES : Puis-je demander au ministre si, depuis longtemps, ce privilège n'a pas été accordé à plusieurs autres personnes ?

L'honorable M. OLIVER : J'ai déjà dit —et j'espère que je ne serai pas obligé de répéter mon discours—que, depuis 1892 jusqu'à ce jour, il a toujours été de règle au département de ne pas l'accorder.

M. AMES : S'est-on conformé sous tous les rapports à cette règle inflexible ?

L'honorable M. OLIVER : Je crois que l'honorable député nous fournit la preuve qu'on s'y est conformé.

M. AMES : Ce n'est pas répondre franchement à ma question. Je sais qu'on a enfreint cette règle.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député peut-il citer un cas d'infraction ? Je crois qu'on l'a enfreinte, mais je n'en suis pas responsable. Elle a été enfreinte contrairement aux instructions de tous ceux qui ont exercé l'autorité depuis 1892. En ce qui me concerne, je serais reconnaissant envers l'honorable député s'il me citait un cas d'infraction qui a eu lieu de mon temps. Il me rendra service s'il me fournit ce renseignement.

M. AMES : Je ne puis pas le faire, mais je dirai que je croyais avoir le privilège qu'on accorde aux sénateurs et aux députés. Si le département de l'Intérieur nous en prive tous, je serai sur le même pied que tous les autres députés.

L'hon. M. OLIVER : J'ai prié l'honorable député de me citer un exemple. Il dit qu'il ne le peut pas et, pourtant, il déclare qu'il y en a. Je désire qu'il cite un exemple ou qu'il avoue qu'il n'y en a pas.

M. BENNETT : Avec la permission du ministre, je lui citerai un exemple.

L'hon. M. OLIVER : Attendez que le représentant de Saint-Antoine m'en cite un.

M. AMES : Je citerai un cas d'infraction en ma faveur. J'ai déjà dit qu'il y a un an je n'ai pas eu de difficulté à avoir accès aux dossiers du département. Le sous-ministre n'a pas soulevé la moindre objection, lorsque je lui ai demandé la permission d'examiner les originaux.

L'hon. M. OLIVER : Et, parce qu'on lui a accordé ce privilège dans un cas particulier, l'an dernier, l'honorable député se présente devant la Chambre et le réclame comme un droit.

M. BENNETT : L'honorable ministre veut-il un autre exemple ?

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député me fera plaisir s'il peut m'en citer un autre.

M. BENNETT : A la dernière session, le représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) a pris la parole et a déclaré de son siège qu'il avait lu d'un bout à l'autre tous les rapports qui se trouvaient au département des Affaires indiennes concernant certaines îles de la baie Georgienne. Il a ajouté qu'il avait consacré un après-midi entier à la lecture de ces pièces au département.

M. AMES : Le représentant de Yale-et-Caribou (M. Ross) a dit l'autre jour dans ces murs qu'il s'était souvent rendu au département et qu'il y avait examiné des dossiers.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami considère, j'imagine, qu'il a le droit d'entrer au département et d'y consulter un dossier afin de préparer pour la Chambre et le public un réquisitoire contre le Gouvernement.

M. BERGERON : Pourquoi pas ?

L'hon. M. OLIVER : Ça y est. Mais, le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) croit qu'un autre député n'a pas le même privilège ou le même droit d'entrer au département et de préparer un réquisitoire contre l'opposition. Certes, c'est une arme à deux tranchants. Une exception ne peut pas être érigée en règle absolue. L'an dernier, le représentant de Saint-Antoine a obtenu le privilège d'entrer au département et d'y examiner un dossier parce qu'une certaine question était en discussion devant la Chambre, et je déclare qu'il est souverainement injuste de sa part—je ne qualifierai pas sa conduite comme elle le mérite —de laisser entendre qu'il jouit d'un droit parce que, l'an dernier, pour une certaine raison, on lui a accordé un privilège. Je le répète, il est de règle au département de ne pas permettre l'examen des dossiers. C'est une règle sage que le Gouvernement aurait tort de ne pas appliquer et, pour ma part, je l'applique.

M. T. CHISHOLM : Aux conservateurs.

L'hon. M. OLIVER : Oui, et aux libéraux.

M. MILLER : Puisque d'autres s'expliquent, je désire dire quelques mots. A la dernière ou à l'avant-dernière session, pendant l'enquête sur l'affaire de la North Atlantic Trading Company, je me rappelle parfaitement que le sous-ministre qui avait garde des archives a dit aux députés libéraux qu'ils entravaient les travaux du département et qu'il ne lui était pas possible de leur permettre de venir consulter les documents.

M. BENNETT : On les avait tous jetés au feu.

L'hon. M. OLIVER : Quand à la communication des originaux à la Chambre, l'honorable député (M. Boyce) a déployé son éloquence parce que, l'an dernier, les originaux ont été déposés sur l'ordre de la Chambre et que cette année, on a refusé de les apporter. Cependant, l'an dernier, la Chambre avait ordonné le dépôt des originaux, et je désire qu'un membre de l'opposition me cite un cas où un membre du ministère a refusé ou tardé d'obéir à un tel ordre. L'an dernier, la Chambre a donné un ordre et on s'y est conformé et, ainsi que je l'ai dit l'autre soir, les originaux qui furent alors déposés sur le bureau n'ont pas été remis au département, que je sache, ce qui prouve qu'il ne convient nullement de communiquer ces pièces à la députation.

M. l'ORATEUR : L'honorable député fait allusion à ce sujet qui s'est passé lors d'un débat antérieur sur le même sujet.

L'hon. M. OLIVER : Je ne faisais que réfuter le raisonnement d'un député de l'opposition.

M. BENNETT : Le règlement s'applique à tous.

L'hon. M. OLIVER : Je dois dire que, dès que la Chambre ordonne le dépôt des documents, pour ma part, je les mets à sa disposition, quelque nombreux et de quelque nature qu'ils soient. Mais, je lui demande de se rendre compte de la responsabilité qu'elle assume lorsqu'elle exige que les titres de propriété des particuliers contenus dans les archives du département soient mis en péril, en les enlevant à leur gardien légitime pour les confier à d'autres qu'ils ne concernent pas directement. Je crois qu'il est juste de demander qu'on offre des raisons plausibles, avant que la Chambre prenne cette décision. C'est l'attitude que j'ai prise lorsque cette question a été mise en discussion aupara-

vant. C'est la seule que je me propose de prendre, et je la crois raisonnable. Si la Chambre juge à propos de ne pas exiger de raisons et ordonne le dépôt des documents, le Parlement est le maître absolu et il devient responsable de la conservation de ces documents. Mais, il n'est que juste que moi, à qui ils ont été confiés, j'expose au Parlement la responsabilité qu'il assume. Nous n'avons rien à cacher, mais nous désirons nous acquitter d'une manière pratique des devoirs qui nous incombent.

Quant aux soumissions relatives à la concession du lac des Cèdres, je n'ai presque rien à dire. Je n'avais aucune part à l'administration du département à cette époque. Les annonces ont été publiées, des soumissions ont été reçues et le plus haut soumissionnaire a obtenu la concession. Celui qui, alors, s'occupait seul des soumissions et qui fait maintenant partie de la Chambre a déclaré qu'il en était responsable, que les soumissions ont été ouvertes et qu'elles étaient dans le même état qu'aujourd'hui, que la concession a été adjugée au plus offrant parce que le prix offert avait été déposé.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Le ministre de l'Intérieur veut-il nous dire combien il y avait de soumissions ?

L'hon. M. OLIVER : Trois. Pourquoi l'honorable député me fait-il cette question?

M. W. J. ROCHE (Marquette) : J'ai cru que le ministre avait dit que la concession avait été adjugée au plus offrant. Il me semble qu'il n'y avait qu'une soumission et que le prix offert était de $500.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député amoindri beaucoup l'utilité de la Chambre. Les originaux étaient déposés sur le bureau et il a eu l'occasion de les examiner; pourquoi demande-t-il combien il y avait de soumissions ? Il y en avait trois et le plus haut soumissionnaire a obtenu la concession. Celui qui avait la garde des soumissions déclare aujourd'hui, en qualité de membre de cette Chambre, qu'il ne les a pas modifiés et que l'adjudication a eu lieu d'après les soumissions dans l'état où elles avaient été reçues, parce qus le prix offert avait été déposé. Nos amis de la gauche disent que cela ne suffit pas ; ils veulent quelque chose de plus et l'honorable député qui est en cause déclare : Dites que je suis responsable de quelque manière ou jusqu'à un certain point de quelque chose que j'aurais fait relativement à ces soumissions et dont vous vous plaignez, et je demanderai une enquête par la Chambre. Mais, jusqu'ici, aucun d'eux n'a osé le dire. Pendant des heures entières, ils ont donné cours à leurs soupçons et se sont livrés à des conjectures. Puis, à l'exemple de l'honorable député qui a pris la parole cette après-midi, ils se sont vantés d'avoir fait naître parmi le public des soupçons qu'on ne saurait calmer. S'ils ont vraiment l'intention de découvrir la vérité, ils devraient dire ce qu'ils pensent. S'ils croient qu'il y a eu quelque chose de répréhensible relativement à ces soumissions, ils devraient le dire, mais ils ne l'ont pas fait et je doute qu'ils le fassent.

Ils savent que c'est là ce qu'ils ont à faire, que c'est là la seule conduite que puisse tenir un homme de cœur, pour me servir de l'expression de mon honorable ami (M. Turriff). Mais, dirai-je qu'ils ne sont ni justes, ni honorables, ni courageux, qu'ils ne suivront pas cette ligne de conduite ? Je ne le dirai pas, monsieur l'Orateur, car, j'en suis sûr, vous me rappelleriez à l'ordre. Je ne ferai que répéter la déclaration que m'a faite M. Fraser, celui qui a envoyé ces soumissions. Ce n'est pas que je désire la soumettre à la Chambre, car je considère qu'il n'y a rien à expliquer ; mais on a fait des assertions et M. Fraser m'a prié de faire connaître à la députation sa version de l'affaire. La voici : de concert avec certains de ses associés, il a demandé que cette fameuse concession du lac des Cèdres fut mise en adjudication, ce qui eut lieu. D'après l'entente qui existait entre ses associés, il envoya une soumission au chiffre de $1,000 avant la date de l'ouverture des soumissions, il reçut une lettre ou une dépêche d'un client de Winnipeg l'autorisant à offrir $7,000 pour cette concession. Autorisé par M. Nolan à se servir de son nom et ayant déjà envoyé une soumission en son propre nom, il ne pouvait pas employer ce dernier une deuxième fois ; conséquemment, il se servit du nom de M. Nolan pour envoyer une soumission pour le compte de son client. Il rédigea la soumission et, comme c'était l'usage, dit-il, il n'inscrivit le montant qu'à la dernière minute avant de la cacheter et de l'adresser au département. La concession fut adjugée à son client. Il fait observer à bon droit, ce me semble, que, s'il avait eu des intelligences au département, s'il avait convoité cette concession et si cette dernière avait eu la valeur que le représentant de Saint-Antoine y attache, rien au monde ne pouvait l'empêcher d'offrir une somme supérieure à $7,000 et de se faire adjuger la concession. Le dossier démontre qu'il ne l'a pas obtenue pour lui-même, mais pour le compte de son client, et qu'elle a été cédée à la Imperial Pulp Company. Rien ne prouve que M. Fraser avait placé des fonds dans cette entreprise.

Par conséquent, à la face même de la transaction, la soumission de M. Fraser pour son client était très légitime et fut acceptée, tandis que celle que M. Fraser envoya en son nom et au nom de ses associés fut rejetée.

M. BENNETT : Le ministre veut-il me permettre ? Où ces deux soumissions furent-elles écrites ? Au bureau de M. Fraser?

L'hon. M. OLIVER : C'est ce qu'il me dit.

M. BENNETT : Le ministre peut-il me dire alors pourquoi l'une était écrite sur le papier officiel de M. Fraser et l'autre sur une feuille unie ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne sais pas. Je répète simplement ce que M. Fraser m'a dit. Je ne défends pas M. Fraser ni sa conduite. Je ne connais rien de l'affaire que ce qu'il m'en a dit. Mais je prétends que M. Fraser, soumissionnant pour $1,000 de concert avec ses associés, ne pouvait pas discuter avec eux qu'il avait reçu ordre d'un client de soumissionner pour un montant plus élevé. Bien qu'il sut que sa première soumission devenait par le fait inutile, elle n'était pas la sienne en propre, mais celle de ses associés et de lui-même. Mais il soumissionna pour un montant plus élevé sur l'ordre d'un client. Je répète l'explication telle que M. Fraser me l'a donnée, et le fait qu'il courait la chance de gagner un demi-million de dollars en portant sa propre soumission à $7,100 et ne l'a pas fait, me prouve que la soumission de $7,000 qu'il a envoyée est honnête.

M. OWEN : Voulez-vous me permettre une question ? Depuis que vous êtes ministre, est-ce que vous avez dans tous les cas disposé des concessions forestières dans l'intérêt bien compris du pays ou si vous n'avez pas plutôt favorisé les personnes au détriment du pays.

L'hon. M. OLIVER : J'ai déjà eu occasion de dire et j'ai même montré à la Chambre par des chiffres que ces soumissions ont toujours été accordées sans favoritisme et sans intérêt de parti aux plus hauts soumissionnaires et, nous avons raison de croire, à l'avantage du pays.

On dira peut-être : si ces règlements sont efficaces, pourquoi les changer ? Les honorables députés savent que nous avons pris des mesures, il y a deux ans, pour établir des réserves forestières, indiquant par là l'intention du Gouvernement d'adopter une politique en matière de conservation des forêts. L'on sait que la question est très importante et qu'une telle politique doit reposer sur les circonstances et les connaissances acquises. En vue de l'expansion récente du commerce de bois, en vue de l'état de choses qui existait dans cette industrie, tel que l'avaient démontré tout particulièrement l'enquête tenue l'année dernière sur la coalition des marchands de bois, et l'autre enquête générale tenue à Alberta, il semblait au Gouvernement que le temps était venu d'être plus conservateur en matière de concessions forestières. Comme je l'ai dit, il s'agissait de livrer les forêts à ceux qui en feraient l'exploitation. Il ne s'agissait pas de se faire payer tel ou tel prix pour le bois debout, mais d'amener le bois sur le marché et de réaliser un droit sur la coupe. Mais la production ayant atteint 141,000,000 de pieds en neuf mois, quatre-vingt-neuf scieries étant en exploitation dans ces forêts, sous la surveillance de l'Etat, et l'élément de spéculation s'étant sensiblement introduit dans la question de l'acquisition des forêts, il était évident que le temps était venu de changer les règlements pour adopter virtuellement les dispositions plus prudentes de la loi des terres ratifiée par les conservateurs en 1879, aux termes desquelles les forêts ne devaient pas être livrées à la concurrence, excepté lorsque le Gouvernement le jugerait à propos, et ne devaient être vendues qu'au prix de la redevance la plus élevée. Aux termes des règlements que nous avons discutés, n'importe quel pétitionnaire avait droit aux forêts ; il n'y avait pas de réserve.

Les règlements ne s'y opposant pas, le pétitionnaire demandait une adjudication quelconque, et s'il était le plus haut offrant, la concession lui restait.

Aujourd'hui nous proposons que ce soit sur l'initiative du Gouvernement seul, quand il le jugera à propos dans l'intérêt du pays, qu'une étendue quelconque soit offerte en vente. Nous proposons qu'une exploration soit faite pour en établir l'état et la valeur, et ensuite l'offrir en vente à l'enchère, dans le but d'en obtenir la plus haute redevance. C'est exactement en rapport avec la politique que les honorables députés d'en face proposaient au Gouvernement d'adopter, de sorte que nous nous attendons à leur parfait concours. Mais je ferai observer aux honorables députés que l'institution de cette méthode il y a cinq ans, par exemple, aurait été plutôt préjudiciable aux intérêts du pays. C'est ce qui est arrivé sous le gouvernement conservateur en 1879, et c'est ce qui nous serait arrivé à nous-mêmes si nous avions tenté d'inaugurer une semblable politique avant que le placement des capitaux et l'expansion du commerce de bois n'eussent donné d'amples garanties pour l'approvisionnement régulier du public. Ayant atteint ce résultat, nous croyons qu'il est opportun de changer cette politique et d'adopter plus généralement les méthodes suivies dans l'est du pays au sujet des adjudications forestières. L'avenir seul dira si nous avons eu raison ou si nous nous sommes trompés. Je suis fier que l'occasion me soit fournie d'exposer à la Chambre les faits qui se rapportent à ces règlements et les motifs qui nous les ont fait adopter.

Je tiens à faire voir quel aurait été l'effet de ces règlements si nous les eussions appliqués dans leur forme actuelle il y a quelques années. Supposons que la loi de 1879 ait été appliquée et que les forêts ne soient adjugées qu'après concurrence contre le paiement d'une redevance. Supposons une compagnie d'exploitation forestière faisant affaire à Winnipeg et ayant des capitaux pour étendre son exploitation. Il n'y avait pas de demande à cette époque pour le bois. Il n'y avait pas de population et partant pas de nécessité pour du bois. Si nous eussions insisté sur la méthode de la concurrence, cette compagnie aurait pu acheter tous les

vestiges de forêts qui auraient été en tout temps mises en vente dans ces vastes régions de l'ouest, car en tout temps, elle aurait pu renchérir sur ses concurrents et obtenir la concession et se créer un monopole. Nul doute que c'est là une des raisons qui ont empêché le gouvernement conservateur de mettre en vigueur sa loi sur les terres quand il s'agissait de la concession des forêts. Il s'apercevait que dans les circonstances alors existantes, cette politique aurait été inefficace et inexécutoire, et il adopta la méthode d'adjudication sur demande du premier pétitionnaire, et ce en vue d'obtenir du bois pour le colon. C'est la politique qu'il a suivie et c'est celle que nous avons mise en pratique jusqu'au jour où nous avons cru qu'il était sage de la changer. Nous somme en train de la changer et les honorables députés d'en face nous ont approuvé.

J'ai un mot à dire au sujet du grand nombre de concessions qui ont été accordées en 1882, 1883 et 1884. C'était une sage politique à cette époque d'accorder les concessions sans concurrence et sans prime, sous certaines conditions d'exploitation. Mais on a terriblement abusé de ce principe, et lorsque nos amis de la gauche nous demandent d'adopter une motion appelant l'institution d'un comité d'enquête sur l'administration des forêts pendant ces dernières années, ils ne peuvent raisonnablement s'attendre à ce que la Chambre leur accorde ce privilège dans l'espoir qu'ils nous donneront une administration plus honnête et plus pratique en matières forestières que celle de ces dernières années.

M. BERGERON : Ces dernières années, oui ; depuis deux ou trois ans.

L'hon. M. OLIVER : C'est un vieux précepte que quiconque réclame la justice doit lui-même être juste, et que quiconque s'adresse aux tribunaux pour revendiquer doit être lui-même inattaquable. Quand un parti comme celui qui est dans l'opposition parcourt le pays et crie contre l'inconduite du parti de la droite, et demande à s'y substituer, pour mettre en œuvre sa politique supérieure, il convient que le pays connaisse les principes de ce parti, afin de juger de l'administration qu'il est censé lui donner plus tard. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a dit qu'il y a bien longtemps de cela. Mais il était de l'ancienne administration, comme il s'attend d'être de celle de demain si son parti arrive au pouvoir.

M. BERGERON : L'honorable ministre déclare-t-il que j'ai fait quelque chose de fautif ?

L'hon. M. OLIVER : Pas du tout ; je n'oserais pas. Mais l'honorable député et ses amis ont gaspillé trois jours à nous accuser de mauvaise gestion des affaires pour avoir fait ce qu'il a fait lui-même avec ses amis lorsqu'ils avaient en mains les rênes de l'administration. Si nous avons eu tort, ils



n'ont pas eu raison, et il n'est que juste que le pays sache exactement à quoi s'en tenir sur cette question. Je répète que dans les circonstances alors existantes, la politique du gouvernement conservateur était sage, mais son administration était corrompue. Il y avait, comme l'a dit l'autre soir, l'honorable député d'Alberta (M. Herron) une population blanche de 6,000 âmes dans les deux nouvelles provinces d'aujourd'hui, et environ 15,000 à 20,000 habitants dans le Manitoba. Pour alimenter 30,000 à 40,000 personnes du bois qui leur était nécessaire, 450 concessions forestières de 50 milles carrés chacune furent accordées, de sorte qu'en appliquant une sage politique, nos amis tombaient dans des abus grossiers. Ces concessions furent-elles accordées à des personnes du commerce ? Non, mais à des politiciens, à des députés du temps qui le sont encore aujourd'hui, qui n'étaient pas alors et qui ne sont pas encore dans le commerce de bois, elle furent concédées à leurs amis politiques, citoyens privés alors et aujourd'hui. Vous ne trouverez pas dans cette longue liste une fraction d'un pour cent qui soit dans le commerce de bois, mais vous trouverez que tous se recrutent dans les rangs des conservateurs militants du jour. L'abus n'était pas dans le principe, mais dans son application. Il y eut vers cette époque, en 1882, une élection générale, et à première vue, il semblerait que ce ne furent pas l'intérêt des colons du Nord-Ouest, ni l'expansion du commerce, mais les exigences du parti découlant de cette élection et s'y rapportant qui furent la cause de l'aliénation du domaine public sur une si grande échelle. Je ne devrais pas traîner le nom du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) dans cette question, car à cette époque, il n'avait rien de commun, je crois, avec le parti conservateur.

M. BERGERON : Je n'en ai pas eu besoin, car je fus élu sans opposition à cette élection.

L'hon. M. OLIVER : Je ne fais pas d'insinuations ; je dis seulement que ces immenses concessions ne peuvent se justifier par aucun motif d'ordre ou d'avantage public : elles ne peuvent être désignées que comme un abominable exemple de canaillerie politique. J'habitais le Nord-Ouest à cette époque, et je sais l'état de choses et l'état d'esprit qui y régnaient. La vérité est que le Gouvernement qui trônait à Ottawa était en train de morceler le domaine public en concessions de terres pour des fins de colonisation, en concessions de terres aux chemins de fer et en concessions forestières, le tout au profit des amis politiques, sans rime ni bon sens, au mépris de l'intérêt public et sans égard au développement du pays. L'honorable député dit qu'il y a de cela 25 ans. C'est vrai, mais toutes ces concessions étaient d'une valeur probable non moins élevée à cette époque qu'aujourd'hui. Il se produsit en 1881 et 1882 une

formidable hausse dans les valeurs au Nord-Ouest. Les perspectives étaient telles qu'elles ont à peine encore été réalisées ; et quand ces concessions furent accordées, elles étaient censées représenter des valeurs considérables, et les concessionnaires ne voulurent pas s'en départir. Mais le jour vint où il fut évident qu'elles n'avaient pas de valeur et ils les abandonnèrent.

On a voulu faire croire que ces concessions ayant toutes été abandonnées, c'était la preuve qu'elles avaient été en quelque façon imposées aux concessionnaires, que ceux-ci n'en connaissaient rien, qu'ils n'y étaient aucunement intéressés. Les faits prouvent au contraire, que les forêts furent concédées et que, sans remplir de conditions, sans avoir la licence et souvent sans payer un sou, les concessionnaires les détenaient au détriment du fond, dans l'espoir de les vendre. Il fallut plus tard les révoquer. Mais elles étaient détenues de trois ans à huit ans, sans y faire aucun des travaux réglementaires, sans y construire de scieries ni y abattre un seul arbre ni obtenir la licence. Elles étaient détenues en attendant la vente.

M. BERGERON : L'honorable ministre sait-il que ces concessions furent faites en vertu de la loi des terres publiques de 1879? Il n'a sans doute pas vu l'article 8 qui contredit ce qu'il a affirmé. En vertu de cette disposition, il était impossible de détenir une concession si certaines conditions n'étaient pas remplies. Dans le cas sur lequel il a appelé l'attention et dans lequel j'étais intéressé, je n'ai pas pu garder cette concession, après la promulgation du décret, car je n'avais pas rempli les conditions. C'est cette disposition que le ministre n'a pas mise en vigueur depuis que son parti est au pouvoir.

L'hon. M. OLIVER : J'ai déjà dit que l'article 2 était une sage disposition, et que la loi des terres publiques de 1879 était une loi sage, pourvu que la perception du revenu s'en sentît, mais le revenu ne compta pour rien et l'article fut méconnu.

M. BERGERON : Le revenu en profita.

L'hon. M. OLIVER : Pas avec cette concession. Il n'en profita pas avec la concession accordée à l'honorable député.

M. BERGERON : Non, pas avec la mienne.

L'hon. M. OLIVER : Ni avec celle du député de Durham (M. Ward).

M. BERGERON : Non. C'est ce que je dis à l'honorable ministre ; ceux qui ne remplissaient pas les conditions étaient privés de leurs concessions, mais ceux qui s'en acquittaient contribuaient au revenu.

M. WARD : En admettant que les conservateurs ont mal géré les affaires, est-ce une justification de l'administration scandaleuse du Gouvernement actuel ?

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai pas dit que la politique des conservateurs était mauvaise.

M. WARD : Je parle de l'administration.

L'hon. M. OLIVER : Je dis qu'il n'y a pas de parallèle entre l'administration d'alors et celle du jour, et il ne peut y en avoir.

M. WARD : C'est ce que nous disons.

L'hon. M. OLIVER : C'est là où nous nous accordons ; nous sommes absolument d'accord sur ce point.

M. WARD : C'est précisément notre dire.

L'hon. M. OLIVER : L'administration qui a accordé en trois ans 450 concessions forestières de 50 milles carrés chacune, sans en être justifiée par le chiffre de la population ni d'aucune façon matérielle, ne peut être comparée à l'administration d'affaire qui règne depuis dix ans.

M. WARD : Que le ministre soit honnête : il sait bien que jamais les licences n'ont été accordées.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

L'hon. M. OLIVER : Je crois que l'honnêteté du ministre ne peut pas être mise...

M. WARD : Je ne l'ai pas dit pour l'offenser.

L'hon. M. OLIVER : Je vais montrer à la Chambre pendant combien d'années certaines de ces concessions sont restées valides. Je vois un nommé H. A. Ward qui, le 3 octobre 1883 demande la concession de 50 milles carrés de forêts vierges sur le lac aux Daims. Le 1er novembre 1883 la demande était accordée par décret.

M. WARD : C'est vrai.

L'hon. M. OLIVER : On n'accorda pas six semaines pour explorer la concession ; il s'écoula moins de quatre semaines entre la date de la demande et la date de l'octroi. Le 10 avril 1891, la concession fut révoquée par lettre du ministère, la prime n'ayant pas été payée. Aucune licence ne fut émise, c'est-à-dire que l'honorable député conserva pendant 8 ans, sans verser un sou à la caisse nationale, le droit à une concession forestière de 50 milles carrés sur le lac aux Daims.

Je ne dis pas que c'était mal, au contraire. Je dis que si les exemples de ce genre ne s'étaient pas multipliés outre mesure, la transaction eut été parfaitement correcte. Il convenait à cette époque et dans les circonstances que des personnes possédant ou pouvant recueillir des capitaux reçussent ces concessions, dans l'espoir qu'elles y engageraient leurs propres capitaux ou ceux d'autres capitalistes ; et il n'aurait pas été raisonnable de les forcer à lutter contre la

concurrence ou à payer une redevance. Je ne trouve pas à redire contre cette manière d'agir, mais je dis que c'est ni plus ni moins qu'un scandale d'avoir accordé 450 de ces concessions dans les circonstances de temps et de milieu alors existantes. C'est inexcusable à tous les points de vue de l'ordre public, et personne ne saurait tenter de l'excuser. Je ne critique pas le principe de ces transactions, mais je dénonce l'administration qui a pu engendrer une aliénation si colossale du domaine public avec si peu de résultats.

M. WARD : L'honorable ministre n'a pas encore répondu à ma question.

L'hon. M. OLIVER : Si l'honorable député veut la répéter, je vais tâcher d'y répondre.

M. WARD : Je demande, en admettant que toute l'administration conservatrice fut mauvaise, si l'administration actuelle est justifiable de mal gérer les affaires ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne prétends pas naturellement que l'ancienne administration était corrompue. Je dirai un mot maintenant sur le cas que l'honorable député de Calgary (M. McCarthy) a mentionné vendredi soir. Il a découvert que dans les derniers jours de l'administration Mackenzie, une concession de 200 milles carrés, sur la rivière Saskatchewan fut adjugée sans concurrence pour une redevance de $15 par mille carré. Je ferai remarquer que les honorables députés d'en face une fois au pouvoir, n'ont jamais obtenu par la suite plus de $5 de redevance par mille carré, mais ceci n'a aucun rapport avec la discussion. J'ai cru devoir obtenir la confirmation de ces détails, car il se trouve que je connaissais personnellement l'état de choses dans ces régions où j'habitais à cette époque, et je puis fournir à la Chambre quelques renseignements sur cette concession particulière. Le 22 février 1878, M. Sutherland demanda la concession de 100 milles carrés de forêts sur la branche nord de la rivière Saskatchewan, et M. Cook fit une semblable demande le 14 mai 1878. Le 17 octobre 1878, le gouvernement accorda par décret une concession de 200 milles carrés à Cook et Sutherland. Ceci se passait dans les derniers jours de l'administration Mackenzie, après sa défaite à l'élection générale, comme l'a dit l'honorable député de Calgary. Mais je constate au dossier que cette concession fut révoquée par décret le 26 décembre 1878. La Chambre voit que la nouvelle administration n'a pas perdu de temps à priver deux de ses adversaires politiques de leur concession. Ce même parti qui jugea à propos, dans l'intérêt public s'entend, de révoquer une concession de 200 milles carrés sur la rivière Saskatchewan, une concession qui rapportait $15 par mille carré de bois, de la révoquer en moins de deux mois et demi après son adjudication, ne se fit pas scrupule d'accorder sans concurrence et sans rente foncière, dans l'espace de quelques années, 450 concessions de 50 milles carrés chacune. Je ne sais pas si c'est ce que l'on appelle du favoritisme politique, mais cela m'en a tout l'air. L'octroi de cette concession peut se justifier par le fait que M. Cook et M. Sutherland étaient deux marchands de bois, exploitant des scieries dans l'est du Canada. Il n'y avait pas une seule scierie mécanique à cette époque sur tout le parcours de la Saskatchewan, si ce n'est une petite scierie portative que le gouvernement Mackenzie y avait fait transporter pour scier le bois voulu destiné à la construction des bâtiments de l'Etat à Battleford. Le bâtiment ayant été construit et le gouvernement n'ayant plus d'utilité pour ses machines, les vendit à M. Sutherland, et c'est pour alimenter ce moulin à scie que M. Sutherland demanda et obtint une concession. Il y avait une scierie à cet endroit, elle appartenait au gouvernement, le gouvernement n'en avait plus besoin et elle était disponible pour le public.

MM. Cook et Sutherland, gens de commerce, désireux d'avoir les billes pour alimenter leur scierie, demandèrent et obtinrent la concession. Je répète qu'à part cette petite scierie, il n'y en avait pas une seule en exploitation dans toute la vallée de la Saskatchewan, et les colons étaient obligés de scier leur bois à la main. Si donc il s'est jamais présenté un cas où le Gouvernement était justifiable de concéder des forêts, c'était ce cas-ci ; et si jamais un gouvernement a été blâmable pour avoir révoqué une concession, c'est bien encore dans le même cas.

J'ajouterai un mot avant de terminer sur ce cas particulier. En regardant à travers les documents, j'ai relevé la lettre suivante, datée de Toronto le 11 mai 1881. La lettre est adressée à H. H. Cook, Toronto :

Cher monsieur,—A condition que vous nous permettiez de conserver le tiers des intérêts dans la propriété ci-après désignée, nous nous engageons à employer notre influence auprès du gouvernement d'Ottawa pour obtenir pour vous et pour nous le transfert des concessions forestières dont vous avez fait la demande au gouvernement Mackenzie en 1878, situées dans la région de la Saskatchewan à l'ouest d'Edmonton, et comprenant environ 200 milles carrés. Nous demandons un délai de quatre mois pour mener à bonne fin la transaction, et si nous réussissons, nous nous engageons à partager à concurrence d'un tiers le prix du loyer, les frais ou toute réclamation que le Gouvernement pourrait exiger.

Vos dévoués,
(Signé) : H. H. COOK,
P. H. JARVIS,
T. M. DALY.

Je dois dire que plus tard, M. Daly devint ministre de l'Intérieur dans le Gouvernement des honorables députés d'en face.

M. BERGERON : Quelle est la date de cette lettre ?

L'hon. M. OLIVER : Le 11 mai 1881.

M. BERGERON : Quel était ce M. Daly.

L'hon. M. OLIVER : Je ne le sais pas. Je lis simplement ce que je vois. Mais un certain T. M. Daly fut ministre de l'Intérieur de 1892 à 1894.

M. BERGERON : L'honorable député a fait des insinuations ; M. Daly n'était pas député à cette époque.

L'hon. M. OLIVER : Je n'insinue rien, je donne tout simplement à l'honorable député un aperçu de ces dossiers qu'il est si désireux de connaître.

M. BERGERON : Vous ne nous donnez pas les dossiers que nous voulons.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député peut obtenir tous les dossiers sur un ordre de la Chambre. Dans ce cas-ci la copie suffit, et c'est une copie que je lis. Maintenant voici ce qu'on demande à la Chambre :

Qu'un comité composé de neuf députés devrait être nommé aux fins d'élucider et de prendre en considération toutes questions se rapportant à l'aliénation, l'octroi de baux, la location ou autre mode de disposition par voie de bail, de permis ou autrement, depuis le 1er jour de juillet 1898, de toutes terres boisées, ou coupe de bois, formant partie des terres publiques du Canada, ou des droits y afférant, ou du bois qui s'y trouve, et de faire rapport à cette Chambre touchant les matières ci-dessus mentionnées, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, et d'examiner les témoins sous serment ou affirmation.

J'appellerai l'attention sur le fait suivant au sujet de cette résolution : bien qu'elle ne comporte aucune insinuation de mauvaise administration ou de malhonnêteté de la part du Gouvernement, chaque phrase qu'on a débitée à l'appui de cette motion à la gauche de monsieur l'Orateur, ne contient pas un seul argument, mais seulement des allusions détournées et des insinuations.

M. LAKE : Des déclarations catégoriques.

L'hon. M. OLIVER : Aucune. L'honorable député est-il capable de faire, de son siège, une assertion positive sur ce sujet ?

M. LAKE : J'ai fait neuf assertions claires et catégoriques à l'appui de la résolution.

L'hon. M. OLIVER : Les applaudissements ayant devancé la parole de l'honorable député, je n'ai pu saisir ce qu'il a dit. Voudrait-il répéter ?

M. LAKE : J'ai dit que j'ai fait neuf déclarations distinctes et catégoriques à l'appui de la résolution que j'ai proposé immédiatement ensuite. L'honorable ministre les trouvera au hansard, précédant la résolution.

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai pas le discours de l'honorable député par devers moi en ce moment, et je ne veux pas retarder la besogne de la Chambre ; mais nous ne sommes pas appelés à voter sur le discours de l'honorable député. Nous sommes appelés à nous prononcer sur une résolution qu'il a proposée, et si je me rappelle bien, il s'est appliqué, comme tous ses honorables collègues qui ont pris la parole sur cette question, à tourner autour du sujet, sans porter aucune accusation directe de malhonnêteté contre le Gouvernement pour sa politique forestière.

M. LAKE : L'honorable ministre ferait mieux de relire ce discours pour se rafraîchir la mémoire.

L'hon. M. OLIVER : Si l'honorable député veut se prévaloir du privilège, je vais m'assoir, et il va lire son discours à la Chambre ; il sait mieux que moi ce qu'il a dit.

M. LAKE : C'est un peu long, mais avec la permission de la Chambre et sur l'invitation du ministre de l'Intérieur, je vais me faire un plaisir de lire mes assertions.

L'hon. M. OLIVER : J'en suis très obligé à l'honorable député. Je n'ai pas ce discours sous la main, et j'aimerais bien connaître les assertions de l'honorable député avant de terminer mes observations. Je serais heureux si la Chambre voulait permettre à l'honorable député de les lire.

M. LAKE lit :

1. Le décret du conseil du 14 avril 1903, qui ordonne le renouvelement des permis d'année en année tant qu'il reste du bois marchand dans l'étendue concédée, a eu l'effet de donner une plus-value énorme à ces terrains et a encouragé les acquisitions de terrains de cette nature dans un but de spéculation.

2. Cependant le département de l'Intérieur a continué de mettre à l'enchère publique de vastes étendues de terrains forestiers sur lesquelles les provinces du Nord-Ouest devaient compter naturellement comme réserves pour les besoins futurs; et il l'a fait sans prendre la peine de se renseigner quant à la valeur de ces étendues et sans fixer d'avance un chiffre comme mise à prix, pratique qui a abouti à la main-mise des spéculateurs sur ces terrains forestiers au détriment du consommateur.

3. Dans un grand nombre de cas, ces massifs forestiers étaient situés loin des centres populeux, en des endroits où, par suite du manque de moyens de transport, les produits ne pouvaient être exploités dans l'intérêt public, circonstance qui ne laissait à ces terrains qu'une valeur spéculative réalisable une fois seulement le pays colonisé, grâce à l'établissement de voies de communication.

4. Le concessionnaire a été autorisé à s'attribuer des lopins de faible étendue faisant partie de massifs beaucoup plus grands, l'effet étant d'enlever à peu près toute valeur au reste de la concession, si ce n'est pour les concessionnaires primitifs, qui sont devenus dès lors à même d'en faire l'acquisition au prix qu'ils voudront bien fixer eux-mêmes.

5. Les avis d'adjudication ont été donnés de telle manière que toute concurrence est devenue de fait impossible, par suite d'une insuffisante publicité; dans certains cas, le délai accordé depuis la publication des avis jusqu'au dépouillement des soumission n'a pas été assez long pour permettre l'inspection des lieux par d'autres que les pétitionnaires primitifs; dans d'autres cas, les avis ont été lancés à des époques de l'année où il aurait été impossible aux personnes désireuses de se porter acquéreurs de faire l'inspection de la propriété; toutes circonstances qui ont rendu la concurrence illusoire, et comme résultat, ces réserves précieuses n'ont rapporté à l'enchère que le dixième de leur valeur.

6. Dans d'autres cas, des massifs forestiers situés à des distances considérables l'une de l'autre ont dû être compris dans la même soumission, ce qui a eu l'effet de rendre encore plus difficile la concurrence avec ceux déjà préalablement renseignés.

7. La pratique du département de laisser un seul fonctionnaire se charger d'ouvrir dans son bureau privé les soumissions reçues au département, et faire l'adjudication, a été très nuisible à l'intérêt public. a éveillé les défiances de ceux qui se proposaient de soumissionner, et a eu l'effet d'étouffer toute compétition légitime.

8. Dans le cas des soumissions pour le terrain forestier 1,108, concernant lesquelles le Gouvernment a récemment déposé les documents originaux sur le bureau de la Chambre, la présence de deux soumissions écrites de la même main, mais pour des chiffres très différents, ceux de la soumission la plus élevée ayant été apparemment été inscrits après que le reste du document eut été rédigé, ainsi que d'autres caractères présentés par ces documents, rendent une enquête très désirable dans l'intérêt public.

9. Les documents qui ont été déposés par le département signalent tant de coïncidences remarquables, sous forme d'enchères pour des chiffres approximativement égaux et d'autres circonstances nous ont portés à croire que le contenu des soumissions a dû être révélé dans certains cas, au profit de certaines personnes; et qu'une enquête à fond est nécessaire en vue de dissiper tous les soupçons. Pour ces raisons j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant:

La Chambre décide de nommer un comité de neuf membres chargé d'examiner et de considérer toutes les questions se rattachant à l'aliénation, la concession, la location ou autre mode de cession par bail, permis ou autrement depuis le 1er jour de juillet 1898, de tous terrains forestiers, de toute étendue boisée formant partie des terres publiques du Canada ou d'aucun droit s'y rattachant ou se rattachant au bois qui s'y trouve, et d'en faire rapport à cette Chambre, avec pouvoir d'envoyer quérir toutes personnes, tous papiers et documents et d'examiner des témoins sous serment ou sur affirmation.



L'hon. M. OLIVER : Je suis certain que la Chambre saura apprécier l'avantage d'entendre encore une fois la lecture de ce remarquable factum sur lequel mon honorable ami se fonde pour lui demander d'adopter sa résolution. Mon honorable ami nous a donné lecture de ses motifs, et de nouveau je saisis l'occasion de dire à cette Chambre, si je comprends la langue anglaise, qu'il a pris grand soin, un aussi grand soin que n'importe quel autre de ses collègues de la gauche qui a parlé sur cette question, de faire autant d'insinuations de malversations possibles, mais sans rien préciser. Pose-t-il à la Chambre la question de savoir si c'est M. Fraser qui a écrit les chiffres $7,000 dans la soumission ou non? Affirme-t-il que ce n'est pas M. Fraser ? Dira-t-il que c'est M. Turriff ? Dira-t-il enfin quelque chose à part de faire des insinuations et de flétrir ses collègues dans cette Chambre ?

M. LAKE : A mon avis les raisons que je donne dans le seul paragraphe n° 8 de ma déclaration sont suffisantes, ou devraient être suffisantes pour engager n'importe quel gouvernement à faire une enquête au sujet de ces questions.

L'hon. M. OLIVER : C'est là une question d'opinion ; à mon point de vue ce ne sont pas des faits, et je crois que ma manière de voir vaut autant que celle de mon honorable ami. L'assertion qu'il fait est absurde et je crois qu'une grande majorité de ceux qui sont au courant de la question seront de cet avis. Je ne puis comprendre comment mon honorable collègue, s'il a les soupçons qu'il dit avoir, n'ose pas se lever de son siège, et dire sur sa responsabilité de député tout ce dont il veut convaincre les autres. Voilà ce que je lui demande de faire. Il a grand soin de ne pas le dire ni dans sa résolution ni dans sa déclaration. Nos honorables amis de la gauche semblent vouloir se surpasser les uns les autres dans leur ardeur pour flétrir leurs adversaires, dans l'espérance qu'il en restera quelque chose. Si nos honorables collègues de la gauche veulent proposer une résolution dans laquelle ils diront que les points ont été mis sur les "i", ou les traits sur les "t" par une autre personne que celle qui devait les y mettre, il n'y a aucun doute qu'ils obtiendront toute l'enquête qu'ils désirent. Mais ce n'est pas une enquête qu'ils veulent avoir. Si je comprends bien leur intention, ils veulent tout simplement diffamer ou calomnier leurs collègues dans cette Chambre ainsi que leurs compatriotes, sans qu'on puisse les tenir responsables de leurs actes.

M. l'ORATEUR : A l'ordre.

L'hon. M. OLIVER : Je dirai, monsieur l'Orateur, que si je fais erreur je ne puis comprendre leur attitude.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que ce soit une rétractation.

Quelques VOIX : Rétractez-vous.

L'hon. M. OLIVER : Je retire, monsieur l'Orateur, toutes les paroles que vous désirez que je retire. Je croyais m'être rétracté. J'ai compris de cette façon l'attitude prise par nos honorables collègues de la gauche, et si ce n'est pas cela, je ne les comprends pas.

M. TAYLOR : Le ministre ne réussirait pas à se rétracter, s'il l'essayait.

L'hon. M. OLIVER : Je veux faire tout ce qui est en mon possible pour me conformer au désir de la Chambre.

M. TAYLOR : Vous essayerez de nouveau un peu plus tard.

L'hon. M. OLIVER : Mes honorables collègues de la gauche prennent la plus grande partie du temps que je voulais consacrer à mon discours, et on ne peut pas alors m'accuser d'occuper tout le temps de la Chambre. Je dis donc que si je me rends un compte exact des faits, nos honorables collègues de la gauche ne veulent pas avoir d'enquête ; ce qu'ils veulent c'est de faire planer des soupçons ; ce qu'ils veulent c'est de diffamer leurs adversaires sans prendre eux-mêmes aucune responsabilité. Telle est la situation ainsi que je la comprends, et je crois que le projet de résolution soumis à cette Chambre rend cette attitude parfaitement claire.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : L'honorable ministre de l'Intérieur s'est servi d'expressions comparativement modérées dans la première partie de son discours, et il paraissait vouloir traiter la question avec calme, mais suivant son habitude il s'est écarté de la route qu'il s'était tracée à mesure qu'il avançait dans son discours, et il a voulu nous montrer comment on pouvait jeter de la boue, accusation qu'il aime tant à adresser aux membres de l'opposition. Je n'ai jamais rien vu de plus absurde—et je pourrais employer une expression beaucoup plus forte—que de voir le ministre de l'Intérieur essayer de mêler à une chose qu'il considère comme honteuse le nom de T. M. Daly, sans savoir si c'était bien la personne qu'il voulait accuser. M. T. M. Daly a été ministre de l'Intérieur ; il n'est pas dans la vie publique présentement, mais cela n'empêche pas que le ministre de l'Intérieur essaye de le diffamer. L'honorable ministre (M. Oliver) a beaucoup parlé d'insinuations, mais je ne crois pas que personne dans cette Chambre ait été plus coupable sous ce rapport que le ministre lui-même pendant le discours qu'il a commencé vers cinq heures et quart cet après-midi. Il est vrai que pendant une grande partie du temps plusieurs de nos honorables collègues des deux côtés de cette Chambre, sont venus à son aide dans ses efforts pour terminer son discours, et je ne crois pas que nous devrions mettre à son compte tout le temps que son discours a occupé ; mais je dois dire que dans le cours de ce discours il a fait des assertions très hasardées concernant l'administration générale et concernant la politique.

Avant que je passe à des considérations plus importantes que celles que je puis faire sur le discours du ministre de l'Intérieur, on me permettra de relever quelques-unes de ses assertions. Il nous a dit que le Gouvernement actuel avait dans l'octroi des concessions forestières, suivi exactement la même politique que les administrations conservatrices depuis 1881 jusqu'à 1896. Or, cette assertion contredit absolument l'argument de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turiff), parce que ce dernier du commencement à la fin de son discours s'est efforcé de montrer que le Gouvernement actuel avait suivi une politique absolument distincte et différente de celle des gouvernements conservateurs entre 1881 et 1896. Nos honorables collègues de la droite qui se proposent de voter en faveur de la résolution, comme d'habitude, devront choisir entre la déclaration du ministre de l'Intérieur et celle de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff). Quelle est la situation réelle ? Est-ce une continuation de la politique conservatrice suivie entre 1881 et 1896, ou le gouvernement libéral a-t-il inauguré une politique entièrement nouvelle ? Le ministre de l'Intérieur a été très franc dans ses explications de la situation. Il admet en effet qu'en 1908 il ne sait pas que le grand Ouest qu'il devrait connaître si bien, ait avancé d'un seul pas depuis 1883, et il déclare en conséquence que la politique qui était bonne en 1883 est absolument celle que l'on devrait suivre en 1907 et 1908. Je sais que ce ne sont pas les paroles exactes dont il s'est servi, mais c'est exactement le sens des explications qu'il a pendant vingt minutes essayé de donner à la Chambre. Je demande à nos honorables collègues libéraux de la province d'Ontario, de nous dire s'ils approuveraient le gouvernement de M. Whitney de livrer au premier qui les demanderait, et sans offrir un dollar en paiement, des terrains forestiers pour la concession desquels la province retire aujourd'hui des centaines de milliers de dollars. Ne serait-il pas imprudent et absurde d'adopter aujourd'hui cette politique parce qu'il y a cinquante ans, on les donnait, dans cette vallée de l'Ottawa et autre part dans la province d'Ontario, au premier arrivant ?

Quel est celui parmi ceux de nos honorables collègues de la droite qui applaudissaient si vivement le ministre de l'Intérieur, qui oserait défendre devant une as-

semblée populaire une proposition de ce genre ? Y en a-t-il un ? Et pourtant c'est exactement ce qu'ils applaudissaient lorsqu'ils applaudissaient le ministre de l'Intérieur.

Le Canada ne s'est pas arrêté dans sa marche depuis 1883 jusqu'à ce jour. N'est-ce pas le Gouvernement actuel qui se vante avec orgueil que pendant les derniers dix ans le Canada a fait de merveilleux progrès. Et cependant, le ministre de l'Intérieur nous dit et affirme, que simplement parce qu'une certaine politique était bonne en 1883, il va demander à ses amis de l'appuyer comme bonne en 1908. On ne doit pas y songer un instant. Le ministre de l'Intérieur a été également franc sous un autre rapport lorsqu'il a dit-: Nous accordons ces terrains à la première personne qui en fait la demande, à moins que deux ne veuillent l'avoir en même temps, et il a dit en outre que la raison pour laquelle le Gouvernement ne donnait pas à ces ventes toute la publicité nécessaire, était qu'il ne cherchait pas de revenus de ce côté. A-t-on jamais entendu énoncer une absurdité plus énorme ? Le mode de publicité adopté est-il une moquerie ? Mais si le ministre de l'Intérieur poussait son raisonnement jusqu'à ses conclusions logiques, il n'y aurait aucune concurrence parce que le Gouvernement désire accorder ces coupes de bois au premier qui se présente, et que ces terrains forestiers dans l'Ouest, sur lesquels il n'y a que du bois qui ne pourra être utilisé que plusieurs années plus tard doivent être concédés pour une période de 25 ans au premier qui les demande, parce que le Gouvernement ne désire pas en retirer de revenus. Y a-t-il une réponse à cela ? Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur en voit-il une ? Pourquoi alors ce simulacre de concurrence ? Pourquoi publier une annonce pendant trois ou quatre semaines lorsqu'elle ne sera absolument d'aucune utilité ? Veut-on tromper le pays ? Veut-on par ce moyen subventionner quelques journaux ? A quoi sert réellement cette prétendue publicité, si le ministre de l'Intérieur a raison dans les déclarations et conclusions qu'il a soumises à la Chambre ce soir. Je n'ai jamais entendu dire rien de plus absolument absurde et plus illogique par aucun membre de cette Chambre que ce que nous a dit le ministre de l'Intérieur cet après-midi. Je comprendrais cette politique, bien que je ne l'approuverais pas, si la province d'Ontario ou le ministre de l'Intérieur en venait à la décision de donner au premier qui en ferait la demande les terrains forestiers de la province d'Ontario ou de l'Ouest, mais je ne puis comprendre une politique qui prétend demander une concurrence raisonnable, juste et légitime, à ceux qui veulent faire le commerce de bois, mais dont le résultat est de prendre bien soin d'empêcher cette concurrence.

M. BORDEN.

Il faut choisir entre ces deux alternatives: donnez les coupes de bois à celui qui les demande le premier, ou, si vous désirez réellement et si vous avez l'intention d'avoir une concurrence équitable, afin que le pays puisse en retirer des prix raisonnables, alors annoncez vos ventes pendant un temps assez long, et occupez-vous de faire parvenir ces avis à tous ceux qui, dans le pays, voudraient probablement mettre des enchères lorsqu'elles seront offertes en vente.

Le ministre de l'Intérieur dit que ces terrains forestiers n'ont de valeur que pour la spéculation, et il oppose cela aux arguments de la gauche. Mais ne sait-il pas que c'est exactement ce que nous avons donné comme raison ? Sûrement, il devrait comprendre qu'en avouant que ces concessions n'avaient dans le moment qu'une valeur spéculative, parce qu'elles ne peuvent être exploitées d'ici à plusieurs années avec succès et bons résultats, il a démoli toute argumentation. Mais quelle est la signification de cette déclaration du ministre lorsque vous voulez l'analyser ? Elle signifie ceci. Ceux qui achètent ces terrains forestiers n'en ont pas un besoin immédiat pour suppléer à la demande de consommation de bois ; ils n'ont, comme dit le ministre, de valeur qu'au point de vue de la spéculation. Mais cette valeur deviendra bien vite réelle et substantielle à mesure qu'avancera la colonisation et qu'elle se rapprochera des endroits où sont situés ces terrains, et à mesure que les voies de transport augmenteront dans le pays.

Or, la politique du Gouvernement est de céder ces terrains qui n'ont présentement qu'une valeur de spéculation qui sera convertie dans l'avenir en valeur réelle, à des personnes qui ne les achètent que dans un but de spéculation et ne veulent pas les exploiter immédiatement. Quel profit et quel avantage peut en retirer le pays ? Voyons ce qui va se passer. Il y a présentement, je suppose, dans la province d'Ontario, des milliers de mille de terres forestières qui, autrefois n'avaient qu'une valeur spéculative, mais qui, aujourd'hui, ont une valeur réelle a cause des progrès que le pays a faits pendant les cinquante dernières années. Le gouvernement de cette province n'a pas jugé bon d'aliéner ou de donner à bail ces terres dans les années passées. S'il l'avait fait il n'en aurait réellement rien reçu en retour. Il les a gardés pendant vingt-cinq et cinquante ans jusqu'à ce jour, et sans que le prix du bois en ait été aucunement augmenté pour la population, il en reçoit aujourd'hui un revenu énorme. Quelle bonne raison peut-on apporter pour que le gouvernement fédéral n'adopte pas la même politique ?

Pourquoi céderions-nous ces terres forestières qui aujourd'hui ont une valeur de spéculation seulement, à des personnes qui ne se proposent pas de les exploiter immédiatement et auxquelles on ne demande pas de le faire, de sorte que cette valeur de

spéculation est entre les mains d'individus au lieu du Gouvernement et pourra être convertie en valeur réelle et substantielle en dix, vingt ou trente ans. Voilà un aspect de la question que tous les membres de cette Chambre devront examiner avant de voter.

Etudions maintenant la question sous quelques autres aspects qui ont déjà été discutés. A plusieurs reprises, au cours du débat sur cette motion, le Gouvernement a insisté pour qu'il se continue de jour en jour, parce qu'il considère la motion comme impliquant un manque de confiance, et cependant depuis deux jours que nous discutons, et tout près de trois, il est étonnant que le premier ministre ou un autre ministre de la couronne ne se soit pas levé pour faire connaître ses vues sur la question. C'est une conduite extraordinaire et que le Gouvernement a déjà suivie dans des cas intérieurs pendant la présente session.

Mais que s'est-il passé ? Le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) s'est constitué le défenseur du Gouvernement aussitôt après que l'honorable député de Qu'Appelle eut parlé et proposé la motion que nous discutons présentement et quel a été le fond de le la réponse de l'honorable député d'Assiniboïa-est—réponse donnée, je suppose, pour le Gouvernement—à la vigoureuse mise en accusation faite par mon honorable ami de Qu'Appelle, et ensuite, comme personne ne répondait du côté ministériel, à la non moins vigoureuse attaque de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) ? Cette réponse est celle que nous avons entendu répéter à satiété dans cette Chambre au point de lasser la patience de ceux qui l'ont écoutée et ont fini par l'apprendre par cœur—l'énumération d'une longue liste de personnes qui pendant le règne des conservateurs, il y a vingt-cinq ans, ont obtenu du gouvernement fédéral des concessions forestières de cinquante milles d'étendue dans chaque cas, et je ferai remarquer à la Chambre qu'à cette époque, suivant l'honorable ministre de l'Intérieur lui-même (M. Oliver) personne n'en pouvait obtenir plus que cinquante milles, tandis qu'aujourd'hui on a beaucoup dépassé ce chiffre, et nous connaissons des députés qui sont les heureux propriétaires de 300, 400, 500 et même 600 milles de concessions forestières.

Qu'est-ce que cette histoire d'erreurs conservatrices en 1883 ou 1884 a à faire avec le cas actuel ? Je ne veux m'y arrêter qu'un instant. Les conditions du pays en 1883 étaient aussi différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui en 1908, que l'étaient en 1858 dans la province d'Ontario et dans la vallée de l'Ottawa celles qui se rapportaient aux forêts. Pour cette raison ce n'est pas une réponse valable à faire à l'accusation portée contre la politique du Gouvernement en 1908 que de reprocher une politique qui pouvait ou ne pouvait pas avoir été bonne en 1883 ou 1884.

En d'autres mots nous ne faisons pas dans le moment le procès de l'honorable Alex. Mackenzie ou de sir John A. Macdonald, mais celui du premier ministre actuel et de son cabinet.

Examinons un instant les raisons qui sont apportées à l'appui de cette demande d'enquête. En premier lieu on la demande parce que le Gouvernement a aliéné 2,400 milles de terrains forestiers qui ont été cédés à un prix ridiculeusement bas à des personnes qui ne les détiennent que dans un but de spéculation. Je n'ai jamais critiqué ceux qui savent se servir, d'une façon légitime, pour des fins de spéculation ou autres, des lois du pays et des règlements administratifs. Ce n'est pas l'individu que j'attaque, mais le système même et le gouvernement qui l'autorise. Pourquoi laisserait-on passer entre les mains de spéculateurs, qui en retireront des bénéfices qui devraient aller au pays, 2,400 milles de terrains forestiers, dont l'exploitation immédiate n'est pas requise ; et dont l'augmentation en valeur aura lieu dès que la population se portera dans l'Ouest, comme nous le désirons tous.

En deuxième lieu, on demande une enquête parce que l'on a aliéné ces terrains avant d'en faire aucun arpentage et sans que le Gouvernement eut fait aucun effort raisonnable pour s'assurer de leur valeur. Y avait-il une raison pour porter le Gouvernement à se déposséder de ces immenses étendues de terrains dans l'Ouest, avant d'avoir pris la peine de les faire arpenter et examiner afin de voir quelle pouvait être leur valeur exacte ? Un individu, une compagnie qui posséderait un patrimoine comme celui que nous possédons, le laisserait-il dissiper et passer en la possession de spéculateurs sans au moins faire quelques efforts pour en connaître la valeur ? Si, dans un moment d'urgence, il avait été nécessaire de concéder les terrains afin qu'ils pussent être exploités afin de satisfaire aux besoins du commerce de bois, je pourrais comprendre que le Gouvernement en eut vendu une étendue suffisante pour répondre à la demande des consommateurs.

Mais telle n'a pas été la raison dans le cas actuel parce que le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Oliver) a avoué lui-même qu'il y a actuellement dans la Colombie-Anglaise, l'Alberta et la Saskatchewan du bois en plus grande quantité qu'il est nécessaire pour les besoins du commerce. Si les forêts que l'on exploite présentement suffisent aux demandes dans l'Alberta et la Saskatchewan, pourquoi, au nom du bon sens et de l'intérêt public, au nom de tout ce qui est honnête et convenable, céder ces terrains à des personnes qui, en toute apparence, n'ont pas l'intention de les exploiter, mais ne les gardent que dans le but de profiter de l'augmentation de valeur qui ne pourra manquer de se produire à la suite de la colonisation et des progrès du pays ?

Le Gouvernement n'a pas fixé de prix minimum et on ne s'est pas réservé le droit de refuser le prix offert. Mon honorable ami le député d'Argenteuil (M. Perley) a discuté cette question d'une façon très complète. Jusqu'à ce jour, le Gouvernement, ignorant la valeur de ces terres, ne pouvait pas établir ces prix et ces règles. Conséquemment il acceptait la soumission qu'il recevait, même s'il n'y en avait qu'une, et s'il en venait d'autres, le résultat était celui qui a été décrit au sujet de quelques cas que nous avons signalés à cette Chambre. Ce résultat aurait dû être prévu. Nous avons ensuite le fait incontestable, que le temps accordé entre la publication de l'annonce et le jour de l'ouverture des soumissions était tellement court et absurde que toute concurrence réelle était impossible. Si le Gouvernement voulait demander les soumissions, je suis tenté de dire, faire la farce de demander des soumissions, pourquoi ne donner que quatre semaines aux soumissionnaires lorsque quatre mois seraient nécessaires. Mon honorable ami d'Argenteuil (M. Perley) nous a dit que dans l'Ontario, où pourtant on peut explorer une concession forestière en beaucoup moins de temps que plusieurs de ces concessions dans le Nord-Ouest, on laisse écouler quatre mois entre la date de l'annonce et celle de l'ouverture des soumissions. Pourquoi alors le Gouvernement a-t-il fixé une période si courte et si absurde ? Le ministre de l'Intérieur lui-même (M. Oliver), lorsqu'on l'a mis en demeure de s'expliquer devant cette Chambre, a admis franchement que, dans quelques cas au moins, le délai accordé entre le premier jour de la publication de l'annonce et celui fixé pour l'ouverture des soumissions était entièrement insuffisant pour permettre de faire une exploration des terrains, et produire une concurrence réelle.

En troisième lieu nous demandons cette enquête parce que la vente n'a pas été bien annoncée, que le temps a été court. Est-ce qu'un homme d'affaires ou une corporation commerciale, qui voudrait vendre à un prix juste et raisonnable des concessions forestières se contenterait de n'insérer l'annonce de la vente qu'une seule fois dans un journal de la province, et de l'insérer ensuite une fois seulement dans le journal le plus rapproché de l'endroit où sont situés les terrains, journal dont la circulation est généralement très limitée, avec en sus l'envoi de quelques petites circulaires de trois pouces sur deux à un bureau de poste ou au bureau de l'agent des terres ? Un homme d'affaires ou une compagnie peuvent-ils espérer qu'une annonce de ce genre produira une concurrence réelle? Le Gouvernement n'a pas fait de réponse à ce reproche. L'honorable ministre de l'Intérieur n'en a tenté aucune. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) n'en a pas dit un mot ni essayé de faire une défense. Il n'y en a pas de possible. Jusqu'à présent le Gouvernement n'a offert à la Chambre aucune raison, aucune excuse, aucune réponse suffisante pour convaincre le Parlement et le pays; en réalité il n'a fait à cette accusation aucune réponse que l'on puisse considérer comme sérieuse.

Nous demandons, en outre, cette enquête parce que le Gouvernement a mis ces terrains en vente avant qu'ils fussent requis par les besoins de la population, et dans le but évident de provoquer et encourager la spéculation. Comparons le temps qui est accordé pour faire le choix des terrains, à ceux qui en ont acquis, avec le temps de la publication des annonces. Dans certains cas l'annonce n'a été publiée que pendant quatre, cinq, quelquefois six et même sept ou huit semaines ; la moyenne a été de sept semaines entre la première publication de l'annonce et l'ouverture des soumissions.

C'était un temps très court, lorsque l'intérêt public demandait un temps d'annonce plus long afin que la vente pût rapporter de meilleurs prix de ces terrains. Mais lorsqu'il s'agit de protéger les intérêts de ceux qui les ont acquis, on leur accorde, pour en faire le choix, presque autant d'années que l'on a employé de semaines pour en annoncer la vente ; on accorde trois ou quatre années aux acquéreurs pour se choisir 500 milles de terrain sur une étendue totale de 6,000 milles.

Nous demandons cette enquête parce que dans la mise en vente de ces terres on donne la facilité aux acquéreurs de choisir dans une étendue énorme celles qu'ils désirent avoir, et qu'on leur accorde de longs délais pour faire ce choix. Mais j'ai déjà traité ce côté de la question.

Nous demandons encore cette enquête parce que le prix offert dans les soumissions et que le Gouvernement a accepté était très bas, et que le département n'avait aucun renseignement ou information sur la valeur réelle des terrains, ce qui dans de telles circonstances, aurait dû lui faire voir la nécessité de se renseigner et de demander de nouvelles soumissions.

J'ai été surpris de la réponse que le Gouvernement a faite par la bouche de l'honorable député d'Assiniboïa-est. Des soumissions ? Il considérait parfaitement absurde l'idée d'examiner les soumissions dans le but de voir s'il n'y avait pas quelque entente entre les soumissionnaires et le département. Il n'était pas détective, nous a-t-il dit. Le prix offert dans les soumissions n'était pas d'importance pour lui, pour le département ou pour le ministre. Mais voyons comme les choses sont conduites bien différemment sous l'administration conservatrice actuelle de la province d'Ontario.

Antérieurement au 20 décembre 1906, le gouvernement d'Ontario a publié les annonces de ventes de droits miniers dans le lac Kerr, et demandait des soumissions. Les soumissions furent envoyées au département des Mines d'Ontario, qui les ouvrit le 20

décembre 1906. Le prix le plus élevé que l'on offrait était de $51,500. Le département des Mines d'Ontario, le gouvernement conservateur d'Ontario, n'a pas cru qu'il était absolument et nécessairement obligé d'accepter la soumission qu'il recevait.

Les ministres du Gouvernement de cette province se considéraient comme les fidéicommissaires de la population de l'Ontario ; ils estimaient que leur suprême devoir consistait à protéger ses intérêts en décidant s'ils devaient accepter cette soumission ou la refuser. Tenant compte des prix auxquels ces concessions s'étaient vendues dans l'Ontario, ils ont pensé que le montant offert n'était pas assez élevé. Ils décidèrent donc de ne pas accepter cette offre et de demander de nouvelles enchères. Le 9 janvier suivant ils vendaient ces mêmes concessions $178,500, plus une redevance de 10 p. 100 sur la valeur brute de tout le minerai qu'on pourrait extraire de ces mines.

En premier lieu, on offrait $51,500 sans redevance; ils refusèrent d'accepter cette offre et, deux ou trois semaines plus tard ils recevaient pour l'avantage du peuple de l'Ontario pour ces mêmes concessions le montant que je viens de mentionner.

Nous demandons cette enquête parce que l'encouragement qu'on a donné aux spéculateurs sur les concessions forestières dont l'exploitation n'était pas exigée dans l'intérêt de la population de l'Ouest, du moins d'ici à quelques années, fut suivi d'une modification des règlements dans le but apparent de rendre—ce qui est arrivé—les baux perpétuels. Les circonstances qui entourent cette modification des règlements méritent l'examen sérieux de la Chambre et celui du pays en général. On propose, s'il faut en croire la déclaration franche et candide du ministre de l'Intérieur, que l'Etat se départisse de la valeur spéculative actuelle—qui se changera avant longtemps en une valeur actuelle réelle —de ces concessions forestières ; les soumissionnaires reçoivent ces soumissions sans aucune concurrnce efficace, s'il faut en croire l'aveu du ministre. J'ajoute cela pour la raison qu'il a lui-même déclaré positivement à la Chambre qu'on n'avait pas suffisamment annoncé les ventes de ces concessions dans certains cas au moins ; il est évident pour quiconque, même pour le ministre de l'Intérieur, je crois, que sans des annonces efficaces et suffisamment libellées, il ne saurait exister de concurrence dans le véritable sens du mot. On permet donc à ces messieurs—que je ne blâme pas, mais je condamne le Gouvernement qui prête la main à ces transactions-là—de jouir actuellement et réellement de la valeur possible que ces concessions acquerront à l'avenir et, en même temps, on modifie les règlements et l'on convertit les baux délivrés à ces spéculateurs en une tenure absolue pour l'avenir. Le Gouvernement ne peut donc en bonne foi ignorer cet aspect de la question.

Il y a plus : on a changé le 14 avril 1903 le règlement à ce point qu'à la simple lecture de cette modification on comprend, si je ne me trompe, que le Gouvernement ne peut—ce qu'il avait le droit de faire sous l'ancien règlement—augmenter les droits régaliens que l'Etat pouvait retirer de la coupe du bois sur ces terrains plus que le montant fixé à cette époque-là. C'est la conséquence de l'omission de certains mots contenus dans le décret du conseil qui a précédé celui de 1903. Afin qu'on ne puisse se méprendre sur la portée de ce décret je me permettrai de lire le règlement tel qu'il existait d'abord et qui a été adopté en l'année 1898, et le règlement passé en 1903. Le décret du conseil en date du 1er juillet 1898 établissait ainsi le règlement :

Article 3. Quand un concessionnaire aura rempli toutes les conditions mentionnées dans son permis et dans les règlements, et si aucune partie de la terre à bois n'est requise pour des fins de colonisation ou d'autres fins d'intérêt public, que le ministre de l'Intérieur aura à apprécier, le permis pourra être renouvelé pour une autre année, mais le loyer annuel et le droit régalien à être payés pourront être assujétis à une révision, au gré du Gouverneur en conseil.

Ce règlement fut modifié par le décret du conseil qui porte la date du 14 avril 1903 et qui se lit textuellement comme suit :

Tant que le concessionnaire se conformera aux conditions de son permis et des règlements, il aura droit de faire renouveler son permis tous les ans, aussi longtemps qu'il y aura du bois marchand sur l'étendue concédée. Quand une partie assez considérable de cette étendue aura été dépouillée de son bois, le ministre pourra en disposer selon les règlements concernant la vente des terres ou l'établissement des colons; mais il ne sera pas permis de disposer ainsi de ce terrain s'il est immédiatement adjacent à un lot de bois marchand ou si en en disposant d'une manière quelconque on devait exposer ce bois à être détruit par le feu.

La Chambre constatera que les mots suivants contenus dans le premier règlement ne se retrouvent pas dans celui de 1903 :

Mais le loyer annuel et le droit régalien à êtrte payés pourront être assujétis à une révision, au gré du Gouverneur en conseil.

Il est vrai qu'après la tempête soulevée dans cette Chambre à ce sujet, qu'après l'attaque décisive qu'ont faite de ces règlements les honorables membres de la gauche, l'omission de ces mots fut réparée dans un décret du conseil adopté plus tard. Mais j'insiste maintenant sur les termes exacts du règlement adopté le 4 avril 1903 par le ministère actuel ; je veux aussi faire observer que non seulement ce règlement ne rendait pas absolument permanente cette tenure, mais encore qu'il existait une omission distincte et bien notable de toute disposition se rapportant à la revision subséquente du bail et celle des droits régaliens qu'on devait payer annuellement à l'Etat.

Quels ont été les résultats de ce décret du 14 avril 1903 ? La Chambre les con-

nait grâce à l'honorable représentant d'Argenteuil (M. Perley), un homme qui compte plusieurs années d'expérience dans cette industrie et qui possède d'immenses concessions forestières dans la province d'Ontario. Je ne citerai pas les termes mêmes qu'il a employés ; je me contenterai d'en faire ressortir la portée. Mon honorable ami a déclaré que l'adoption d'un semblable décret devait nécessairement donner plus de valeur aux concessions forestières que certaines gens possèdent à bail dans l'Ouest grâce au Gouvernement. Je comprends la portée de la réponse que les membres de la droite pourraient nous faire. Ils prétendront qu'il est nécessaire d'établir cette tenure d'une façon permanente, fixe, continue, car autrement on ne pourrait engager ceux qui se livrent aux affaires à exploiter l'industrie du bois dans l'Ouest, et que par conséquent l'intérêt public et surtout celui de la population du Nord-Ouest exigeaient cette modification des règlements. Je puis reconnaître la valeur de cet argument quand on l'applique à bon droit, mais cette raison ne peut être invoquée quand il s'agit de concessions forestières faites dans un but de spéculation, c'est-à-dire pour augmenter la valeur de ces coupes de bois afin de permettre à ceux qui ont la bonne fortune de les obtenir de réaliser des bénéfices plus considérables encore. Très bien si on applique ce règlement à des concessions forestières qui doivent être exploitées immédiatement suivant les besoins de la population de l'Ouest, mais quelle excuse pourrait-on invoquer pour sa mise en vigueur lorsqu'on cède à des citoyens pour des fins de spéculation d'énormes étendues de terrains, 2,400 milles des meilleures coupes de bois du pays, afin de permettre à ces favoris de profiter plus tard de la grande augmentation en valeur qu'atteindront ces terrains, augmentation dont le peuple en général, et non pas ces favoris, devrait profiter ? Quelle raison peut-on invoquer en faveur de la permanence des baux consentis à ces personnes-là ? Si on leur donnait le droit de vendre ces terrains au cours d'un an ou de deux ans, et tout en rendant permanents leurs baux, on serait assurément porté à supposer que ces gens-là ont obtenu du peuple tout ce qu'ils pouvaient raisonnablement demander.

En parlant ainsi, je n'entends pas excuser la conduite du Gouvernement qui distribue de cette façon ces grandes étendues de terrains qui sont la propriété du peuple. A mon sens, c'est commettre un acte de folie que d'aliéner ces grandes coupes de bois quand leur exploitation n'est pas requise d'ici à nombre d'années pour l'avantage de la population de l'Ouest.

Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur n'a pas contredit cela. Pourquoi alors se dessaisir de ces coupes ? Quand il s'agit d'une grande ressource naturelle qu'on ne peut espérer développer dans un



avenir immédiat, quand le besoin de cette exploitation ne se fait pas sentir, pourquoi, je le demande au nom du bon sens, abandonner cette ressource à des hommes qui ont l'intention de la détenir, non dans le but de la développer, mais simplement dans l'intention de la vendre à un bénéfice considérable si l'on tient compte du prix qu'ils ont payé à l'Etat ?

Il est une autre circonstance qui, si je ne me trompe, réclame la plus sérieuse considération de la part du premier ministre, mon très honorable ami est plus qu'un simple membre de son cabinet responsable de l'honneur du Canada et de sa bonne administration. Je veux parler de cette pratique inaugurée et suivie depuis nombre d'années qui permettait au commissaire des terres d'ouvrir ces soumissions seul, sans la présence d'un autre fonctionnaire du département. Mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Turriff) nous a parlé de la nécessité pour nous de formuler des accusations. Il se croit encore commissaire des terres du Canada possédant néanmoins tous les droits et les privilèges d'un membre du Parlement. Après avoir été élu par accident, membre de cette Chambre, après avoir cessé de remplir la fonction de commissaire des terres, il se lève ici pour demander qu'on formule des accusations contre lui, représentant du peuple, sur son administration en sa qualité de fonctionnaire du département de l'Intérieur. Je suis en droit de me demander si tout cela n'aurait pas la même portée si mon honorable ami (M. Turriff) ne faisait pas partie de cette Chambre. Prenons cette dernière alternative et supposons qu'il aurait continué à remplir la fonction de commissaire des Terres et que nous signalions à l'attention du Gouvernement et à celle du pays le fait que le département de l'Intérieur a consacré le principe de laisser un homme, en l'absence des soumissionnaires, de tout autre fonctionnaire du département, seul, enfermé sous clef dans son bureau, si cela est nécessaire, ouvrir les soumissions qu'on a pu présenter pour des concessions forestières qui, par la suite, auront une valeur de centaines de milliers de dollars.

J'oserais espérer que tout fonctionnaire d'un département qu'on aurait amené à son insu à se servir d'un système vicieux —j'emploie cette expression à dessein, car ce n'est ni plus ni moins qu'un système vicieux—j'oserais espérer que ce fonctionnaire serait le premier à demander une enquête minutieuse et complète sur sa conduite. Cependant l'honorable député se lève pour traiter cette question comme si elle n'avait aucune importance pour notre population. Monsieur l'Orateur, ce qui est encore infiniment plus extraordinaire, c'est qu'il traite ce sujet comme s'il n'y était aucunement concerné. Cette question importe à tous les citoyens de ce pays, mais elle intéresse infiniment plus l'honorable député d'Assiniboïa-est. Le très honorable

premier ministre invoque fréquemment la pratique suivie en Angleterre ; il se proclame libéral de l'école anglaise. A-t-il jamais entendu dire qu'un seul libéral de cette école de la grande et vieille mère patrie dont nous révérons tous les institutions, a songé un seul instant à approuver ou à défendre un système pareil ? Mon honorable ami de Qu'Appelle connaît par expérience la coutume des divers départements de l'administration anglaise ; depuis il a fait certaines recherches, certaines enquêtes et il me dit qu'en Angleterre on apporte le plus grand soin possible quand il s'agit de l'ouverture des soumissions dans tous les départements dont il a pu obtenir des renseignements. D'abord on met ces soumissions dans un lieu sûr et l'on prend le plus grand soin possible pour ne pas donner prise au moindre soupçon de menées frauduleuses ou d'escamotage. Il ne faut pas se défier seulement de menées frauduleuses et de l'escamotage, mais on doit surtout prévenir tout ce qui pourrait donner lieu au moindre soupçon de ces pratiques-là dans un cas de ce genre. Comment l'intérêt public, comment l'honneur du peuple sont-ils sauvegardés dans la Grande-Bretagne ? Parce que dans les cas comme ceux-ci qui nous occupent les soumissions sont scellées et conservées dans un endroit sûr, avec le plus grand soin, jusqu'au jour fixé pour l'ouverture de ces soumissions ; celles-ci sont alors ouvertes, non par un seul homme dont le bureau particulier est fermé à clef, mais en présence de plusieurs fonctionnaires supérieurs du département intéressé ; les commis qui sont chargés du soin de tout ce qui se rattache à ces soumissions, doivent changer de bureau, non parce qu'ils ont commis une faute, mais à seule fin d'éloigner absolument le moindre soupçon.

C'est la politique qu'appuient les libéraux de la mère patrie de l'école desquels se réclame le très honorable premier ministre. Pourtant lorsque nous avons demandé une enquête, que nous avons attaqué cette pratique il y a deux ans, et encore aujourd'hui, ici même, dans des termes qui étaient et qui demeurent suffisamment accentués pour aller l'attention du premier ministre du Canada, nous n'avons pu et nous ne pouvons encore obtenir d'autre réponse que celle-ci: Si vous avez quelques accusations à porter contre moi, député d'Assiniboïa-est, en ma qualité de membre de cette Chambre, ayez le courage de les présenter, de les formuler et ne vous livrez pas à des insinuations. Réponse plus remarquable, plus remarquable déclaration n'ont été énoncées par un homme dans des circonstances semblables.

Les circonstances extraordinaires où s'est fait le dépôt des pièces originales ont déjà fait l'objet de commentaires, mais s'il y a quelque chose de plus extraordinaire encore, c'est la réponse que l'honoralble ministre de l'Intérieur a donnée en faveur de M. Fraser, ce soir. J'espère sincèrement que le ministre s'est trompé au sujet de M. Fraser. Il a prétendu, je crois, que M. Fraser en son nom et en celui de certains associés avait décidé d'envoyer une soumission au montant de $1,000, ce qui aurait été fait. M. Fraser reçut d'un client de Winnipeg un télégramme lui disant d'envoyer une soumission pour $7,000. Il n'a jamais songé à retirer sa propre soumission qui serait devenue absolument inefficace contre une soumission de $7,000 et il ne lui est jamais venu à l'idée apparemment de dire à son client de Winnipeg qu'étant lui-même un soumissionnaire pour la même concession, il ne pouvait agir au nom d'un autre enchérisseur. Je crois sincèrement que l'honorable ministre de l'Intérieur a mal interprété la conduite de M. Fraser dans cette affaire. J'estime qu'un avocat ne se place jamais dans une telle posture, mais s'il en était autrement, je me demande ce qu'a fait M. Fraser. Il déclare qu'il ne pouvait envoyer une autre soumission en son propre nom. Quelle était la raison qui l'eût empêché de faire autrement. Il n'a pas cru nécessaire de convoquer un seul de ses associés à son bureau ; il n'a choisi personne à Ottawa, mais il semble qu'il pouvait s'autoriser toujours du titre de représentant de M. W. H. Nolan de Montréal, qu'il pouvait se servir de son nom dans tout ce qui se rapportait aux soumissions, sans s'occuper des montants des enchères dans tout ce qui concernait ces concessions forestières de même que dans toutes autres transactions possibles autorisées d'une façon aussi peu définie et sans avertir son client de Winnipeg qu'il était lui-même un soumissionnaire rival pour la même concession, il soumissionne au nom de M. Nolan ; il appose ce nom au bas de la soumission sans même signer au dessous son propre nom pour indiquer qu'il n'agissait qu'en qualité d'agent ; il transmet cette soumission au département de l'Intérieur et, par la plus extraordinaire coïncidence au monde, il arrive que cette soumission de $7,000 se trouve à dépasser de $200 ou de $300 les autres soumissions reçues. Cette histoire est si claire, si simple, si facile à croire qu'on ne peut entretenir l'idée de la moindre circonstance qui excuserait la demande que pourrait faire les membres de la gauche d'une enquête sur toutes ces transactions ! Eh bien, si c'est là l'opinion des ministres actuels et de leurs partisans, libre à eux de l'entretenir et de voter en conséquence. J'ose croire que ce n'est peut-être pas une explication de tout ce que dévoilent, dès qu'on en commence l'examen, ces documents qui s'imposeront à l'étude des citoyens qui veulent réaliser ce que signifie le dépôt de ces pièces aujourd'hui.

Monsieur l'Orateur, il est facile de voir que l'intérêt public exige cette enquête. J'ose croire qu'il n'y a personne dans cette enceinte, ce soir, qui niera, s'il parle sincèrement, qu'on a invoqué des motifs suffisants

en faveur d'une enquête sur ces questions qui relèvent du ministère de l'Intérieur. Je me demande en quoi l'intérêt public s'opposerait à cette enquête. Si tout s'est passé dans les conditions indiquées et défendues par nos adversaires, en quoi l'intérêt public, en quoi l'intérêt privé, en quoi la réputation ou la situation particulière d'un homme, faisant partie de cette Chambre ou n'étant que simple citoyen, serait affectés par une enquête semblable à celle proposée par mon honorable ami de Qu'Appelle. L'honorable député n'a pas fait d'insinuation. Je tiens à dire à l'honorable ministre de l'Intérieur qu'il ne peut indiquer une seule ligne de la motion, une seule phrase contenant les raisons invoquées par mon honorable ami de Qu'Appelle qui lui permette d'avancer que l'honorable député (M. Lake) a fait des insinuations. Il lui est impossible aussi d'indiquer une seule des raisons établies soigneusement devant cette Chambre par le député de Qu'Appelle où l'on puisse trouver une insinuation. Mon honorable ami (M. Lake) a établi des circonstances et des faits qui sont tous prouvés, soit par l'admission des ministres de la couronne, soit par des documents officiels déposés sur le bureau de la Chambre. Il est vrai que l'honorable député a tiré certaines conclusions de ces faits et circonstances, mais quelles que soient les opinions qu'on puisse entretenir sur ces déductions-là, personne ne peut nier qu'il y avait des motifs raisonnables pour conclure comme l'a fait mon honorable ami. Tout homme juste admettra qu'il y avait des déductions raisonnables à tirer des faits et que ces déductions l'honorable député avait le droit de les exposer ici. J'estime que l'intérêt public ne peut souffrir si le Gouvernement accordait cette enquête, bien au contraire, car le public bénéficiera de cette dernière; j'estime que l'administration du ministère de l'Intérieur en ce qui se rapporte aux questions qui ont été soumises à l'attention de la Chambre, nécessite amplement une enquête semblable, et si le Gouvernement veut être fidèle au principe qu'il prétend professer et au rôle qu'il doit jouer en qualité de fidéicommissaire du peuple canadien, il accordera cette enquête.

Les ministres actuels ont légiféré jusqu'à un certain point contre les trusts, suivant le rapport d'un fonctionnaire du département de la Justice, les droits de douane peuvent être diminués sur les articles produits par ces combinaisons d'industriels, mais, monsieur l'Orateur, la politique du ministère de l'Intérieur dans les circonstances tend à créer dans ce pays un trust beaucoup plus intolérable que toutes les combinaisons industrielles qui peuvent exister au Canada. On a établi un trust qui possède aujourd'hui pour des fins de spéculation 2,400 milles carrés de concessions forestières d'une valeur inestimable, incalculable, 2,400 milles carrés de coupe de bois dont aura besoin la population de l'Ouest.

M. BORDEN.

Qu'on se rappelle donc dès le principe et toujours que c'est l'Ouest qui nous fournira comme ultimes ressources les millions de dollars dont profiteront les spéculateurs de la vente de ces concessions forestières, et de l'augmentation du prix qu'atteindra à l'avenir le bois de ces concessions forestières. Je ne prône pas l'idée de la vente de ces immenses terrains à un prix qui augmentera le coût des essences forestières dans l'Ouest. Mais je dis que si l'on veut conserver ces coupes de bois pour l'avenir, le devoir s'impose au Gouvernement, fidéicommissaire du peuple, de les conserver tant que la valeur spéculative et probable actuelle n'aura pas été réalisée en valeur actuelle et réelle. De même que l'état de chose qui existait dans l'Ontario depuis cinquante ans a été modifié, de même que la province d'Ontario retire un revenu considérable de ses coupes de bois sans qu'il en résulte une augmentation dans le prix du bois marchand et du bois de corde, de même aussi à l'avenir la population de l'Ouest du Canada jouira des bienfaits résultant de l'augmentation du prix de ces concessions forestières, sans qu'il en coûte un seul dollar d'augmentation dans le prix que les gens devront payer pour leur bois. Considérant tous les intérêts en jeu, au point de vue de l'Etat et au point de vue des particuliers, j'appuierai, pour ma part, avec toute la vigueur que je possède, la motion soumise par mon honorable ami de Qu'Appelle.

L'hon. M. SIFTON propose l'ajournement du débat.

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier la séance est levée à dix heures quarante-cinq minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 5 février 1908.

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

### ELECTIONS PARTIELLES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que M. le greffier de la Chambre a reçu de M. le greffier de la couronne en chancellerie les certificats d'élection de M. Monro Young McLean, dans le district électoral de Huron-sud, et de M. Charles H. Lovell, dans le district électoral de Stanstead.

### PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. Charles H. Lovell, député du district électoral de Stanstead, est présenté par le très honorable sir Wilfrid Laurier et l'honorable L. P. Brodeur.

## DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA COUR SUPREME.

M. H. GERVAIS (Montréal, division Saint-Jacques) demande à déposer un projet de loi (n° 91) tendant à modifier la loi sur la cour suprême.

Sir WILFRID LAURIER : Expliquez-vous.

M. GERVAIS : L'année dernière, j'ai déposé un bill à peu près dans les mêmes termes. L'objet de la mesure est très simple ; il s'agit de fixer un chiffre uniforme pour tout appel porté devant la cour suprême du Canada, que le tribunal de première instance ait été la cour de revision de la province de Québec ou la cour du banc du roi de la même province. Aussi ce projet de loi n'intéresse-t-il que les plaideurs de ma province. Nous voulons faire disparaître une anomalie, suite d'une erreur d'écriture commise par les rédacteurs d'un des articles de la loi sur la cour suprême, tel que cet article existe aujourd'hui. Le droit d'interjeter appel devant la cour suprême du Canada dépend de l'importance du litige. Si l'appel est fait d'un jugement de la cour du banc du roi, le plus haut tribunal d'appel de la province de Québec, la somme en jeu doit être d'au moins $2,000 ; mais, aux termes de l'article 10 de la loi de la cour suprême, s'il est fait appel d'un jugement de la cour de revision, tribunal inférieur à celui de la cour du banc du roi dans la province de Québec, il ne sera admis que dans les conditions où il y a appel au conseil privé d'Angleterre.

C'est la reproduction de l'ancienne proclamation de Murray, premier gouverneur anglais du Canada, aux termes de laquelle lorsque la cause du litige est appréciable en argent, il n'y a d'appel d'une cour de Québec au conseil privé d'Angleterre que dans les causes s'élevant à £500, c'est-à-dire $2,433.33. Nombre de plaideurs et surtout d'avocats ont éprouvé des déceptions par suite de cette disposition de la loi concernant l'appel à la cour suprême du Canada. Si j'en appelle d'un jugement de la cour du banc du roi, la somme en jeu doit être d'au moins $2,000, tandis que si je fais appel d'un jugement de la cour de revision, ce montant doit être supérieur à $2,433.33. Nombre d'appels portés devant la cour suprême du Canada doit être rejetés, ces années dernières, pour cette raison ; et j'ai été prié par des avocats, des juges de Montréal, et notamment par le juge en chef de Québec, de déposer ce projet de loi.

Voici le texte d'une lettre que m'écrit sir Melbourne Tait, juge en chef de la cour supérieure, approuvant la mesure :

J'ai pris connaissance d'un extrait du compte rendu des débats que vous avez bien voulu m'adresser, au sujet de votre bill qui a pour objet d'établir le même chiffre pour les appels des jugements de la cour de revision que pour ceux des jugements de la cour du banc du roi.

Certes, il me semble illogique de refuser l'appel d'un jugement de la cour de revision quand le montant en jeu est de $2,000, et de l'accorder d'un jugement de la cour du banc du roi, tribunal supérieur. A mon avis, il faudrait fixer un montant uniforme pour les appels des causes de l'un comme de l'autre tribunal.

Cette opinion a été approuvée par sir Alexandre Lacoste, dans les termes suivants :

Je partage l'opinion ci-dessus exprimée.

J'ai ausi une lettre de sir François Langelier, ainsi conçue :

J'ai reçu il y a quelques jours le texte de vos explications concernant votre bill tendant à modifier la loi relative aux appels des jugements de la cour de revision portés devant la cour suprême; mais j'ai été tellement absorbé par la session de la cour de circuit et celle de la cour de revision, qu'il m'a été impossible de vous répondre plus tôt.

J'approuve cordialement les dispositions de ce projet de loi. Je ne vois pas qu'on puisse en contester l'opportunité. Il me semble évident que le rédacteur du texte modifiant l'acte de la cour suprême en ce qui regarde l'appel des jugements rendus par la cour de revision ne savait pas que le chiffre fixé pour les appels portés devant le conseil privé de jugements rendus par la cour du banc du roi était de £500 sterling. Car personne ne pensera un seul instant qu'il y a lieu de fixer un chiffre plus élevé dans le cas d'un appel d'un jugement de la cour de revision que dans le cas d'un appel de la cour du banc du roi.

Je suis surpris que personne n'ai songé à la modification que vous proposez maintenant. Les raisons que vous avez avancées à l'appui de votre bill sont absolument péremptoires.

M. le juge Lafontaine m'a aussi écrit dans un sens favorable. Dans les circonstances, je suis d'avis que nous ferions bien de donner à ce bill force de loi.

(La motion est adoptée et le bill est admis à la 1re lecture.)

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

M. H. GERVAIS (Montréal, division Saint-Jacques) demande à déposer un projet de loi (n° 92) modifiant le Code criminel.

Sir WILFRID LAURIER : Expliquez-vous.

M. GERVAIS : Ce projet de loi a une double fin ; et tout d'abord, de déclarer les causes pour libelle diffamatoire justiciables sans l'intervention d'un jury. En effet, certains journalistes du district de Montréal ont demandé que les causes de libelle puissent être jugées sans intervention du jury lorsque les deux parties y consentent. Lorsque les deux parties sont disposées à s'en rapporter à la décision d'un magistrat, il

semble inutile de leur imposer les frais d'un procès par jury, pour la seule fin, j'imagine, d'en faire connaître les péripéties à tout le pays. Cette proposition pourra être critiquée ou discutée lors de la prochaine délibération du bill.

Il s'agit, en second lieu, de modifier le code, de manière à permettre au prévenu dans une affaire justiciable du jury de se faire admettre à caution, de rester en liberté en attendant le procès, et de subir son procès sur-le-champ sans avoir à renouveler son cautionnement. Par exemple, supposons que je sois accusé de vol ; je suis prêt à subir mon procès sur-le-champ ; j'ai donné des garanties de ma comparution devant le magistrat enquêteur ; comme, de prime abord, ma culpabilité est apparente, je suis incarcéré en attendant mon procès devant le jury ou devant le magistrat sans intervention du jury. Je demande qu'on me fasse mon procès sur-le-champ ; mais il faut d'abord que j'aille en prison ; une fois là je suis à même de m'adresser au shérif le priant de me renvoyer subir mon procès devant un magistrat sans intervention du jury, et suivant une procédure sommaire. Mais en attendant j'ai été incarcéré ; le prévenu a dû aller en prison, et je sais que nombre de personnes dans ces circonstances se sont trouvées humiliées. Le présent bill a pour fin de supprimer cette incarcération, qui est plus ou moins pour la forme. Si le présent bill acquiert force de loi, je pourrai au moment de l'incarcération, demander de subir mon procès sur-le-champ, je n'aurai qu'à fournir un cautionnement et je serai renvoyé devant un magistrat sans avoir à passer par la prison. Nombre de magistrats de la province de Québec ont exprimé le désir qu'un tel bill soit présenté.

M. MONK: L'honorable député affirme-t-il que la disposition de son projet de loi qui tend à autoriser l'instruction des causes de libelle sans intervention d'un jury a été demandée par les éditeurs de journaux de la ville de Montréal?

M. GERVAIS : Par un ou deux, notamment les magistrats Lafontaine et Choquette.

M. MONK : Ce sont là des magistrats.

M. GERVAIS : Oui.

M. MONK : Il me semblait avoir entendu l'honorable membre déclarer que les éditeurs de journaux l'avaient aussi demandé.

M. GERVAIS : Un ou deux d'entre eux.

M. MONK : L'honorable membre a-t-il songé à l'effet que pourrait avoir une semblable mesure au point de vue de la liberté de la presse ?

M. GERVAIS : Aux termes du bill, aucun procès sans intervention du jury ne pourrait avoir lieu, si ce n'est du consentement des deux parties, c'est-à-dire du défendeur aussi bien que du demandeur.

(La motion est adoptée et le bill est admis à la 1re lecture.)

## M. LE JUGE CIMON.

M. LAVERGNE demande :

1. Les juges de la cour supérieure, dans la province de Québec, sont-ils sous la surveillance du ministère de la Justice?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre à l'endroit de l'honorable juge Cimon, juge de la cour supérieure pour le district de Kamouraska, province de Québec, afin de le forcer à résider dans son district comme l'exige la loi?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Dans la mesure seulement où l'administration de la justice peut en relever dans tout le Dominion ; mais l'administration de la justice dans la province, y compris l'organisation et le maintien de la cour supérieure, relève des autorités provinciales.

2. Le ministre n'a pas d'informations quant à l'endroit ou aux endroits où réside le juge, et ne s'est pas occupé de la question.

## BUREAU CENTRAL D'IMMIGRATION A LONDRES (Angleterre).

M. VERVILLE (par M. A. Lavergne) demande :

1. Quelles sommes ont été payées pour les émigrants envoyés au Canada par le bureau central d'émigration, à Londres, Angleterre?

2. Le bureau central d'émigration, à Londres, Angleterre, est-il autorisé à annoncer, comme il le fait, qu'il reçoit pour son œuvre le " concours des agents de placement et des fonctionnaires du gouvernement colonial "?

3. Est-il à la connaissance du Gouvernement que, dans le rapport annuel de ladite société, publié dans le " Daily Telegraph," de Londres, Angleterre, le 4 janvier 1908, il est declaré que sur 364 personnes envoyées, deux seulement se sont rendues en Australie, et que les autres ont été envoyées au Canada ;— et que, commentant cette déclaration, T. A. Coghlan, du bureau colonial de la Nouvelle-Galles du Sud, Londres, E.C., dit qu'il est vrai que deux immigrants seulement ont été acceptés par l'Australie " pour cette raison que, dans le cas des personnes non acceptées, il n'aurait pas été généreux à l'égard de ces personnes de les occuper aux travaux de ferme soit en Australie, soit dans tout autre pays "?

4. Le Gouvernement sait-il combien, parmi les émigrants ainsi refusés par l'Australie, ont été subséquemment admis en Canada?

5. Quelles mesures sont prises afin de protéger le Canada contre l'entrée des émigrants repoussés par les autres pays?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le bureau a réclamé le versement d'une prime pour l'envoi de 15 hommes, 4 femmes et 1 enfant ; soit un total de £14.10.

2. Oui, en vue du placement sur les fermes ou comme domestiques des émigrants que le bureau nous envoie ; cette offre est également faite à tous les agents de transport maritime.

3. Le Gouvernement est au fait de ce qui a été publié à ce sujet dans le rapport annuel de la société, où il est dit que tous les émigrants, à l'exception de deux ont été envoyés au Canada. Mais on ne lui a pas signalé les commentaires faits à cet égard par T. A. Coghlan, représentant du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud.

4. Non.

5. Il est fait un examen médical de tous émigrants au port de débarquement, en conformité de la loi sur l'immigration. Il est aussi fait un examen médical au port d'embarquement par les fonctionnaires du ministère impérial du commerce.

## CONCESSIONS FORESTIERES DANS LE MANITOBA ET LE NORD-OUEST.

M. W. J. ROCHE demande:

1. Des terrains forestiers concédés dans le Manitoba et le Nord-Ouest, entre le 4 février 1878 et le 17 août 1896 inclusivement,—comme il appert à la liste reproduite dans le document parlementaire n° 66a, déposé le 22 avril 1904,—combien sont restés aux concessionnaires primitifs ou leurs ayants droit.

2. Quelle était la superficie totale de ces terrains?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Quatre-vingts.

2. Superficie : 1,720.74 milles carrés.

## SERVICE DE NAVIGATION HIVERNAL ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. LEFURGEY (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il adjugé la construction d'un steamer devant faire le service de navigation hivernale entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme?

2. Dans l'affirmative, quand le marché a-t-il été passé, à quel prix, et quand le steamer sera-t-il terminé?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

## ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose :

Qu'un comité spécial de sept membres de cette Chambre soit nommé pour s'enquérir des conditions et garanties moyennant lesquelles le gouvernement fédéral a versé des sommes à la compagnie du pont de Québec et s'est rendu garant des obligations de ladite compagnie, et pour constater quelles mesures ont été prises par le Gouvernement pour assurer la préparation de plans convenables de construction et la mise à exécution satisfaisant desdits plans, et quelle garantie le Gouvernement possède actuellement pour les sommes que la compagnie a déjà reçues et pour lesquelles l'Etat s'est porté garant;

Que ledit comité soit autorisé à envoyer quérir personnes, papiers et documents, et à employer un sténographe pour prendre les témoignages que le comité jugera nécessaire d'entendre; que l'enquête soit imprimée de jour en jour pour l'usage dudit comité, et que l'application de la règle 72 soit suspendue à cet égard.

Monsieur l'Orateur, permettez-moi d'expliquer aussi brièvement que possible que depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette assemblée, j'ai eu plus d'une fois l'occasion de présenter des motions de la nature de celle-ci, pour demander la nomination d'un comité d'enquête, mais je ne me rappelle pas l'avoir jamais fait pour une affaire aussi considérable que celle qui fait l'objet de la présente motion. La question du pont de Québec occupe l'attention du pays et du Parlement depuis nombre d'années, et elle se présente aux délibérations de cette Chambre dans des circonstances particulières en ce que les deux parties politiques se sont depuis longtemps prononcés en faveur de l'exécution de cette vaste entreprise.

Longtemps avant qu'on eût décidé que ce pont ferait partie du chemin de fer transcontinental, comme il doit nécessairement en faire partie, les deux partis, le Gouvernement précédent et le Gouvernement actuel, s'étaient engagés à appuyer le projet et même depuis la terrible catastrophe de l'été dernier, alors que l'immense construction s'est effondrée dans le fleuve, le Gouvernement d'un côté, et de l'autre l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) à Québec, le jour même de la catastrophe, déclaraient que cette calamité ne devait pas nous faire renoncer à l'entreprise, mais qu'au contraire, il fallait la poursuivre et l'achever aussi rapidement que possible.

En demandant la nomination d'un comité d'enquête, je veux qu'il soit bien compris que mon seul but est de porter à la connaissance du pays et de la Chambre certains renseignements relatifs aux affaires de cette entreprise que nous n'avons pas pu obtenir jusqu'à présent et qui nous sont indispensables si nous voulons faire un travail utile.

D'après tous les renseignements que j'ai pu me procurer je ne crois pas qu'il soit possible de terminer cette entreprise sans dépenser environ $12,000,000 et c'est pourquoi je me crois excusable de demander des renseignements complets avant que nous soyons appelés à prendre une décision.

La première fois que le Gouvernement fut appelé à subventionner l'entreprise, les obligations que nous assumions n'étaient pas excessives et les renseignements qui furent

alors communiqués à la Chambre étaient assez maigres. Plus tard, quand il fut décidé d'engager le crédit de l'Etat jusqu'à concurrence de $6,000,000 et plus, la somme nécessaire fut demandée à la Chambre et votée quelques heures avant la prorogation du Parlement, à la fin d'une très longue session. Bien que tout le monde parût disposé à encourager l'entreprise, nous n'étions pas en état d'obtenir les renseignements nécessaires et c'est sans doute ce qui explique pourquoi ce crédit fut voté dans des circonstances pour le moins singulières.

Il était déjà question depuis bien longtemps de construire un pont à ou près de Québec.

Plusieurs citoyens de Québec s'intéressaient à ce projet, et bien avant qu'il fut décidé qu'il ferait partie du Transcontinental national, ils désiraient vivement voir construire en bas de la ville un pont qui s'appuierait sur l'île d'Orléans et irait rejoindre la rive sud du fleuve. Après examen on constata que la construction d'un pont à cet endroit serait plus coûteuse qu'à l'emplacement actuel, mais tout le monde était d'accord à dire que si ce n'eût été la question d'argent, le pont aurait été plus avantageusement situé en bas de Québec et que les avenues (un détail très important) auraient coûté moins cher à cet endroit qu'au cap Rouge.

Le 23 juin 1887, la compagnie qui, à cette époque, entreprit de construire le pont, obtint une charte du Parlement fédéral (Chap. 98, 50-51 Victoria). L'article 5 de cette loi porte le capital de la compagnie à $1,000,000, divisé en 10,000 actions de $100 chacune. A l'article 7, il était stipulé que la compagnie ne pourrait commencer les travaux avant que $200,000 eussent été souscrit et que 10 p. 100 en espèces eussent été déposés dans une banque autorisée.

M. SAM. HUGHES : Etait-ce une charte fédérale?

M. MONK : Oui ; même à cette époque on considérait que c'était une entreprise pour l'avantage général du pays. Par le chapitre 69, 60-61 Victoria, le dépôt en espèces qui devait être fait sur les $200,000 souscrits a été fixé à $50,000. La compagnie avec laquelle nous avons aujourd'hui de si grands intérêts a-t-elle rempli ces conditions ? Je n'ai pas pu m'en assurer et je ne crois pas qu'avec les documents à notre disposition il soit possible de savoir au juste quelle proportion du capital a été réellement versée. Les recherches que j'ai faites me porte à douter sérieusement que la compagnie se soit jamais conformée à cette condition essentielle avant de commencer les travaux.

Le 2 mars 1903, M. Ulric Barthe, le secrétaire de la compagnie, certifia que 2,145 actions avaient été souscrites, représentant un capital souscrit de $214,500, et sept mois plus tard, il attestait que le capital souscrit représentait 2,203 actions, soit $220,300.

Quant au capital versé—je communique à la Chambre sur ce point tous les renseignements que j'ai pu me procurer, pour bien faire voir qu'il nous reste encore beaucoup de choses à apprendre pour pouvoir discuter cette question avec connaissance de cause. Quant au capital versé, sur 1,928 actions, un quart ou $48,200 avaient été versés ; sur 125 actions, 4 p. 100 ou $500 avait été versés ; sur 150 actions, la totalité, soit $15,000, dit le rapport, avaient été versés ; cela donne un total de $63,700. C'est ce que comporte le certificat du secrétaire de la compagnie. Mais il faut déduire cette somme de $15,000 qui, en réalité, représente les 150 actions distribuées à M. Parent et à ses co-directeurs: MM. R. Audette, Vesey Boswell, John Breakey, Narcisse Rioux, Nemèse Garneau, Gaspard Lemoine, H. M. Price et Arthur Paquet.

Autant que j'ai pu m'en assurer, ces actions n'ont pas été payées en espèces, et par conséquent il faut les déduire du capital versé de $63,700, ce qui ne laisse plus que $48,700. Je dois faire observer ici que la loi décrète expressément que la somme de $50,000 devra être versée en espèces, et l'article 15 de la même loi interdit l'émission d'actions acquittées aux promoteurs et restreint l'emploi du capital versé au paiement de certaines réclamations spécifiées, telles que l'achat des matériaux de construction pour le pont, le paiement de la main-d'œuvre et la rétribution des travaux des ingénieurs. A l'article 2 de la loi de 1897, 60-61 Victoria, il est stipulé que tous ceux dont les noms apparaissent comme souscripteurs au capital de la compagnie avant 1897, peuvent se retirer en donnant avis de leur intention de le faire. Jusqu'à 1897, la compagnie du pont paraît avoir été composée des principaux citoyens de Québec, pris indifféremment dans les deux partis politiques ; mais il semblerait aussi que, mettant à profit cette disposition de l'article 2 de la loi de 1897, la plupart des souscripteurs se fussent retirés, laissant la compagnie aux mains de quelques privilégiés.

Il existe beaucoup d'ambiguïté au sujet de cent vingt-cinq actions sur lesquelles 4 p. 100 seulement ont été versés. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, voici ce qui en est: Ulric Barthe, secrétaire de la compagnie, cinquante actions; F. X. Berlinguet, cinquante ; et William Rhodes, vingt-cinq. Cependant un document a été fourni au Gouvernement, dans lequel il est certifié que 25 p. 100, non 4 p. 100, ont été versés sur ces actions. Outre les soixante-quinze actions qui ont été attribuées à M. Parent, sur les cent cinquante qui ont été partagées entre les personnes que j'ai nommées, M. Parent, le président de la compagnie, en avait souscrit cinquante autres sur lesquelles il a versé 25 p. 100 comme les autres, soit une somme de $1,250.

Voilà tous les renseignements que j'ai pu me procurer sur les actions et le capital de la

compagnie jusqu'en 1903, par l'examen des documents qu'il nous a été possible d'avoir. C'est le 4 août 1899 qu'on a demandé pour la première fois à la Chambre de voter une subvention pour le pont de Québec, et nous avons voté une somme de $1,000,000. Sans entrer dans de plus amples détails, il me suffira de dire que le Trésor fédéral devait payer 40 p. 100 des travaux exécutés et constatés par les rapports mensuels des ingénieurs du Gouvernement. A cette occasion l'honorable premier ministre donna une brève explication du genre de construction qu'on avait alors en vue et on trouvera cette explication dans les "Débats" du 4 août 1899. La longueur du pont devait être de 3,280 pieds ; la maçonnerie devait coûter $1,200,000 et la superstructure $2,400,000, soit une somme totale de $6,600,000 moins les travaux d'accès qu'on croyait devoir coûter plus cher en haut de Québec qu'en bas. il ressort aussi des explications de l'honorable premier ministre que $50,000 du capital avaient été versés.

On avaie évalué les travaux d'accès, et d'après les calculs approximatifs soumis par l'honorable premier ministre le coût de ces travaux ne devaient pas dépasser $400,000. En d'autres termes on calculait que le coût du pont, complètement fini, et des abords ne dépasserait pas $4,000,000. Cependant, chose étrange, dans une lettre portant la date du 14 octobre 1903—le document n° 148 de la session de 1903—M. Parent, le président de la compagnie dit au Gouvernement:

> On estime que l'achèvement de ces travaux coûtera environ $6,900,000.—S. M. Parent président de la compagnie du pont de Québec.

M. Schreiber, le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, dans un calcul estimatif produit le 2 décembre 1902, fixe à $1,416,394 la valeur des travaux exécutés jusqu'à cette date, et le président de la compagnie déclare en 1903 que pour finir tous les travaux il faudra encore une somme de $6,900,000, soit $8,316,394, ou $300,000 de plus que le double de ce que devait coûter le pont et les abords. Dans la loi de 1903 (3e Edouard VII, chap. 54) est incorporé le traité passé entre la compagnie et le Gouvernement, trois ou quatre jours avant l'adoption de la loi. Le bill fut sanctionné le 24 octobre, vingt-quatre heures avant la prorogation du Parlement, et la convention porte la date du 19 octobre 1903. A cette date, l'entreprise avait reçu à titre de subvention $250,000 de la province de Québec, $300,000 de la ville de Québec et $374,353 sur le million voté par le Parlement fédéral en 1897, soit une somme totale de $924,353.

La compagnie, d'après son propre état, avait un capital versé de $65,585.70. Mais d'après mes calculs, la compagnie n'a jamais eu le capital versé de $50,000 exigé par la loi, mais seulement $48,700, puisque $15,000 d'actions acquittées ont été mentionnées.

De plus outre les subventions de $924,353, outre le capital versé de $65,585.70, la compagnie a émis, sous sa propre garantie, des obligations jusqu'à concurrence de $472,000, et sur cette somme la compagnie a touché en espèces ou en nature une somme de $283,279. Par conséquent, la compagnie a reçu en tout un montant de $1,273,217.70.

Elle admettait elle-même à cette époque avoir payé $1,198,141, et cette somme déduite des $1,273,217.70 laissait un solde de $75,076.70 dans sa caisse. Mais j'ai cherché en vain l'emploi de cette somme. D'après l'état fourni par la compagnie elle-même, elle devait avoir en caisse un reliquat de $75,076.70, mais je n'en vois de trace nulle part.

Revenons au calcul estimatif de M. Schreiber. La valeur des travaux exécutés à cette date est fixé à $1,416,394 par le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux. La compagnie a payé en argent $914,862 et en obligations $283,279, soit $1,198,141. Quelles étaient, à cette date, les dettes de la compagnie ? Autant que j'ai pu m'en assurer par les états fournis par la compagnie et qui sont incorporés dans la loi votée à la fin de la session de 1903, le passif de la compagnie comprenait:

| | |
|---|---|
| Somme due aux entrepreneurs.. .. | $218,253 |
| Obligations émises et échues.. .. .. | 472,000 |
| Intérêts et comptes dus par la compagnie.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 34,298 |
| Travaux d'art.. .. .. .. .. .. .. .. | 25,000 |
| Superstructure.. .. .. .. .. .. .. .. | 30,000 |
| | $779,551 |

En d'autres termes, au 15 octobre 1903, la compagnie avait une dette flottante de $779,551, et il est impossible de ne pas arriver à la conclusion qu'à la date où nous avons passé une convention avec la compagnie, le 9 octobre, convention qui a été incorporée dans la loi du 24 octobre 1903, cette compagnie était irrémédiablement insolvable, incapable de poursuivre les travaux, et il saute aux yeux qu'en accédant à la demande de la compagnie et en garantissant ses obligations jusqu'à concurrence d'une somme dépassant $6,000,000, le Parlement commettait une grave imprudence. Quant à l'encaisse de $75,076.70, je n'en ai trouvé trace nulle part.

Ainsi, en présence d'une pareille situation financière, quelques heures avant la fin de la session de 1903, nous avons passé une convention avec la compagnie et nous avons accepté de garantir ses obligations jusqu'à concurrence de $6,678,200. L'article 12 de la convention stipule que les plans du pont devront être approuvés par le Gouvernement. J'ignore s'ils l'ont été. Si je ne me trompe, la question a été posée au Gouvernement depuis le commencement de la présente session et l'honorable premier mi-

nistre a répondu qu'il le supposait. Cependant, je n'en ai trouvé la preuve nulle part bien qu'il semble incroyable que la convention ait été passée et que les obligations aient été garanties sans que le Gouvernement ait le loisir d'étudier minutieusement les plans pour savoir s'il y avait lieu de les approuver.

L'article 14 de la convention prévoit la nomination de trois directeurs. Je crois qu'aux termes de cette clause on en a nommé deux, mais je n'ai pu retrouver le troisième. Je n'ai constaté nulle part, non plus, dans les rapports ou autres documents, que ces directeurs aient fait preuve d'une grande activité.

L'article 4e est important et je le signale tout particulièrement, car il stipule qu'avant que la convention puisse produire ses effets, la compagnie devra avoir un capital souscrit et versé de $200,000. Pourquoi cette stipulation a-t-elle été mise dans le traité ? Parce que, lorsque la compagnie plaça ses obligations—jusqu'à concurrence de $472,000, comme je l'ai expliqué—elle dut payer, sous forme d'escompte, une somme de $188,721. C'est-à-dire qu'elle avait donné ces obligations en paiement des travaux à 40 p. 100 de la valeur. Ces obligations, comme nous le savons, n'étaient pas, à cette époque, garanties par le Gouvernement, c'était des obligations de la compagnie. L'article 8 prévoit l'expropriation de la compagnie, car à cette époque, en 1903, il était évident pour tout le monde que le Gouvernement ayant décidé de construire le Transcontinental national, se trouva, par là même, dans l'obligation de prendre ce pont à sa charge.

La situation financière de la compagnie étant telle que j'ai dit et le pont étant indispensable à une entreprise déjà approuvée par le pays, on se fait très difficilement à l'idée que nous ayons pu confier l'exécution d'un travail aussi important à une compagnie effectivement en faillite, que nous ayons pu renoncer pratiquement à surveiller attentivement, personnellement, si je puis dire, l'exécution des travaux, ce qu'exigeait nécessairement une entreprise à la quelle nous consacrions des sommes aussi considérables et qui faisait peser sur nous d'aussi lourdes responsabilités.

Je le répète, l'article 18 porte que sur l'avis signifié trente jours d'avance, le Gouvernement peut en tout temps exproprier l'entreprise entière. Le côté étrange de cet article, c'est qu'au moment de l'expropriation l'Etat serait tenu de racheter les actions au pair, y compris les $15,000 dont j'ai parlé, de payer 5 p. 100 d'intérêt sur ce capital-actions, à compter du jour où il fut versé, plus une prime de 10 p. 100. J'ai déjà fait observer qu'à l'époque où le projet de loi et la subvention qui l'accompagnait furent hâtivement adoptés, on demanda si les $200,000 d'actions supplémentaires seraient versés. Si je me rappelle bien, celui qui occupait alors la charge de ministre de la Justice, sir Charles Fitzpatrick, déclara que cette somme était déjà versée. Le fut-elle réellement, et l'était-elle conformément à la convention à l'époque où les obligations furent escomptées ? C'est plus que je n'ai pu vérifier.

Pour le présent, la question très importante qui se pose est celle-ci : qu'a-t-on dépensé par rapport à cette entreprise ? En 1903, je l'ai déjà dit, la compagnie admit avoir dépensé une somme de $1,198,141. Les obligations ont dû être remises à la compagnie, j'imagine ; car, à en juger par la réponse que le ministre des Finances (M. Fielding) faisait le 3 courant à une question de mon honorable collègue de Grey-est (M. Sproule), la compagnie aurait, le 30 juin dernier, emprunté à la Banque de Montréal, sur la garantie des obligations endossées par le Gouvernement, la somme de $5,561,507.23 à 5 p. 100. Les obligations portent intérêt à 3 p. 100. Il semble donc que le 30 juin dernier la compagnie ait emprunté à la Banque de Montréal, à 5 p. 100, une somme se chiffrant à plus de cinq millions et demi de dollars.

L'hon. M. FIELDING : Que l'honorable député me permette de l'interrompre ; il ne semble pas se faire une idée bien précise de cette partie de la transaction. L'emprunt ne s'est pas fait à cette date-là. Des sommes furent avancées de temps à autre. Le reliquat de compte que j'ai indiqué en réponse à la question était exact ; mais il ne s'ensuit pas que la transaction se soit faite entièrement ce jour-là. Cela, j'en conviens, ne change rien à la responsabilité.

M. MONK : L'opération m'apparaissait telle que mon honorable ami (M. Fielding) vient de l'exposer. Un simple coup d'œil jeté en passant fait trouver fort extraordinaire que l'on ait contracté un emprunt aussi considérable au moment où la crise financière sévissait avec tant de rigueur, quand avec les garanties qu'elle avait la compagnie aurait pu emprunter cette même somme à meilleur compte en s'adressant à une place moins gênée que celle de Montréal.

Une autre question qui se pose naturellement est la suivante: A-t-on complètement éteint la dette flottante de $779,551 ? J'imagine qu'une partie de l'emprunt devait servir à l'extinction de cette grosse dette flottante qui faisait que la compagnie était considérée comme insolvable en 1903, mais je n'ai trouvé aucune preuve de l'extinction de cette dette. Une chose me paraît certaine à l'heure présente—je me contenterai de la signaler parce que je ne veux pas retarder la Chambre, ma seule excuse pour accaparer autant de ses instants résidant dans l'extrême importance du sujet—c'est que la compagnie est tout aussi insolvable aujourd'hui qu'elle l'était en 1903. Au nombre des points qu'il nous incombe d'élucider se trouve la situation précise de la compagnie au point de vue financier ; car nous

sommes absolument liés à cette grande entreprise. Il me paraît indubitable que l'Etat devra se charger de l'exécution des travaux, et pour accomplir cette tâche comme il convient, il est indispensable de savoir au juste quelle est la situation de la compagnie du pont.

Mais en quelle situation se trouve la Phœnix Bridge Company, qui avait entrepris de construire le pont ? Je ne veux pas nuire à cette compagnie, mais je crois que mes allégations sont bien fondées; or, d'après ce que j'ai pu vérifier, elle n'est pas en mesure de supporter une aussi lourde perte. Bien peu le seraient du reste. Les renseignements que j'ai pu recueillir me font croire qu'à cet égard la Phœnix Bridge Company se trouve dans la situation où se trouverait en pareil cas la plupart des autres compagnies.

Les travaux étaient-ils assurés? On me dit que non. La perte est donc complète. En ce moment il semble que nul n'est responsable de l'entreprise ou en mesure de combler la perte résultant de l'écroulement du pont. Ajouté aux quelques renseignements que j'ai pu, en ma qualité de membre de la Chambre, recueillir à grande peine, ceci me fait conclure que cette lourde perte doit retomber sur l'Etat, c'est-à-dire sur le contribuable.

L'étude attentive de l'article 18 de la convention de 1903, devenue loi la même année, révèle un autre point digne de considération. Comme je l'ai dit, cet article nous oblige à désintéresser les actionnaires en la manière déjà indiquée ; il nous oblige en outre à acquitter toutes les dettes et obligations contractées par la compagnie avec l'autorisation ou l'approbation du Gouvernement. Ceci, à mon sens, comprend la dette flottante actuelle ainsi que toutes les autres dettes et obligations à l'égard desquelles la compagnie pourrait prétendre avoir obtenu le consentement tacite sinon écrit du Gouvernement.

Autre observation qui se rattache étroitement à ce même point : la loi du 10 juillet 1903, les articles 4 et 5 notamment du chapitre 177, 3e Edouard VII, dont je m'abstiendrai de donner lecture, étendent très sensiblement les attributions de la compagnie. Il me suffira de dire d'une manière générale que de simple compagnie autorisée à construire un pont, elle fut constituée en corporation autorisée à faire des installations de tête de ligne et à construire des lignes de raccordement; on lui permit de construire des quais, des entrepôts, des élévateurs à ou près Québec, ou à l'une ou l'autre des extrémités du pont; d'établir des lignes de téléphones, de tramways et des têtes de ligne à partir des extrémité nord et sud-est du pont, et de Lévis; on lui conféra en outre le pouvoir de s'emparer par voie d'expropriation des terrains nécessaires à ces fins diverses. A-t-elle exercé ces pouvoirs? J'ai entendu dire qu'elle a déjà exproprié des terrains, mais je ne saurais l'affirmer ; en tout cas, s'il en était ainsi, il me semble que l'article 18 de la convention nous imposerait l'obligation d'indemniser la compagnie à l'égard de ces expropriations. Ce point est tout hérissé de questions épineuses, et je suis convaincu que si la compagnie a légitimement exercé les pouvoirs qui lui furent conférés en 1903 tant par le gouvernement fédéral que par cette législature, force nous sera, lorsque nous prendrons sa place, de l'indemniser à l'égard de l'exercice de ces pouvoirs.

Bien que, je le dis franchement, je ne sois guère en mesure de féliciter le Gouvernement de tout ce qu'il a fait en cette affaire depuis 1903, il convient assurément de le louer d'avoir ordonné l'institution d'une enquête. Sa manière d'agir au sujet de cette entreprise ne pouvait être plus dépourvue de sagesse et de sens pratique. Mais au lendemain de l'accident, de l'effroyable catastrophe du 29 août dernier, encore présente à la mémoire de tous, un rapport concluant à l'institution d'une enquête était adressé au conseil qui le prenait en considération le 31 du même mois. Par son objet et sa portée, l'enquête à laquelle tend ma motion est bien différente de celle qui fut ordonnée en cette circonstance-là. L'objet de cette dernière se trouve énoncé dans le décret du conseil dont j'ai la copie par devers moi ; c'est de nommer trois commissaires

pour tenir une enquête et faire un rapport sur ledit sujet.

C'est-à-dire l'effrondrement du pont.

. . . .ces investigations et ce rapport, sans toutefois restreindre par là la portée de l'enquête, devant surtout embrasser les diverses questions signalées par l'ingénieur en chef.

Plus haut, il est dit que l'ingénieur en chef

Se déclare d'opinion qu'il devrait être institué une commission composée de trois ingénieurs compétents qui seraient autorisés à faire des investigations, sous serment, sur les causes de l'effondrement dudit pont et sur toutes les choses qui s'y rattachent, et que cette commission devrait être instituée sans délai, eu égard à la gravité de la situation et aux circonstances de l'accident.

Plus loin, le décret mentionne les noms de M. H. Holgate, ingénieur civil à Montréal, de M. J. G. G. Kerry, ingénieur civil à Camp bellford, et de M. le professeur John Galbraith, de l'université de Toronto. Bien que l'objectif ne soit pas absolument indiqué, il me semble que cette enquête doit tendre à la découverte des causes de la catastrophe, et je reconnais volontiers qu'il convenait de faire porter les investigations des trois commissaires sur une question au sujet de laquelle la Chambre a si grand besoin d'être pleinement renseignée. Mais le sujet est d'ordre tellement technique que lorsque le rapport sera déposé, bien peu de membres de la Chambre, j'en suis sûr, seront en état de se bien rendre compte des causes de l'accident.

Ainsi qu'on peut le constater à la lecture de la motion, tout autre est l'objet de l'enquête que je propose. Je tiens à connaître notre position financière, la situation de la compagnie et ses obligations, la nature des contrats, l'emploi que l'on a fait de l'argent, toutes choses qui devront nous être familières si nous voulons discuter d'une façon éclairée une question de cette importance. Je ferai observer en passant que je ne crois pas que nous ayons abusé des comités spéciaux ; il existe au contraire une tendance regrettable à n'en pas instituer. A mon sens, c'est là une grave erreur, et nous devrions autant que possible suivre l'exemple d'autres corps législatifs de notre temps qui ont confié à des comités spéciaux une très grande partie de leurs importants travaux. Ceux qui lisent ne sont pas sans savoir qu'en Angleterre même les hommes publics de tous les partis politiques se prononcent depuis deux ou trois ans en faveur d'un mode de dévolution qui permettrait à la chambre des communes de répartir une très grande partie de ses multiques travaux entre les comités. Telle est la tendance à l'heure actuelle.

Il nous a été donné, ce me semble, d'apprendre en très peu de temps ce que la Chambre peut perdre à ne pas agir de la sorte. Un traité s'est conclu que je trouve regrettable, qui eût été tout autre si l'étude en avait été renvoyée à un comité, comme ce fut le cas pour le traité intervenu entre les Etats-Unis et le Japon, traité qui, comme tous les autres, fut soumis au comité des affaires étrangères du Sénat. L'autre jour, quand j'ai demandé le renvoi à un comité de la Chambre d'une nouvelle convention de commerce, afin que l'on pût savoir quels avantages réels elle comporte, j'ai constaté avec surprise que la proposition n'agréait pas à l'honorable ministre des Finances. Il me semble que l'on devrait renvoyer à des comités l'étude de toutes les questions au sujet desquelles la Chambre désire se renseigner. Ce n'est que par ces comités que nous pouvons nous bien renseigner sur les questions que nous sommes appelés à étudier. La session dure depuis déjà assez longtemps ; or nos travaux seraient beaucoup plus avancés si la Chambre les avait répartis entre plusieurs comités composés d'un petit nombre de députés.

Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, il est certain qu'il s'agit en ce moment d'une très malheureuse affaire. Nous sommes liés à l'entreprise ; sur ce point nous sommes tous d'accord. Allons-nous, comme cela s'est déjà fait une fois, laisser là une aussi grave question, une question d'importance nationale, sans nous renseigner parfaitement sur les faits afin d'être plus tard, fût-ce la veille même de la clôture de la session, lorsqu'elle reviendra sur le tapis, en mesure de la discuter en connaissance de cause ? La manière d'agir que je propose me paraît être celle qui devrait l'emporter. C'est ce que demande ma province. Je sais que l'opinion générale actuellement dans la province de Québec, est que le pays devrait être pleinement renseigné. Et ce n'est pas sans raison. A Québec, que cette entreprise intéresse peut-être plus que n'importe quelle autre partie du pays, où les gens réclament depuis longtemps la construction en cet endroit d'un pont sur le Saint-Laurent, on veut aussi que cette affaire soit l'objet des plus minutieuses investigations. Il faudra s'en occuper sans délai, nous sommes seuls compétents en l'espèce, et pour que la question soit étudite comme il convient, j'invite la Chambre à voter une motion tendant à l'institution d'un comité d'enquête.



Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, sans approuver tout ce que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) vient de dire au sujet de l'institution de comités spéciaux qui seraient chargés de travaux que le peuple a confiés à la Chambre, je considère néanmoins que la question qu'il a signalée à l'attention est de celles qui doivent être l'objet d'une enquête. Mon honorable ami l'a dit avec raison, la Chambre entière est liée à la construction d'un pont à Québec. C'est une entreprise d'importance nationale dont l'utilité n'est plus contestée. La malheureuse circonstance dont nous avons tous gardé le cruel souvenir exige que l'on fasse la lumière la plus complète sur cette partie-là de la transaction depuis l'origine jusqu'au moment de la catastrophe. Il importe d'autant plus de faire une telle enquête que certains députés —mon honorable ami est certainement de ce nombre—me semblent se faire une fausse idée de l'organisation de la compagnie, de la répartition de ses deniers et du chiffre des sommes consacrées à la construction du pont. Il me paraît donc opportun, comme je disais tantôt, de faire en sorte que la Chambre ait tout loisir de se renseigner pleinement sur la situation avant que le Gouvernement se trouve dans l'obligation de lui demander l'ouverture de nouveaux crédits destinés à la poursuite de l'entreprise. Il ne me reste donc qu'à agréer la motion de l'honorable député.

(La motion est adoptée.)

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE A L'INEGALITE DE TRAITEMENT DANS L'APPLICATION DES TARIFS DE L'INTERCOLONIAL.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.) demande le dépôt :

D'une copie de toute la correspondance échangée entre la commission des chemins de fer et des cananux ou le chemin de fer intercolonial ; entre la commission des chemins de fer et la compagnie du Pacifique-Canadien et

le Grand-Tronc, ainsi qu'entre la commission des chemins de fer et la chambre de commerce de Fredericton au sujet du préjudice causé à la ville de Fredericton par la prétendue inégalité de traitement dans l'application des tarifs relatifs aux marchandises; aussi d'une copie de tous les papiers et documents en la possession de la commission des chemins de fer et ayant trait à cette question.

Monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir à proposer cette motion en l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) mais elle est depuis si longtemps inscrite au feuilleton sans avoir jamais été appelée, que je crois devoir me prévaloir de l'occasion présente pour la proposer aux délibérations de la Chambre. Le chemin de fer de l'Est du Canada fut acquis par l'Etat et devint partie du réseau de l'Intercolonial à l'automne de 1904, à la veille de l'élection qui eut lieu cette année-là. Cette acquisition constitua une des principales armes dont le Gouvernement se servit au cours de la campagne électorale.

On parla sur tous les tons des grands avantages qui résulteraient pour la ville de Frédéricton, le comté d'York et les comtés environnants de la modicité des tarifs de transport des marchandises et des voyageurs, de l'amélioration du service, etc. Celui qui était ministre des Chemins de fer et des Canaux à cette époque porta lui-même la parole devant une assemblée politique, à Frédéricton, quelques jours avant le jour du scrutin ; il consacra une grande partie de son discours à solliciter les suffrages des citoyens de Frédéricton et des habitants du comté d'York, en donnant pour motif l'acquisition du Canada-Eastern par l'Etat et les bienfaits qu'elle répandrait sur la ville de Frédéricton et le territoire desservi par ce chemin de fer. Voici un extrait textuel du compte rendu du discours du ministre qui a paru dans l'organe ministériel publié à Frédéricton :

Les conservateurs de Frédéricton ne veulent pas que le Canada-Eastern soit amélioré. Ils ne veulent pas que les salaires soient augmentés. Ils ne veulent pas d'un train express pour les Provinces maritimes ni d'un train de luxe vers l'Océan; ils ne veulent pas d'un bon service sur le Canada-Eastern, embranchement de l'Intercolonial; ils ne veulent pas de tarifs peu élevés applicables aux voyageurs et aux marchandises; il ne veulent pas qu'il y ait tous les jours et dans les deux directions, un train express et un train de marchandises sur le Canada-Eastern.

Et ainsi de suite. Avant que le Gouvernement eût pris possession du chemin de fer et au moment où le ministre tenait ce langage le transport direct des marchandises de première classe entre Montréal, ou les endroits situés plus à l'ouest, et Frédéricton coûtait 58 cents par 100 livres. C'était le même tarif qui s'appliquait à la ville de Saint-Jean. Toutefois, dès le lendemain de l'élection, un tarif spécial de 8 cents par 100 livres, pour le transport direct à partir des endroits situés à l'ouest de Montréal, fut imposé au détriment de la ville de Frédéricton, de Marysville et de Gibson, le tarif étant augmenté de 58 à 66 cents par 100 livres. Cette question fut discutée devant la Chambre au mois de mars 1905, et on se rappelle probablement qu'à ce moment-là quelqu'un montra une lettre ou une dépêche qui prouvait que M. Tiffin lui-même, le gérant général du trafic de l'Intercolonial, avait décidé que cette inégalité de traitement était souverainement injuste pour la ville de Frédéricton et qu'elle était de nature à causer sa ruine. La Chambre du commerce de Frédéricton s'occupa de l'affaire et présenta une requête à la commission des chemins de fer, le 15 de juin 1905, pour protester contre l'inégalité des tarifs.

Le 13 juillet 1905, des copies de cette requête furent transmises au Pacifique-Canadien, au Grand-Tronc et à l'Intercolonial. La requête fut remise à l'inspecteur du trafic de la commission des chemins de fer qui, le 28 avril 1906, présenta un rapport. Celui-ci, me dit-on, conseillait de faire disparaître l'inégalité dont on se plaignait. Des copies du rapport furent adressées aux chemins de fer intéressés et une réponse fut reçue le 21 juin 1906. Bien que vingt-et un mois se soient écoulés, on n'a encore rien fait et l'affaire est dans le *statu quo*, de sorte que, depuis plus de trois ans, Frédéricton, Gibson et Marysville subissent une inégalité de traitement, injustifiable et inexcusable au dire du gérant du trafic de l'Intercolonial, et condamnée par l'inspecteur du trafic de la commission des chemins de fer. Telle est l'injustice que je désire signaler au Gouvernement et j'espère que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou le département, jugera qu'il est de son devoir de prendre en main notre cause et de nous faire rendre justice sans plus tarder.

Il me semble qu'on aurait dû remédier à cette injustice depuis longtemps, sans nous obliger à présenter une requête à la commission des chemins de fer. On ne saurait prétendre sérieusement que l'Intercolonial n'est pas responsable de cette inégalité des taux de transport entre les différentes gares de son propre réseau. Rien ne le démontre plus clairement, selon moi, que le taux différentiel au détriment de Frédéricton, de Gibson et de Marysville dont on se plaint dans le présent cas. Ainsi, examinons le cas de marchandises expédiées de Gananoque à la ville de Saint-Jean (N.-B.), et celui de marchandises expédiées du même endroit à la ville de Frédéricton (N.-B.); dans les deux cas, le Grand-Tronc les rend à Montréal, les voiturant entre les mêmes endroits sur la même voie, de sorte qu'en ce qui concerne ce chemin de fer les prix du transport doivent être les mêmes.

Par conséquent, la différence dans le coût du transport des marchandises à Saint-Jean ou à Frédéricton doit nécessairement être

attribuée à l'Intercolonial. Frédéricton est plus rapprochée de Montréal que Saint-Jean. La différence est de 56 milles. Ainsi que je l'ai fait observer, du temps du Canada-Eastern et jusqu'à ce que le tarif spécial fût imposé après la dernière élection générale, les deux villes étaient sur le même pied quant aux tarifs d'entier parcours. Il saute aux yeux que l'Intercolonial a, lui-même, imposé ce tarif spécial ou qu'il a consenti à son prélèvement par d'autres. C'est là une proposition incontestable. Ce tarif ne pouvait certainement pas être établi sans le consentement de l'Intercolonial. Celui-ci a dû assumer la responsabilité de l'établir lui-même dans le présent cas ou permettre qu'il fût prélevé aux termes d'une convention conclue avec le Pacifique-Canadien ou le Grand-Tronc, par laquelle il abandonnait à ces compagnies la règlementation des tarifs applicables au transport des marchandises acheminées sur les gares de leurs réseaux. S'il en est ainsi, comme je le crois, la seule explication de l'inégalité de traitement dont nous nous plaignons est fort insuffisante, et le Gouvernement aura plus de difficulté à faire accepter cette excuse que s'il avait admis franchement que l'Intercolonial a lui-même établi ce tarif spécial sans consulter les autres chemins de fer, car cela revient à dire ni plus ni moins qu'il s'est coalisé avec les autres voies ferrées que l'Intercolonial est censé concurrencer, afin d'enrayer et de détruire la concurrence en matière de tarifs. J'ai fait allusion à l'opinion de M. Tiffin, le gérant du trafic de l'Intercolonial. Cette opinion est exprimée dans une dépêche de M. Tiffin à M. J. W. Lond, du Grand-Tronc, reproduite dans le hansard (p. 6118, 17 de mai 1905). En voici le texte :

Reçu ce jour votre dépêche concernant les tarifs de Frédéricton. Nous considérons encore que pour être justes et équitables les tarifs de transport à Frédéricton devraient être sur le même pied et ne pas être plus élevés que ceux de Saint-Jean. Vu les changements opérés par le Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Frédéricton et vu la réduction de ses prix de transport de la farine aux endroits de sa ligne situés au nord de Macadam-Junction, ce relèvement des tarifs de transport appliqués à la ville de Frédéricton n'auront d'autres résultats que de ruiner Frédéricton en tant que centre de distribution.

Puisque c'est là l'opinion du gérant du trafic de l'Intercolonial, il me semble qu'on trouvera difficilement des raisons ou des prétextes pour maintenir cette inégallité de traitement au détriment, non seulement de la ville de Frédéricton, mais de la ville importante de Marysville et, aussi, de Gibson. J'espère que le Gouvernement ne tardera à mettre fin à cette injustice.

A ce sujet, j'ai une autre observation à faire au Gouvernement. Le pont de Frédéricton et de Sainte-Marie, qui réunit les deux rives du fleuve Saint-Jean, à Frédéricton, a été acquis par l'Etat au cours de l'été 1905, à cause du non-payement d'une hypothèque donnée en garantie d'un emprunt de $300,000 pour venir en aide à la construction du pont. Bien que ce pont soit maintenant la propriété de l'Etat et fasse partie du réseau de l'Intercolonial, l'administration continue à percevoir des péages de tous ceux qui le traversent pour se rendre à la ville de Frédéricton ou pour en sortir. Les agents pour la vente des billets de l'Intercolonial reçoivent l'ordre d'exiger 10 cents de plus, pour chaque billet simple, et 15 cents de plus pour chaque billet d'aller et retour entre Frédéricton et les endroits situés au delà de Marysville, et vice versa, comme péage spécial. Pour se rendre à Marysville ou pour revenir, on paie 5 cents dans chaque direction. C'est une pratique qu'aucun gouvernement ni aucune compagnie de chemin de fer ne saurait justifier. Ce pont formant partie du réseau de l'Intercolonial, il n'y a pas lieu d'exiger un droit de péage des habitants du comté d'York et des autres endroits du Nouveau-Brunswick qui le traversent, pas plus qu'il n'y a lieu d'en exiger de ceux qui voyagent par l'Intercolonial pour traverser tout autre pont. C'est un fardeau pour les citoyens de Frédéricton et Marysville, fardeau encore plus lourd pour les habitants des districts ruraux du comté d'York. Il n'a pas de raison d'être ; aussi devra-t-on l'enlever immédiatement. Il semble qu'il doit suffire d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette injustice pour qu'on la fasse cesser, car je doute qu'en aucun endroit du pays les chemins de fer de l'Etat ou les autres exigent des péages des voyageurs qu'ils transportent pour le passage d'un pont faisant partie de leur réseau.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette de ne pas voir mon collègue, le ministre des Chemins de fer, occuper son siège aujourd'hui; mais j'avoue que l'honorable député ne pouvait pas retarder davantage la présentation de sa motion. Malheureusement, je ne suis pas en mesure de répondre à ses observations. Toutefois, la question reviendra sur le tapis lorsque le ministre des Chemins de fer sera présent. Dans l'intervalle, rien ne s'oppose au dépôt des documents.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A CREER UN BUREAU D'HYGIENE.

M. J. B. CLARKE (Hants) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre est d'avis que le temps est venu pour le gouvernement du Canada d'adopter les mesures nécessaires afin de tirer parti d'une manière pratique des connaissances scientifiques actuelles, dans le but de supprimer les causes des maladies que l'on peut prévenir.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas à m'excuser de proposer ce projet de résolution tendant à créer un bureau d'hygiène. C'est un sujet qui préoccupe beaucoup la profession médicale, depuis quelques années, non seulement au Canada, mais dans la république voisine, ainsi que ceux qui s'intéressent à l'amélioration de la situation actuelle. L'association médicale canadienne a discuté cette question à deux reprises, et à sa dernière réunion elle a nommé une délégation nombreuse et influente avec mission de se rendre auprès du gouvernement fédéral afin d'insister sur la création d'un bureau d'hygiène sur un bon pied, et les délégués s'acquitteront bientôt de cette tâche, je crois.

L'objet du projet de résolution a une si grande importance au point de vue économique et humanitaire qu'il est digne des plus sérieuses réflexions et de la sollicitude des esprit les plus éclairés du Dominion. L'étude de la prophylaxie occupe aujourd'hui dans le monde civilisé une place qu'elle n'avait pas encore occupée, et les esprits dirigeants de ce continent, de la Grande-Bretagne, de l'Europe continentale et du Japon consacrent beaucoup de temps à l'examen du problème de la suppression par l'Etat des causes de maladies que l'on peut prévenir. Depuis plusieurs siècles, l'humanité lutte avec quelque succès contre les maladies, mais ses progrès ont été lents et difficiles. L'ignorance des lois qu'on violait et, lorsque ces lois étaient connues, l'égoïste insouciance à l'égard des maux d'autrui ou des pertes nationales ont été les causes de l'insuccès de ces tentatives et du peu de progrès qui a été accompli. Jadis, la lâcheté et la crainte de la mort et de la maladie furent les causes principales qui empêchèrent de prévenir les épidémies. Mais, grâce aux lumières de ce vingtième siècle, la science a trouvé de meilleurs moyens d'empêcher la diffusion des maladies. Les économistes politiques se sont rendu compte de l'énormité des pertes pécuniaires que subissait l'Etat, et les philanthropes, comme les économistes, ont vu l'épouvantable holocauste de vies humaines inutilements sacrifiées, les souffrances de l'humanité malade et le sacrifice inutile et presque incroyable d'enfants innocents.

Lorsqu'une ignorance crasse prévalait et que de terribles épidémies dévastaient la terre, par exemple, la peste noire au quatorzième siècle, alors que 25,000,000 de personnes moururent en Europe, ou plus tard, lorsque les grandes épidémies de peste s'abattaient sur Londres et l'Angleterre et firent périr la moitié de la population, les hommes d'Etat et les médecins étaient impuissants. Mais au vingtième siècle, lorsque les causes des maladies sont si connues, lorsqu'il suffit de faire des démarches et d'avoir des fonds pour en prévenir un si grand nombre, la philanthrophie et la science économique sont d'accord à demander pourquoi l'état de choses actuel serait toléré plus longtemps.

On ne le tolérera pas, car dans tout l'univers civilisé on persiste à réclamer l'intervention des gouvernements, et on insiste partout de plus en plus pour enseigner et pour apprendre la manière de supprimer les causes des maladies que l'on peut prévenir. En Angleterre, on ajoute au programme de toutes les universités un cours d'hygiène et de médecine préventive, principalement l'étude du nouveau traité de Galton sur l'eugénésie—la science qui a trait à l'amélioration de la race humaine. Aux Etats-Unis, on recherche et on offre en plus grande quantité les ouvrages traitant de la préservation de la santé publique, entre autres, ceux qui ont trait à la prophylaxie de la tuberculose, de la fièvre typhoïde, à l'approvisionnement d'eau pure, de lait pur, d'alimens sains, au travail des femmes et des enfants dans les manufactures, à l'hygiène des ateliers, etc.

Aux Etats-Unis, un comité de cent personnes parmi lesquelles se trouvent des hommes célèbres dans leur pays, et jouissent d'une réputation universelle, à entrepris une croisade contre les maladies évitables, et demande au gouvernement national de réorganiser le bureau d'hygiène afin de combattre plus efficacement ces maladies. Voici un extrait d'un article de fond du "Yale Medical Journal" concernant le service d'hygiène de gouvernement américain :

Peu de gens peuvent douter que l'agitation en faveur de la réorganisation par l'Etat du service d'hygiène a pris une importance telle qu'elle laisse entrevoir que le congrès adoptera bientôt des lois d'une grande portée.

Dans le discours qu'il a prononcé à Princeton, le président Roosevelt a dit, entre autres choses :

J'espère aussi qu'on adoptera des lois afin d'étendre les pouvoirs du gouvernement national relativement aux questions ayant trait à la santé de la population dans tous les lieux. Ainsi les autorisés fédérales devraient s'allier aux autorités de tous les Etats pour combattre le terrible fléau de la tuberculose. J'espère voir le gouvernement national aller de pair avec les gouvernements des Etats les plus avancés. Cette attitude du président est d'accord avec sa lettre au comité des Cent. Il disait dans cette lettre: "La santé de notre nation est matériellement le plus grand bien qu'elle possède."

Notre ambition nationale doit être d'empêcher toute dégénérescence possible de la race américaine. Nous ne saurions insister trop fortement sur la nécessité d'un idéal convenable pour la famille, pour la simplicité de la vie, et pour les mœurs et les goûts qui engendrent la vigueur et nous rendent capables de servir notre pays avec courage. Je puis louer sincèrement les efforts que faits votre comité afin de mettre ces questions sous les yeux du public.

Il ajoute :

Une telle organisation—un bureau fédéral d'hygiène—peut seule faire face aux pro-

blèmes pressants, comme la pollution de nos rivières qui répand la contagion parmi des populations entières et est une cause fréquende la fièvre typhoïde, la contamination de population entières par les voyageurs.

Je cite maintenant le " Medical Journal ":

Il est possible de se garantir effectivement contre la fièvre typhoïde en défendant de souiller les sources d'alimentation de l'eau de boisson et en améliorant la qualité du lait.

Je puis dire que les gouvernements d'Allemagne et de France ont mérité la reconnaissance universelle pour les services qu'ils ont rendus à l'humanité grâce aux travaux de Koch, de Pasteur et de plusieurs autres. Ceux-ci, fonctionnaires de l'Etat et rétribués par lui, ont pu consacrer tout leur temps et leurs lumières à des recherches scientifiques qui ont profité partout à la race humaine. La réglementation et le concours de l'Etat et un bureau national d'hygiène établi sur un bon pied sont la clef du succès pour ceux qui cherchent à supprimer les causes des maladies que l'on peut prévenir.

Nous devons aux gouvernements français et allemands le traitement antitoxique de la diphtérie.

Deux ou trois questions se posent forcément, en discutant cette résolution :

1° Peut-on prévenir certaines maladies ?

2° Avons-nous les moyens de le faire ?

3° Est-ce le devoir du gouvernement central d'instituer et de diriger un bureau de salubrité publique?

A la première question, je réponds sans hésitation: Oui. Mais surtout par un sentiment de lâcheté, et par la crainte personnelle de l'infection et de la mort, nous avons détruit radicalement l'épouvantable fléau de la petite vérole; confiné en quelques lieux isolés les cas de petite vérole; extirpé le scorbut de la marine, et enrayé les ravages de la fièvre jaune et du typhus, de la scarlatine et de la tuberculose. Pendant la guerre russo-japonaise, les ravages de la fièvre entérique, ce fléau des camps en action, furent réduits à un tel minimum que le monde émerveillé en témoigna son admiration. Si ces résultats ont été possibles à la faible lueur des connaissances du passé, que ne pouvons-nous attendre dans notre beau pays au foyer de la science moderne, avec un bureau central d'hygiène publique dirigé par l'Etat?

Parlons du typhus seulement. Il y a des villes au Canada où il se produit journellement des cas de fièvre typhoïde qui pourraient être évités. M. le professeur Irving Fisher de l'université d'Yale dit :

Il est possible de se garantir effectivement contre la fièvre typhoïde en défendant de souiller les sources d'alimentation de l'eau de boisson et en améliorant la qualité du lait.

Des auteurs en médécine ont dit que c'est une véritable honte pour une municipalité d'avoir à confesser l'existence d'une épidémie de typhoïde. J'ai constaté des cas où la cause était tellement visible, le foyer d'infection à une telle proximité, que le résultat comme la cause n'admettaient d'autre qualificatif que celui de honteux.

Je lirai au sujet de la cause la plus fréquente de la typhoïde un extrait d'un article du docteur Charles A. S. Reid, commissaire spécial des Etats-Unis à Panama en 1905, et président de la conférence législtive nationale de l'association américaine des médécins. Ce qu'il dit au sujet d'une rivière particulière et des villages qui s'y abreuvent peut s'appliquer aussi bien, à un moindre degré peut-être, parce que la population est mointe forte, au fleuve Saint-Laurent, à la rivière Outaouais, à la baie de Truro et à tant d'autres sources d'alimentation de l'eau et de la typhoïde au Canada :

Quiconque est tant soit peu familier avec le sujet, sait que la typhoïde provient de l'eau, que l'eau de boisson est son principal agent de propagation. Tout le monde sait également que les villes situées pour la plupart sur la ligne de partage des eaux de l'Ohio, s'alimentent d'eau de boisson à cette rivière ou à ses tributaires. Maintenant, près de 1,300 cas de fièvre typhoïde se sont produits l'année dernière dans la ville d'Alleghany, et environ un demi-million de déjections de ces malades se sont écoulées dans la rivière Ohio. Pittsburg, dont la population est plus forte et la proportion des mortalités causées par la typhoïde plus élevée, a dû contribuer deux fois plus de ces évacuations. La défécation des 2,000 malades de Cincinnati a également été charriée à la rivière. Louiseville a contribué proportionnellement à la contamination de l'eau. Et ce qui se pratique dans ces grandes villes se fait aussi, proportion gardée, dans des centaines de petites villes et villages. Faut-il s'étonner que la typhoïde soit endémique dans ce vaste plateau?

Pourquoi n'y en a-t-il pas davantage? La question est très pertinente. En premier lieu, le système, dans des conditions normales, a une grande résistance. Les personnes qui avalent le bacille de la typhoïde ne sont pas toutes nécessairement infectées. Ensuite, les cours d'eau ont heureusement la propriété de se clarifier par eux-mêmes jusqu'à un certain point. Puis, finalement, certaines villes ont recours à des appareils de filtration artificielle et de précipitation pour l'assainissement de l'eau destinée à l'alimentation. Si ce n'était le secours de ces agents, il n'y aurait plus de typhoïde dans la vallée de l'Ohio, pour la simple et logique raison que la population aurait disparu sous l'effet du fléau. Tout de même, des milliers de personnes succombent chaque année à la maladie, car tous les moyens de prévention que je viens d'énumérer ne peuvent pas collectivement prévenir la maladie, tant que l'on permettra la pollution flagrante des rivières de la façon susdite.

Car, qu'on le sache, les déjections fécales des sujets contaminés ne sont qu'une des nombreuses formes de contagiosité qui se charrient dans la rivière Ohio. Et la même chose existe pour la majorité des rivières des Etats-Unis. Nous dépensons des millions à construire des égouts dans une vaine tentative de

M. CLARKE.

ner une loi qui prévienne la répétition de ces regrettables accidents.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

## QUESTIONS.

### DOCUMENTS PARLEMENTAIRES.

M. JOHNSTON demande :

1. Depuis le 1er janvier 1906, combien de dossiers ou de documents parlementaires ont été présentés au Parlement à la suite de motions à cet effet?
2. Depuis cette date, combien de ces dossiers sont sortis du bureau des archives, et de celui du Journal, pour des membres de cette Chambre, avec mention des noms des députés à qui ils ont été remis?
3. Combien de temps ces dossiers sont-ils restés entre les mains des députés qui les ont obtenus?
4. Combien de ces dossiers, au 1er janvier 1907, n'avaient pas été retournés au fonctionnaire de la Chambre chargé de leur garde?
5. Quant à ceux qui ont été retournés, combien de temps ont-ils été gardés par les députés?
6. Combien de ces dossiers sont-ils encore entre les mains des députés, et depuis combien de temps?
7. Quelles mesures sont ordinairement prises par le commis préposé aux archives, ainsi que par le commis préposé aux documents parlementaires pour en obtenir le retour dans leurs bureaux?
8. Quelle a été la dépense moyenne, durant ladite période, effectuée par les différents départements concernés dans la préparation de ces dossiers?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suis informé qu'on obtiendrait plus facilement ces renseignements en faisant une motion demandant le dépôt d'un état.

(La question reste à l'ordre du jour comme avis de motion pour le dépôt d'un état.)

### LE PORT DE BELLEVILLE.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quels ont été les recettes du port de Belleville (Ont.), pour les années de 1903 à 1907 inclusivement?
2. Quelle a été la dépense effectuée durant les années ci-dessus mentionnées, dans ce port, aux comptes de : a) salaires et à qui payés; b) dragage pour chaque année; c) construction de murs de soutènement le long du fleuve à l'entrée du port; d) à qui lesdites dernières sommes ont-elles été payées?
3. Le Gouvernement a-t-il avancé quelque argent aux commissaires du port de Belleville pour améliorations? Dans l'affirmative, combien et quand?
4. Si quelque somme a été avancée, quelle garantie de remboursement l'Etat possède-t-il?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Vu que les renseignements demandés couvrent une période assez longue et impliquent plus d'un département ils ne peuvent être donnés que sous la forme d'un état.

(La question reste à l'ordre du jour comme avis de motion pour le dépôt d'un état.)

### FERME D'EXPERIENCES POUR LE DISTRICT DE QUEBEC.

M. PAQUET demande :

1. Est-ce l'intention du Gouvernement d'établir une ferme d'expériences dans le district de Québec?
2. Si c'est son intention, quand sera-t-elle établie?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Le Parlement a autorisé le Gouvernement à établir des fermes d'expériences et quand le département de l'Agriculture prendra des dispositions à cet effet, j'espère que le district de Québec sera au nombre des régions favorisées.

### L'HOTEL DE LA MONNAIE.

M. THOMPSON demande :

1. Quand des pièces d'or seront-elles frappées par l'hôtel de la Monnaie?
2. Ces pièces d'or seront-elles frappées d'après le système décimal?
3. Quelles en seront les valeurs?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Si on peut obtenir des hauts fournaux du Canada de l'or d'une pureté suffisante, des pièces d'or seront frappées très prochainement, mais il sera peut-être nécessaire d'établir une usine d'affinage. Dans ce cas, il pourra y avoir quelque retard.
2. Oui.
3. Les valeurs décidées sont $2½, $5 et $10.

### LA "AMERICAN BANK NOTE COMPANY".

L'hon. M. FOSTER demande :

1. Quelle est la date de la dernière convention passée par les départements des Finances, des Postes et du Revenu de l'intérieur avec la "American Bank Note Company" pour l'impression des billets et des timbres?
2. Cette convention a-t-elle été passée après publicité et concurrence?
3. Quelle est l'échelle comparative des prix dans cette dernière convention et dans celle qui l'a précédée?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Le 1er avril 1906, une convention a été passée pour prolonger le traité existant pour une période de cinq ans à compter du 1er octobre 1907.
2. On n'a pas demandé de soumissions. Il y a très peu de concurrence dans ce genre de travail au Canada. Au mois de mars 1906, M. S. E. Dawson, l'imprimeur du Roi a certifié que les prix stipulés au marché étaient justes et raisonnables.

3. En résumé, le prix des billets pour le département des Finances a été réduit de $65.03 à $62 par 1,000 feuilles de quatre billets, et le prix des timbres-poste pour le département des Postes a été réduit de 10 à 9 cents par 1,000 timbres. Sous les autres rapports, les prix sont les mêmes.

Le traité et tous les documents s'y rapportant ont été déposés sur le bureau de la Chambre pendant la session de 1906.

## M. LE JUGE MAGEE.

M. TAYLOR demande :

1. Combien de causes ont été entendues par M. le juge Magee, en 1905, dans lesquelles il n'a pas encore rendu son jugement?
2. Quelle mesure le Gouvernement a-t-il prise dans le but de faire rendre le jugement dans des causes qui ont été entendues à une date aussi reculée que l'année 1905?
3. Si aucune mesure n'a été prise, qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire en la matière?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement à ce sujet.

2 et 3. Les juges n'ont pas à rendre compte au Gouvernement du temps qu'ils prennent pour rendre leurs décisions.

## QUESTION CONCERNANT LA VACANCE A LA DIRECTION DU BUREAU DE POSTE DE TORONTO.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : A-t-on pris quelques mesures pour remplacer le directeur du bureau de poste de Toronto. La place est vacante depuis plusieurs mois et le service public exige que le Gouvernement agisse sans retard ?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : L'inspecteur général des bureaux de poste remplit actuellement ces fonctions. C'est un ancien fonctionnaire de confiance, ayant une longue expérience dans ce genre de travail, et tout va bien dans ce bureau en ce moment. La question du choix d'un nouveau directeur est encore à l'étude.

M. MACDONELL : Quand peut-on espérer que la nomination sera faite ?

L'hon. M. LEMIEUX : Bientôt.

L'hon. M. FOSTER : Puis-je demander à l'honorable directeur des Postes s'il a reçu un rapport du " comité du patronage " au sujet de cette vacance, et si ce rapport est satisfaisant ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai reçu aucun rapport de cette nature. Nous choisissons généralement pour ce poste celui qui est le plus qualifié pour le remplir.

M. FIELDING.

## QUESTION RELATIVE AUX REMEDES BREVETES.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur peut-il nous dire quand il déposera le bill relatif aux remèdes brevetés, qui a été déposé à la dernière session, et qu'il devait déposer de nouveau cette année ? L'honorable ministre a-t-il sérieusement étudié cette question ?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Le département s'occupe de cette question. Nous espérons que si le projet qui sera déposé est jugé acceptable par la Chambre et les intéressés, il pourra être adopté durant la présente session. Je ne puis pas donner de réponse plus précise pour le moment.

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LA CONCESSION DES TERRAINS FORESTIERS DANS LE NORD-OUEST.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Fielding, tendant au passage à la discussion du subside et sur l'amendement déposé par M. Lake.

L'hon. CLIFFORD SIFTON (Brandon) : Monsieur l'Orateur, le débat que nous reprenons aujourd'hui sur l'amendement déposé par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) et les discours qui ont été prononcés en faveur de cet amendement constituent une attaque soigneusement concertée contre l'administration du ministère de l'Intérieur pendant les années où j'avais l'honneur d'être à la tête de ce département. Et bien que je n'aie aucune responsabilité directe, outre que celle d'avoir rempli les devoirs de ma charge au meilleur de mes connaissances et de mon jugement, pendant que j'étais ministre, j'ai cru que la Chambre, y compris mes honorables amis de la gauche, ne refuserait pas de m'entendre quelques instants sur cette question.

L'honorable chef de l'opposition, parlant après l'honorable ministre de l'Intérieur, a prétendu que ce dernier a déclaré que la politique suivie par le gouvernement conservateur en 1881, 1882 et 1883, était justifiable. Je ne crois pas que cette prétention soit admissible. Si j'ai bien compris l'honorable ministre de l'Intérieur, comme je le crois, il a dit qu'une politique qui aurait consisté à concéder gratuitement une étendue restreinte de terrains forestiers, en vue de permettre aux industriels de se procurer du bois, aurait pu être une politique excusable, pourvue qu'elle ne fut pas poussée jusqu'à l'abus. Mais je ne trouve rien dans ses remarques qui soit de nature à excuser les abus commis par les conservateurs. L'honorable chef de l'opposition disait, l'autre jour :

Est-ce la continuation de la politique du gouvernement conservateur de 1881 à 1896,

ou est-ce une nouvelle politique inaugurée par le gouvernement libéral?

Je me propose de consacrer quelques instants à répondre à cette question. Pour cela, il faut remonter—je le ferai très brièvement—à l'administration particulière en vogue durant les années 1881, 1882 et 1883, auxquelles mon honorable ami fait allusion dans sa question. En 1881 fut passée la convention pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique; toute la question des vastes régions de l'Ouest, depuis le lac Supérieur jusqu'aux montagnes Rocheuses, se trouva ouverte et le Gouvernement d'alors eut à prendre pour leur administration les dispositions qui lui semblaient les plus avantageuses. On peut juger du résultat de ses délibérations par ce qu'il a fait.

On attendait à cette époque que le chemin de fer serait rapidement construit et le Gouvernement reçut de nombreuses demandes de concessions forestières. Il est vrai que la grande majorité de ces pétitionnaires n'étaient pas des commerçants de bois; il est vrai aussi qu'ils n'avaient pas une connaissance spéciale des conditions d'exploitation du bois dans ces régions. Mais ils possédaient des renseignements de beaucoup plus précieux que tous ceux qui auraient pu leur parvenir de source privée. Dans les archives du ministères des Travaux publics et du ministère des Chemins de fer et des Canaux, il y avait des rapports très complets et très élaborés de tous les travaux d'arpentage et d'exploration faits dans cette partie du pays aux frais de l'Etat. Ces renseignements étaient à la disposition des pétitionnaires et ils les mirent à profit pour faire le choix de leurs concessions.

Mais on nous dit avec une candeur admirable, qui ne laisse pas d'être touchante, qu'en constatant que ces concessions n'avaient aucune valeur, ils y renoncèrent.

Je m'imagine que tout homme, après avoir acquis une propriété, qui constate qu'elle est sans valeur ou d'une exploitation difficile, serait bien aise de pouvoir s'en défaire. Je suis convaincu que quiconque, depuis l'avènement du Gouvernement actuel, a acquis des terrains forestiers et a constaté qu'ils n'ont aucune valeur, serait tout disposé à imiter le désintéressement des honorables membres de la gauche en renonçant à ces concessions.

Pourquoi a-t-on renoncé à ces concessions? A l'époque où elles furent demandées, le tracé définitif du chemin de fer canadien du Pacifique n'était pas encore arrêté. On s'attendait à ce que le chemin de fer suivrait ce qu'on appelait l'ancien tracé Mackenzie. Si ces prévisions s'étaient réalisées, une grande partie de ces concessions aurait eu une très grande valeur.

Mais, avec le temps, il devint évident que le chemin de fer ne passerait pas par là, que la partie septrionale du pays resterait encore de nombreuses années sans moyens de communication, et peu à peu ces concessionnaires renoncèrent à des concessions auxquelles ils n'attachaient aucune valeur.

Comparons ce mode d'administration avec le système du Gouvernement actuel, comme nous le demande l'honorable chef de l'opposition. Nous fûmes portés au pouvoir en 1896. Nous entreprîmes la tâche de développer ce pays, comme il ne l'avait jamais été auparavant et nous nous sommes acquittés de cette tâche. Au fur et à mesure des progrès de la colonisation, partout où le besoin s'en faisait sentir, nous avons concédé des terrains forestiers. En onze ans, le Gouvernement actuel a concédé 6,400 milles pour répondre aux besoins d'une population de 900,000 âmes. Qu'ont fait nos prédécesseurs ? En trois ans ils ont concédé 21,000 milles carrés de terrains forestiers, pour répondre aux besoins d'une population de 100,000 colons. A cette époque que faisait-on du principe que proclame aujourd'hui l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) qui consiste à réserver au peuple la plus-value que pourra acquérir le domaine national? Dans ce temps-là on ne réservait pas la plus-value pour le peuple.

Ayant habité le Nord-Ouest depuis 1875, je sais par expérience qu'il y avait encore bien d'autres choses répréhensibles dans l'administration des terrains forestiers par le gouvernement conservateur. J'ai eu à défendre devant les tribunaux correctionnels de malheureux colons que les gardes forestiers, nommés par nos amis de la gauche, accusaient d'avoir pris quelques fagots sur les terres du domaine public—21,000 milles carrés pour les spéculateurs et la cour d'assise pour les colons.

Si les spéculateurs n'ont rien retiré de la concession de ces 21,000 milles carrés, à qui la faute ? Est-ce que l'intention n'y était pas ? Est-ce parce que le Gouvernement ne s'est pas entendu avec ces concessionnaires et ne leur a pas fourni toute l'aide et tous les renseignements en son pouvoir? Pas du tout. C'est uniquement parce que sa politique de colonisation a misérablement échoué, qu'il n'y avait pas de marché pour l'écoulement du bois, et très peu de marché pour autre chose. Voilà ce que j'ai à répondre à mon honorable ami quand il demande si notre politique est une continuation de la politique conservatrice de 1881.

Permettez-moi maintenant de répondre aux attaques contre la politique suivie sous mon administration. Nos honorables adversaires ont exhibé de longues listes contenant les noms de ceux qui ont obtenu des concessions forestières, la superficie de ces concessions, les noms de ceux qui ont soumissionné pour obtenir ces mêmes concessions; ils ont discouru à perte de vue sur la question de savoir si les soumissionnaires agissaient pour leur compte, ou comme agents ou courtiers ; ils ont insisté pour savoir les

noms des actionnaires des compagnies qui ont envoyé des soumissions.

Je me plais à reconnaître que l'honorable chef de l'opposition n'a pas suivi ses partisans sur ce terrain. Je ne vois pas quelle application on peut faire de ce genre d'arguments à la question qui nous occupe, à la politique du Gouvernement, relative à l'administration des terrains forestiers.

On me dira peut-être que lorsque viendra le temps des élections, la lecture de ses discours d'ordre inférieur, de ces listes de concessions, des prix fictifs attachés à ces terrains pourront exciter l'envie ou la cupidité de ceux qui les entendront ; mais je maintiens que dans une discussion sérieuse sur la politique du Gouvernement, ces arguments sont sans portée aucune.

Quel est le devoir du Gouvernement, dans la concession du domaine public, c'est-à-dire des terrains forestiers ? En premier lieu, les fonctionnaires du département sont tenus de veiller à ce que généralement, ou en grande partie du moins, les concessions soient adjugées à des commerçants de bois en état de les exploiter. La gauche admet que les deux tiers peut-être des concessions que nous avons adjugées sont allés à des industriels, et sur ce point le Gouvernement me parait avoir fait son devoir.

Deuxièmement, il est du devoir du Gouvernement de garder, au moyen de règlements convenables, la haute main sur ces terrains, de manière à pouvoir exiger qu'ils soient exploités dans l'intérêt des colons. Il y a été pourvu par les règlements du Gouvernement précédent et par ceux du Gouvernement actuel.

En troisième lieu, le Gouvernement a le devoir de mettre ces concessions à l'enchère, de voir à ce que les avis soient publiés et à ce que les concessions soient adjugées au plus haut enchérisseur.

Voilà à quoi se résume, à mon avis, le devoir du Gouvernement. Pourquoi alors faire intervenir dans ce débat la question de faire un choix entre les soumissionnaires? S'imagine-t-on le Gouvernement adoptant une pareille politique ? Il faut admettre d'abord que pas un fonctionnaire du département ne pourrait se permettre cela, et pas un ministre ne voudrait prendre une pareille responsabilité. Supposons qu'il y ait trois ou quatre soumissions pour une même concession. Le ministre les soumet au conseil ; ce dernier entreprend gravement d'examiner ces soumissions ; il fait comparaître chaque soumissionnaire à tour de rôle, et lui fait subir un interrogatoire. A celui qui est avocat, il demande qui sont ses clients; s'ils sont commerçants de bois, combien ils possèdent déjà de terrains forestiers ailleurs, et quel est leur état de fortune. L'autre soumissionnaire se trouve être une compagnie par actions ; on fait venir le représentant de la compagnie, et on lui demande les noms des actionnaires, etc. Au commerçant de bois on demande le chiffre de sa fortune. Après ce premier travail, le conseil se remet en séance, et après mûre délibération il décide de ne pas accepter la plus haute soumission et d'accorder la concession à un autre.

Il suffit de décrire le fonctionnement d'un semblable projet, pour en faire voir toute l'absurdité. Tout ce que le Gouvernement peut faire, c'est de demander des soumissions et d'accepter la plus haute. Tout citoyen a le droit de soumissionner, et tout soumissionnaire à droit à ce que sa soumission soit acceptée, si elle est la plus haute.

Pour ma part, je repousse toute responsabilité dans la question de savoir qui était le soumissionnaire et à qui est allé la propriété après son adjudication à l'enchère.

(Exclamations.)

L'hon. M. SIFTON : Il est un autre point sur lequel je désire appeler l'attention. L'honorable chef de l'opposition et ses amis ont prétendu que tout le système est vicieux, ne peut que donner de mauvais résultats et prête aux soupçons. Or, s'il est un point sur lequel un membre de cette Chambre, après avoir suivi ce débat, pourrait se prononcer sans hésitation, ce serait bien celui-ci : le système que les orateurs de la gauche condamnent avec tant d'emphase, qu'ils dénoncent comme vicieux et corrompu dans ses moindres détails, doit nécessairement avoir été imaginé et établi par le Gouvernement actuel. Les orateurs de la gauche nous attaquent sans miséricorde; ils somment le Gouvernement de se justifier de la manière dont il a disposé de ces terrains et, par conséquent, la seule conclusion à tirer, c'est que ce système a été organisé par le Gouvernement actuel.

Mais quand on étudie la question, on constate que c'est une erreur, et, partant, il convient d'examiner un instant comment ce système de disposer des concessions forestières a été appliqué. Lorsqu'en 1881, 1882, 1883 et 1884, le système alors en vigueur était critiqué à chaque session par l'opposition, le Gouvernement du jour décida d'en adopter un autre. En 1889, les membres du Gouvernement établirent un ensemble de règlements pour l'adjudication des concessions forestières. Ce système est institué par un décret du conseil, dont j'ai ici une copie. Il entra en vigueur le 11 septembre 1889 et était le résultat des nombreuses discussions des sessions précédentes et était censé avoir l'approbation des deux partis. Je répète que les préemptions sont que ce nouveau système donnait satisfaction aux deux partis. Il était évidemment du goût de ceux qui siégeaient alors sur les banquettes ministérielles et je crois, aussi, de ceux qui étaient sur les bancs de l'opposition, car, du jour de son adoption jusqu'à la chute du Gouvernement conservateur, on ne voit pas qu'il ait donné lieu à des plaintes sérieuses.

Ainsi donc, en 1889 on a adopté un système pour la vente et l'adjudication des con-

cessions forestières et il est resté en vigueur jusqu'en 1896. En quoi consistait ce système ? En vertu de ce système le Gouvernement ne mettait pas de concessions en vente, sans que la demande lui en eût été faite. C'était la coutume, dans le département des forêts et des mines, d'attendre qu'on lui eût adressé des pétitions. Quand quelqu'un désirait qu'une concession forestière fût mise en vente, il pétitionnait le bureau des forêts et des mines; les fonctionnaires de ce bureau publiaient des avis après avoir constaté que ces terrains étaient disponibles et que le Gouvernement pouvait les vendre. On demandait des soumissions ; après les avoir reçues, on les ouvrait à la date fixée et la concession était adjugée au plus haut soumissionnaire. Voilà le système établi par les règlements de 1889 ; il est resté en vigueur jusqu'en 1896 sans avoir provoqué aucune plainte de la part de l'opposition, autant que je sache. Il était en vigueur quand j'ai été appelé au ministère de l'Intérieur. J'ai trouvé le département des forêts et des mines administré par des fonctionnaires nommés par nos honorables adversaires.

Le chef de ce département était M. Riley un fonctionnaire bien connu comme un des plus compétents que le Gouvernement ait jamais eu à son emploi. Qu'ai-je fait? J'ai simplement laissé fonctionner ce système, tel qu'il était. Je n'ai pas fait le moindre changement. Pendant tout le temps que j'ai été ministre de l'Intérieur, je n'ai pas changé un iota au mode d'opération dans l'adjudication des concessions forestières, ni aux règlements relatifs à leur vente. Le système était le même, la pratique était la même, les fonctionnaires chargés de l'appliquer étaient les mêmes. De 1889 à 1896, et de 1896 à 1905, période pendant laquelle les plaintes se sont produites, les choses se sont passées absolument de la même manière et quand nos honorables amis se plaignent du système, ils se plaignent d'un système qu'ils ont eux-mêmes inauguré et que nous avons continué. S'il y a quelque chose à expliquer, c'est à eux et non à nous de dire pourquoi ce système a été adopté et conservé.

Il a aussi été question de l'ouverture des soumissions. Tout ce que je puis en dire, c'est que tant que j'ai été ministre de l'Intérieur, je n'ai jamais entendu formuler une plainte ou élever un soupçon à ce sujet. C'est au commissaire des terres fédérales, qui est le chef de ce département, qu'il appartient de surveiller l'ouverture de ces soumissions. Si des plaintes m'avaient été faites, à ce sujet, j'aurais ordonné des changements dans le personnel, non pour protéger les soumissionnaires, mais pour protéger le département et le commissaire. Mais personne n'a jamais élevé le moindre soupçon tant que j'ai été ministre et je n'ai jamais entendu la moindre plainte.

On a prétendu aussi que les délais que j'accordais étaient trop courts. Cette accusation a été rabâchée à l'infini depuis le commencement du débat ; on s'est plaint de ce que le délai n'était que de tant de semaines, au lieu d'être autrement, et on a prétendu voir dans ce fait la preuve que le système est tellement corrompu qu'il défie toute description. Or, voyons quels sont les faits . Le premier est que si le délai est trop court ce n'est pas moi qui l'ai fixé. Le délai est le même que celui qui est exigé par les règlements établis par nos collègues de ce côté (la gauche), lorsqu'ils étaient au pouvoir. Si les délais sont insuffisants la faute en est à eux. Ce sont eux qui ont donné des instructions aux fonctionnaires, ce sont eux qui ont établi le précédent. Les fonctionnaires que j'ai trouvés en fonction à mon arrivée au ministère ne faisaient que suivre la coutume établie avant moi. En arrivant au ministère j'ai été chargé de l'administration d'un département considérable, sans compter que j'avais aussi à conseiller le Gouvernement sur les nombreuses et difficiles questions relatives à la colonisation du Nord-Ouest. Je ne crains pas de dire que la Chambre jugera raisonnable que dans de semblables conditions, trouvant un des services du département établi par nos prédécesseurs, sous la direction de fonctionnaires compétents, dont les travaux n'avaient donné lieu à aucune plainte, ni d'un côté ni de l'autre de la Chambre, j'ai jugé à propos de le conserver dans l'état où il était, supposant qu'il fonctionnait dans des conditions irréprochables.

M. TAYLOR : Puis-je poser une question à l'honorable député?

L'hon. M. SIFTON : Oui.

M. TAYLOR : Pourquoi les soumissions demandées par M. Riley, le chef du département, ne lui ont-elles pas été adressées comme auparavant?

L'hon. M SIFTON : Elles n'étaient pas adressées à M. Riley, mais au département. Je tiens à bien éclaircir ce point, car on a cherché à établir que l'insuffisance de ces avis était en elle-même une preuve que le système était mauvais, ou que du moins il y avait là une intention malhonnête.

On a prétendu que les délais avaient été intentionnellement abrégés, pour que les gens n'eussent pas le temps de faire des soumissions. C'est pourquoi j'ai fait faire un relevé d'un certain nombre de ventes faites en 1889 et en 1896. Les cas mentionnés ici sont pris absolument au hasard, sans qu'on ait tenu compte de la durée plus ou moins longue des délais. Je tiens à citer ce relevé pour faire voir exactement quelle était la pratique suivie sous le régime précédent, quand nos adversaires administraient en vertu des règlements qui avaient été adoptés à la suite de débats prolongés dans cette Chambre.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député me permet-il une question ? Voudra-t-il don-

ner aussi, dans chaque cas, la situation de la concession ainsi que l'étendue du territoire dans lequel elle devait être prise ?

L'hon. M. SIFTON: Je ne puis pas donner l'étendue du territoire dans lequel ces concessions devaient être prises, car je n'ai pas ce renseignement. Je ne puis donner que les informations que je possède. L'honorable député (M. Foster) peut se procurer ce renseignement, s'il le désire.

Voici la liste des cas dont je viens de parler :

| Numéro. | Date de l'avis. | Vente. | Superficie. | Délai. | Acheteurs. | Prix. | Territoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | $ c. | |
| 592 | 21 avril '91 | 18 mai .. | 4½ | 27 | Thomas et Rothwell | 20 00 | Manitoba. |
| 96 | 19 août '91 | 28 sept. .. | ..... | ... | ..... .... ..... | ..... | Colombie Anglaise. |
| B | 11 sept. '91 | 26 oct. .. | 31½ | 35 | ..... .... ..... | ..... | Rivière Winnipeg, Man. |
| 596 | 6 sept. '91 | 26 oct. .. | 14 | 30 | J. A. Christie . | 510 00 | Montagne aux Canards. |
| 106 B C | 21 avril '92 | 27 juin .. | | | | | |
| 230 | 2 juin '92 | 25 juill. .. | 18 | 53 | | | |
| 609 | 6 août '92 | 26 sept. .. | 50 | 50 | McRae et Rochester. | 50 00 | Lac Long, tributaire du lac Winnipeg. |
| 616 | 19 sept. '92 | 31 oct. .. | 50 | 42 | Moore et McDowell. | 101 50 | A Teseleded, entre Stony Plain et Trout Lake, au nord de Prince-Albert. |
| 617 | 21 sept. '92 | 7 nov. .. | 40 | 47 | B. E. Chaffet ..... | 110 00 | Rivière Pigeon, lac Winnipeg. |
| 621 | 11 nov. '92 | 5 déc. .. | 25 | 24 | R. H. H. Chapleau. | 366 00 | A prendre sur la rivière Bad Throat, lac Winnipeg. |
| 622 | 19 nov. '92 | 19 déc. .. | 20 | 30 | Wm. Robertson .... | 275 00 | A pendre sur la rivière Noire, tributaire du lac Winnipeg. |
| 656 | 20 avril '94 Publié le 30 avril. | 28 mai .. | 80 | 38 | .... ..... ..... | ..... | Alberta. |
| 659 | 8 mai '94 Publié le 14 mai. | 18 juin .. | 12 | 35 | Erake et Cie.. ... . | 15 00 | Rivière Rice sur le lac Winnipeg. |
| 695 | 29 mai '95 Publié le 7 juin. | 29 juill. .. | 25¾ | 51 | John Marshall ..... | 25 00 | Manitoba 22-14 W. Ist. |
| 716 | 18 janv. '96 | 17 fév. .. | 25 | 30 | Wm. Robertson .... | 285 00 | A pendre sur la rivière Noire, lac Winnipeg. |
| 733 à 737 | 17 fév. '96 | 2 mars ... | 45 | 14 | Mackenzie, Mann et Cie. | 500 00 | 5 Concessions—Rivière Swan, inaccessible. |

Je ne citerai pas ces détails pour critiquer la manière dont nos prédécesseurs administraient le domaine public et conduisaient la vente de ces terrains forestiers. Je veux simplement démontrer que ces ventes, de 1889 à 1896, étaient conduites absolument de la même manière que sous le Gouvernement actuel et qu'il n'y a pas lieu de conjecturer de sinistres projets de la longueur du délai accordé pour la réception des soumissions. Si le délai était trop court de 1896 à 1905, il l'était de 1889 à 1896.

On ne peut pas appliquer aux uns une règle qu'on n'appliquerait pas aux autres. Si le délai était trop court, pourquoi les commerçants de bois, dont nos honorable amis plaident si chaleureusement la cause, ne se sont-ils pas plaints? J'ai été des années et des années à la tête du ministère de l'Intérieur et jamais un commerçant de bois ne m'a fait la moindre observation à cet égard. La seule lettre que j'ai reçue venait d'un citoyen de Prince-Albert ; il expliquait qu'il avait réclamé auprès du département, au sujet de la vente de ces terrains, mais il ajoutait qu'il considérait qu'il était dans l'intérêt public de les vendre.

J'ai pris des renseignements depuis mon départ du ministère, et tout ce que j'ai trouvé, c'est une lettre d'un citoyen de Saint-Paul. Sa lettre est arrivée au département quelques jours avant l'ouverture des soumissions et il demandait une prolongation du délai. Ni cette lettre ni aucune plainte des commerçants de bois ne furent portées à ma connaissance. Jamais un commerçant de bois ne m'a fait la moindre observation.

Les honorables députés de la gauche ont siégé dans cette Chambre de 1896 à 1905, ayant à leur tête d'anciens ministres, qui avaient octroyé des concessions forestières pendant des années et des années en vertu des mêmes règlements, et ils n'ont jamais dit un mot de la manière dont ces règlements étaient appliqués. C'est à eux de donner des explications et non à moi. Tant que j'ai été ministre de l'Intérieur les rè-

glements n'ont pas subi un seul changement, ni par mes instructions ni autrement.

L'honorable chef de l'opposition prétend que nous devrions instituer une enquête pour certaines raisons spéciales qu'il donne. Il demande cette enquête parce que les terrains ont été vendus sans que le Gouvernement en eût fait l'évaluation. Ils ont été vendus sans évaluation de 1889 à 1896 et de 1896 à 1905. Cela n'est pas contesté ; tout le monde l'admet ; c'est un fait bien connu. Alors, à quoi servirait une enquête? Ferait-elle connaître sur ce point des faits qui ne sont pas connus ?

L'honorable chef de l'opposition dit encore : Instituez un comité d'enquête, parce qu'il n'y a pas eu de mise à prix. Il ne pouvait pas y avoir de mise à prix, si la valeur de la concession n'était pas connue. Ce sont là encore des faits admis de tous ; mon honorable ami est parfaitement en état de discuter cette question et de demander que le Gouvernement soit blâmé. Si le peuple est disposé à nous condamner après avoir entendu son plaidoyer et le nôtre, très bien, mais il n'y a aucune raison de nommer un comité d'enquête, puisqu'il n'y a rien à enquêter.

L'honorable chef de l'opposition veut un comité d'enquête, parce qu'on n'a pas donné assez de publicité aux avis. Il a étudié les détails des ventes, et il dit que la moyenne du délai accordé pour l'examen des terrains, par la publication des avis, a été de sept semaines. J'ai cité des documents officiels indiquant combien de temps les avis étaient publiés sous l'ancien régime. Où voit-on qu'il faille un comité d'enquête pour décider pourquoi le Gouvernement actuel n'a pas donné de plus longs avis que le Gouvernement précédent ? Il sait quels ont été les délais accordés ; la Chambre le sait ; tous les documents ont été déposés sur le bureau et il n'y a absolument aucune nécessité d'instituer une enquête.

Mon honorable ami (M. R. L. Borden) dit qu'il faut nommer un comité d'enquête parce que les terrains forestiers ont été concédés avant que le besoin s'en fût fait sentir parmi la population. Nous savons quelle était alors la population du Nord-Ouest, ce qu'elle est à présent, et nous savons aussi quelles étendues de terrains forestiers ont été concédés et je me demande ce qu'une enquête pourrait nous apprendre de plus sur ce sujet. C'est à la Chambre à décider si elle doit condamner ou non le Gouvernement sur ce point, et un comité d'enquête n'aurait rien à y voir.

L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) dit qu'il faut un comité d'enquête parce qu'il y a eu quelques modifications aux règlements.

J'ai déjà discuté devant la Chambre cette question des changements, mais comme elle revient périodiquement sur le tapis, je crois qu'il vaut mieux la discuter de nouveau. Pour appuyer sa demande d'un comité d'enquête, mon honorable ami invoque plus particulièrement deux modifications introduites dans les règlements sous mon administration: premièrement, par un décret du conseil du 14 avril 1903, il ne sera plus permis au Gouvernement à l'avenir d'élever les redevances exigées des commerçants de bois sur le bois abattu sur les concessions vendues par le Gouvernement. J'ai déjà dit et je répète de la manière la plus catégorique et la plus formelle qu'on a fait aucune modification en ce sens. Un autre article a en effet été substitué à l'article 3 des règlements, le 14 avril 1903. Je crois pouvoir expliquer clairement, du moins pour ceux d'entre nous qui sont avocats, la portée de ce changement. L'article 3 des règlements de 1889 statue sur le renouvellement des permis . . .

> Sous la réserve de toute revision de la rente foncière annuelle et de la redevance sur ladite concession que peut fixer le Gouverneur général en conseil.

A l'époque où il s'est agi de faire le changement que j'expliquerai dans un instant, il m'est apparu que l'exception contenue dans la dernière partie de l'article au sujet de la rente foncière et des redevances, avait pour effet, par déduction, d'empêcher le Gouvernement de pouvoir faire aucun autre règlement. Tous les avocats qui m'entendent connaissent le principe de droit qui veut que s'il est fait une seule exception dans un document, tout le reste est aussi excepté, par déduction. Ce paragraphe de l'article me paraissait jeter du doute sur le droit du Gouvernement de faire des règlements sur d'autres points, et j'ai dit au greffier : Il vaut mieux faire disparaître ce paragraphe, puisqu'il est clair que la loi nous confère le droit de faire des règlements sur toute matière, quelle qu'en soit la nature, et le seul effet de cette exception est de jeter un doute sur le droit du Gouvernement de faire des règlements sur d'autres matières.

Je n'ai pas le moindre doute que si cet article était soumis à un tribunal, c'est ainsi qu'il serait interprété. Nous n'avons jamais eu l'intention d'enlever au Gouvernement le pouvoir d'élever les redevances et je déclare positivement que je ne crois pas que le changement dont se plaint mon honorable ami ait jamais été appliqué dans ce sens. Cette question a été discutée ici, il y a deux ans, et j'ai alors émis l'opinion que j'exprime ce soir. Mais vu qu'on semblait avoir des doutes, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) apporta une modification qui confirme clairement le droit du Gouvernement de faire des règlements en cas de besoin.

L'honorable chef de l'opposition a parlé d'une autre modification apportée aux règlements et il prétend y voir un désir de la part du Gouvernement d'augmenter la valeur des concessions forestières déjà vendues, et la conduite du Gouvernement dans cette circonstance exige impérieusement, dit-il, qu'une enquête sévère soit instituée sur son administration des forêts de l'Etat.

J'ai déjà expliqué la nature de ce changement et j'ai dit pourquoi il avait été fait. A l'époque où j'ai fait le changement, j'étais parfaitement convaincu qu'il était excellent et opportun, et je le suis encore.

Les règlements adoptés en 1889 et constamment appliqués depuis contenaient une clause parfaitement claire relativement au renouvellement annuel des permis de coupe. La chose était laissée à la discrétion du Gouvernement. C'est ainsi que la chose se pratique dans Ontario, dans la Colombie-Anglaise et aussi, je crois, dans la province de Québec. Le même règlement est aussi en vigueur, presque chaque fois qu'il s'agit de concessions minières.

A une certaine période du développement du Nord-Ouest, plusieurs maisons américaines entreprirent d'acquérir des concessions forestières en vue d'exploiter l'industrie du bois. L'avocat d'une de ces compagnies—la Red-Deer Lumber Company—m'exposa un jour que la question du titre à la propriété des concessions lui causait des ennuis, et je lui demandai de s'expliquer. Mes clients, me dit-il, ne comprennent pas bien cet article des règlements qui dit que le renouvellement du permis d'exploitation est laissé à la discrétion du Gouvernement. Je lui fis observer que le même règlement existait dans Ontario. Je le sais, répliqua-t-il, mais nous sommes obligés de faire nos arrangements financiers à Saint-Paul et à Minneapolis et s'il est vrai que c'est l'intention du Gouvernement de renouveler ces permis tous les ans, pourvu que les conditions soient remplies, pourquoi cela n'est-il pas dit dans les règlements ? Après avoir étudié la question, je ne vis aucune objection au changement proposé et le règlement fut modifié en conséquence. Dans le fond, cette déclaration introduite dans le règlement n'équivaut à rien ; elle n'introduit aucune différence dans le mode d'application des règlements, car tout le monde sait que lorsqu'un homme obtient une concession forestière, soit du gouvernement fédéral, du gouvernement d'Ontario ou du gouvernement de Québec, s'il se conforme à toutes les obligations, chaque année, il a droit à un renouvellement de son permis d'exploitation.

S'il en était autrement, comment voudrait-on qu'il payât $500,000 pour une concession forestière ? Dans Ontario, des concessions forestières ont été payées $500,000 et $1,000,000. A-t-on jamais prétendu qu'en vertu de ce règlement, l'acquéreur n'a plus aucun droit, à l'expiration des douze mois? Il est évident qu'il a encore des droits. Il est parfaitement entendu que s'il se conforme aux règlements il a droit à un renouvellement d'année en année. Dans Ontario et Québec cette règle est sanctionnée par l'usage, c'est une coutume établie qui ne fait plus doute pour personne, et l'existence de cette nouvelle stipulation dans les règlements ne gêne en rien leur application.

M. SIFTON.

Même si elle donnait au détenteur de la concession un droit plus évident, ce serait encore une excellente chose. Il n'est pas de bonne politique d'accorder un permis d'exploitation à un hommme qui n'aurait d'autre intérêt dans une concession que d'en extraire le bois le plus rapidement possible. Il est plus sage de voir à ce que celui qui entreprend d'exploiter une forêt ait tout intérêt à poursuivre son exploitation avec prudence et prenne toutes les précautions nécessaires pour prévenir les incendies. Il n'y a pas de meilleure politique que celle qui consiste à donner aux détenteurs de concessions forestières dans le Nord-Ouest tout intérêt à en poursuivre l'exploitation avec prudence et à prendre les plus grandes précautions contre les incendies.

L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) paraît avoir des objections à un avis qui a été publié relativement à une des concessions vendues il y a quelques années. Parlant de cet avis, il dit :

Et plus loin, pour être bien sûr de l'affaire et empêcher qui que ce soit de pouvoir examiner la concession, dans le délai stipulé, on ajoute ce dernier paragraphe: Aucune soumission par le télégraphe ne sera acceptée.

Et les honorables membres de la gauche croyant voir là une preuve évidente de fraude ou d'incapacité, ont éclaté en approbations moqueuses, à la lecture de cet avis. Or, il peut être intéressant de rechercher d'où vient cette disposition. Il ne sera pas moins intéressant de faire constater que ce sont nos honorables adversaires qui en sont les auteurs. Au 1er article des règlements de 1889, nous trouvons cette même stipulation :

Aucune soumission transmise par le télégraphe ne sera acceptée.

Je signale ce fait à l'honorable député d'Argenteuil comme confirmation du proverbe : " tout ce qui brille n'est pas d'or."

Un ou deux mots, maintenant, de la valeur attribuée à ces concessions par l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames). Je n'entreprends pas de relever tout ce qui a été dit, mais quelques-unes de ces déclarations sont tellement erronées, elles présentent les choses sous un jour tellement faux aux yeux de la Chambre et du public que je crois nécessaire de m'y arrêter, au moins quelques instants.

L'honorable député de Saint-Antoine, parlant d'une concession sur le lac Cormorant, n° 1178, cite un rapport accompagné de photographies et dit que le bois sur les bords de ce lac est excellent et de qualité supérieure. Voici ces paroles:

Elle rendra dans certains endroits d'après des calculs précis 6,000,000 ou 7,000,000 de pieds de bois au mille carré.

M. AMES : Ce passage a été mal rapporté. J'ai fait la correction le lendemain et j'ai passé une copie du discours corrigé au whip libéral, avec une note lui disant d'avertir

ceux de ces amis qui désireraient prendre la parole que ce passage avait été mal rapporté. J'ai dit " dans certains endroits " et je puis prouvé que cela est exact.

L'hon. M. SIFTON : Si mon honorable ami désire faire corriger ces paroles et s'il fait la correction lui-même, je n'ai pas besoin de la faire. Ce serait absurbe de prétendre qu'une forêt d'épinette dans le Manitoba ou le Nord-Ouest pût donner un rendement de 6 à 7 millions de pieds au mille. Sur une étendue de 30 à 40 milles carrés ou trouvera peut-être un mille ou quelques milles qui donneront 2,000,000 ou 2,500,000 pieds. Quelques-uns prétendent—je ne sais s'il faut les en croire—qu'ils ont découvert des forêts où, sur une étendue de deux, trois ou quatre milles, on pourrait trouver jusqu'à 4,000,000 de pieds de bois au mille, mais tous ceux qui connaissent le Manitoba et le Nord-Ouest savent qu'il est absolument inexact de dire qu'on peut y trouver des forêts d'épinette de 40 ou 50 milles carrés rendant plus de 2,500,000 à 4,000,000 de pieds au mille.

Si l'honorable député veut consulter un rapport publié il y a trois ou quatre ans par le chef du bureau des forêts, du département de l'Intérieur, il verra que ce fonctionnaire estime le rendement moyen des terrains forestiers du Manitoba, du Nord-Ouest et de la Colombie-Anglaise à 1,280,000 pieds au mille carré, et cela comprend les immenses forêts dans la zone du chemin de fer en Colombie-Anglaise où le rendement est infiniment supérieur—de 20 à 30 ou 40 fois supérieur—à celui des forêts d'épinette du Nord-Ouest. Le commerçant de bois qui achète une concession dans ce qu'on est convenu d'appeler le Nord-Ouest s'estime heureux si, l'un dans l'autre, il retire 1,000,000 de pieds par mille.

Les honorables députés ont beaucoup parlé des prix et à les entendre on pourrait croire que les concessions vendues dans le Nord-Ouest ont une valeur phénoménale. En réalité, elles n'ont pas du tout la valeur que les honorables députés de la gauche leur attribuent. D'ailleurs, il n'y a eu que très peu de vente, de concessions forestières dans le Nord-Ouest. Une compagnie amétrès peu de ventes de concessions forestières à Prince-Albert et la Red-Deer Lumber Company a établi de grandes scieries et a acheté quelques concessions dans le nord du Manitoba. Ce sont à peu près les seules ventes que je connaisse. En général, ceux qui ont obtenu des concessions du gouvernement canadien les ont encore, et il n'y a pas eu, pour ainsi dire, de spéculation. Pourquoi ? Nous savons que depuis trois ou quatre ans des capitalistes américains ayant d'énormes ressources financières à leur disposition ont parcouru le pays depuis le lac Supérieur jusqu'aux côtes du Pacifique, à la recherche de placements avantageux. Ils ont acheté des propriétés de ville; ils ont acheté des terrains agricoles, ils ont acheté des concessions forestières dans la Colombie-Anglaise, mais ils n'en ont pas acheté dans le Nord-Ouest, ce qui prouve d'une manière assez concluante que ces concessions n'ont pas pour ces spéculateurs la valeur qu'on veut bien leur donner.

Si on examine toute la liste, on constate qu'il n'y a pas eu, pour bien dire, de vente (une ci et là) qui indique que ces concessions ont une grande valeur aux yeux des spéculateurs. Permettez-moi d'ajouter, monsieur l'Orateur, que si tous ceux qui ont acheté des concessions forestières du Gouvernement, tous ceux dont les noms figurent sur ces listes comme acquéreurs de concessions forestières de quelque importance, étaient restés tranquillement dans leurs bureaux, à Winnipeg, et avaient placé leur argent sur des propriétés dans la ville de Winnipeg, sur des terrains agricoles dans le Manitoba et le Nord-Ouest, ils seraient tous de beaucoup plus riches qu'ils ne sont aujourd'hui. Les concessions forestières n'ont pas été un placement de premier ordre.

Bien que par tout le Nord-Ouest la propriété foncière accuse une valeur plus grande, il n'en est pas moins vrai que les concessions forestières dans lesquelles ces personnes ont placé leurs capitaux ont acquis moins de valeur que les autres biensfonds. La cause de cela réside en grande partie en l'abondance de l'offre. L'honorable député de la division Saint-Antoine peut m'en croire, la réserve forestière n'est pas près de s'épuiser. Il y a encore beaucoup de bois dans l'Ouest, et il s'en importe des Etats-Unis des quantités énormes dont la plus grande partie entre en franchise. Les forêts de la Colombie-Anglaise sont pour ainsi dire inépuisables et l'on sait qu'en cette province les terrains forestiers se vendent à des prix dérisoires.

Si l'honorable dépué (M. Ames) tient à se renseigner, il n'a qu'à s'adresser à certains courtiers d'Otawa qui lui vendront à raison de 10 et de 12 cents les mille pieds le bois debout des plus riches terres boisées de la Colombie-Anglaise. Cependant, l'honorable député demande à la Chambre de faire le procès du Gouvernement sur la simple supposition que le bois debout de certaines régions inaccessibles du Nord-Ouest doit valoir $2 ou $3 les mille pieds, et cela quand on peut acheter partout, à raison de 10 ou 12 cents les mille pieds, le bois des plus belles forêts du monde, situées à proximité des chemins de fer. Voilà qui démontre clairement que ces concessions forestière n'ont en ce moment aucune valeur spéculative.

On a comparé notre gestion des forêts du Nord-Ouest à la manière dont les diverses provinces ont géré leur domaine forestier. Je m'abstiendrai d'insister sur cette question à l'égard de laquelle il pourait être difficile d'en venir à une conclusion définitive. On sait cependant que les provinces d'Ontario et de Québec s'emploient cons-

tamment à vendre leurs terres forestières. Prétendre que le bois ne se vend qu'au fur et à mesure du besoin serait absolument contraire aux faits, car on les vend sans cesse, bien que l'on n'en ait pas de besoin immédiat. Ce n'est pas ce que nous avons fait au Nord-Ouest ; comme la dit le ministre de l'Intérieur, nous nous sommes bornés à aliéner juste assez de concessions forestières pour permettre à ceux qui en avaient le désir de faire le placement des capitaux nécessaires à l'exploitation forestière.

Pour que l'industrie du bois s'implante sur une grande échelle, disons à Edmonton ou à Prince-Albert, que faut-il faire ? Il n'appartient pas au Gouvernement d'établir cette industrie, mais il lui incombe de faire en sorte que les personnes qui, possédant les capitaux nécessaires, se sentent disposées à tenter l'aventure, puissent le faire avec avantage. L'établisement d'une grande exploitation forestière signifie qu'il faut consacrer une somme variant entre $150,000 et $300,000 à l'installation d'une scierie, à l'amélioration des cours d'eau, des routes et à maints autres détails. On sait que dans les provinces de l'Est nul ne s'engage dans cette industrie et ne fait un tel placement de capitaux sans avoir d'avance en sa possession absolue des terrains forestiers susceptibles d'alimenter sa scierie pendant vingt ou vingt-cinq ans. En toute circonstance on tiendrait pour insensé celui qui, en cette partie-là du pays, ferait un tel placement sans avoir eu la précaution d'acquérir une étendue suffisante de terrains forestiers. Ainsi en va-t-il au Nord-Ouest ; l'industrie du bois ne s'y implantera qu'à la condition que l'Etat permette à ceux qui sont prêts à placer des capitaux dans l'exploitation forestière d'acquérir une étendue suffisante de terrains forestiers.

Le ministre de l'Intérieur a fait observer que la production de bois, de 34 millions de pieds qu'elle était en 1896, se chiffrait à 128 millions de pieds en 1907. De mon côté, je compte que le rendement de l'exploitation forestière au Nord-Ouest, de 128 millions de pieds qu'il fut l'année dernière, sera dans huit ou dix ans de 400 ou même de 500 millions de pieds. Mais comment pourra-t-on arriver à ce résultat ? On ne l'obtiendra certainement pas si le Gouvernement détient les forêts et ne fournit pas aux gens l'occasion d'acquérir assez de terrains boisés pour motiver le placement des capitaux. Et lorsque, comme cela doit être, cette augmentation se sera produite, c'est sur les concessions que nous avons aliénées que se coupera le bois pour la consommation de la population du Nord-Ouest.

Un mot au sujet des prix de vente. Comme on nous a critiqué à ce propos, je me permettrai une comparaison que je ferai en très peu de mots. Il est impossible, cela va sans dire, d'établir une comparaison entre le prix que nous obtenons des bois d'épinette du Nord-Ouest et celui du pin blanc d'Ontario ou des bois de choix de la Colombie-Anglaise ; mais le prix que le Gouvernement du Canada reçoit des bois du Nord-Ouest peut bien se comparer à celui qu'obtient le gouvernement de la province de Québec, où l'épinette abonde et où l'on trouve beaucoup des essences du Nord-Ouest.

Il a été établi qu'au cours des onze années dernières nous avons vendu 6,400 milles carrés au prix moyen de $81 le mille carré. Or, en août dernier, l'honorable M. Gouin, premier ministre de la province de Québec, déclarait à Châteauguay que de 1888 à 1905, c'est-à-dire en seize ans, la province avait vendu 26,500 milles carrés de son domaine forestier au prix moyen de $81.16 le mille carré, soit, à quelques sous près, ce que nous avons obtenu pour les concessions vendues au Nord-Ouest, dont un grand nombre, d'une valeur très problématique, sont situées en des endroits inaccessibles. Nous avons donc raison de dire que le prix que nous en avons obtenu se peut comparer avantageusement à celui que l'on a obtenu ailleurs, et que l'on ne saurait par conséquent nous accuser d'avoir vendu à vil prix notre domaine forestier.

Je ferai aussi quelques observations sur un autre point important qui se rattache nécessairement à l'objet du présent débat. Mon honorable ami (M. Ames) et certains de ses collègues de la gauche se sont efforcés de créer l'impression que nous avons aliéné à peu près tout le domaine forestier du Nord-Ouest ou gravement épuisé la source d'approvisionnement des habitants de la région. Le voyage qu'il a fait à Winnipeg et au Nord-Ouest a porté l'honorable député à conclure que la ville de Winnipeg devra tirer son bois de la région des lacs des Cèdres, du Cormoran et du Daim. Si mon honorable ami n'a pu trouver dans le voisinage de Winnipeg d'autre source d'approvisionnement que ces trois concessions forestières, c'est qu'il n'a pas su profiter de l'occasion qu'il avait de faire des observations. A cent vingt-cinq milles de Winnipeg, à l'embouchure de la rivière à la Pluie, se trouve la plus importante scierie du Canada, propriété de la Rainy River Lumber Company. Il s'y scie aisément 75 millions de pieds de bois par année, et la compagnie possède sur les deux rives de la rivière à la Pluie des terrains forestiers qui lui permettront d'alimenter ainsi sa scierie pendant trente ans. La Rat Portage Lumber Company, dont la scierie a une capacité de 20 ou 30 millions de pieds de bois par année, possède aussi de grandes étendues de terres boisées. Après avoir absorbé la Keewatin Lumber Company, la Bacchus Brooks Lumber Company vient d'établir à Portage-du-Rat une importante scierie d'une capacité annuelle de 40 ou 50 millions de pieds de bois, j'imagine ; elle aussi, je crois, possède des terrains forestiers qui lui permettront

de poursuivre son exploitation à ce taux-là pendant les vingt ou vingt-cinq années à venir. Le rendement des trois concessions mentionnées par le représentant de la division Saint-Antoine ne saurait excéder 200 ou 300 millions de pieds de bois, quantité que les trois scieries que je viens de nommer pourraient consommer entièrement en trois ans. Voilà les trois concessions dont mon honorable ami déplore l'aliénation, parce que, dit-il, en les vendant nous avons dépouillé la région de Winnipeg de la source d'approvisionnement. Le Grand-Tronc-Pacifique traverse une superbe région boisée où l'homme n'a pour ainsi dire pas encore pénétré, et mon honorable ami peut compter que ni lui, ni moi, ni nos enfants ne verrons jamais l'épuisement de la source d'approvisionnement de la région de Winnipeg.

En aliénant 6,500 milles carrés du domaine forestier, en avons-nous vendu plus qu'il ne fallait ? Avons-nous fait montre d'imprévoyance ou de gaspillage ? Avons-nous tari la source d'approvisionnement du Nord-Ouest ? Voilà autant de graves questions que la Chambre devra étudier, et ce qui a été fait ayant été accompli par moi, je veux qu'il soit bien compris que j'en assume l'entière responsabilité. Au moment où elle est appelée à dire si j'ai bien ou mal rempli mon devoir, la Chambre devra se bien rendre compte des faits. J'ai déjà parlé d'une manière générale des forêts des environs de Winnipeg ; je vais maintenant fournir quelques détails et devrai nécessairement faire connaître la source de mes informations. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a abordé ce point l'autre soir, mais il me paraît nécessaire de le traiter un peu plus à fond. Dans son rapport pour l'année 1903, le surintendant de la sylviculture fait l'estimation suivante à l'égard des bois de l'Ouest :

> On trouve dans le recensement de 1891 une estimation de la superficie des forêts et des terres boisées, de chacune des provinces ainsi que des Territoires. L'étendue des forêts du Manitoba et des Territoires est estimée à 722,578 milles carrés. Qu'on ajoute les 20,000 milles carrés du domaine public dans la zone des voies ferrées de la Colombie-Britannique et on obtient 742,578 milles carrés comme chiffre de la superficie totale des forêts que couvrent les terres fédérales. Il est probable que la cinquième partie de cette aire renferme du bois de commerce, soit 150,000 milles carrés, ou 96,000,000 d'acres. Après avoir ainsi rétréci la superficie des terres boisées, si l'on fait entrer en ligne de compte le fait que ces forêts, outre le bois de construction, renferment de l'épinette, si utile à la fabrication de la pâte de bois de pulpe à 2,000 pieds mesure de planche par acre, ou à 192,000,000,000 de pieds en tout. Nous obtenons de cette manière une estimation très libérale de la quantité du bois utilisable qui se trouve sur les terres publiques du Canada.

Etudions un peu ces données. La superficie des terres boisées du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest est de 722,578 milles carrés, celle de la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, de 20,000 milles carrés, soit un total de 742,578 milles carrés. Telle est l'étendue du domaine forestier du Canada. La superficie totale des terres couvertes de bois marchand est, au Manitoba, dans les provinces de l'Ouest et la Colombie-Anglaise, de 150,000 milles carrés, et le bois marchand s'y trouve en une quantité moyenne de 1,200,000 pieds au mille carré ; en déduisant de ce total les 20,000 milles carrés de la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, il reste au Manitoba et dans les provinces du Nord-Ouest une superficie de 130,000 milles carrés couverte de bois marchand. De 1896 à 1907, il s'est vendu 6,400 milles carrés ; il en reste donc 123,600 milles carrés. En onze ans nous avons vendu 6,400 milles carrés ; il faudra donc vingt fois ce temps-là, c'est-à-dire 220 ans, pour vendre les 123,600 milles carrés de bois marchand qui restent encore. Et pour consoler mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames), je le prie de remarquer que nous possédons en tout 592,000 mille carrés de forêt où l'épinette prédomine et où on peut faire une coupe tous les vingt ans si le feu ne vient pas détruire le bois. M. Stewart estime que la crue annuelle est de 13,440,000,000 de pieds. Si la crue sur les 592,000 milles carrés ci-dessus, n'était que la moitié de cela, ce qui serait une faible proportion, la crue annuelle excéderait encore de 6,720,000,000 de pieds la production des terres couvertes de bois marchand.

J'aimerais faire quelques observations sur la question générale de la conservation des forêts et sur ce que nous avons fait à ce sujet. Il m'arrive assez rarement d'être du même avis que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), mais l'autre jour, étant en chemin de fer j'eus l'occasion de lire dans le compte rendu parlementaire de certain journal les quelques observations que mon honorable ami a faites à la Chambre sur la nécessité de conserver nos forêts. Impossible, à mon sens, de mieux exposer la question que mon honorable ami le fit en cette circonstances et j'approuve entièrement ce qu'il a dit. Pour notre pays il n'est pas de plus importante question que celle de la conservation effective du domaine forestier de l'Ouest. Tous les esprits éclairés qui se préoccupent de la question savent que la prospérité du Canada est intimement liée à la fertilité des provinces de l'Ouest, et que cette fertilité, cette aptitude du sol à fournir en abondance les produits agricoles ne se maintiendra qu'à la condition qu'on ne néglige pas la forêt. Si, à l'époque où j'étais ministre je n'ai pas fait tout ce que j'aurais voulu, j'ai néanmoins accompli quelque chose. Je fus le premier, je crois, sur le continent américain à établir un régime de surveillance par l'Etat et à inaugurer le boisement des fermes de l'Ouest. Je pourrais, si cela était utile donner lecture du rapport du service de la sylviculture où il est dé-

montré que grâce au régime que j'ai établi et rattaché au ministère de l'Intérieur, il s'est déjà planté sur les fermes des provinces de l'Ouest au delà de neuf millions d'arbres.

A cet égard, mes honorables collègues de la gauche ne sont pas à l'abri de tout reproche. Lorsque nous demandâmes l'ouverture d'un pauvre petit crédit de $15,000 ou de $20,000 par année pour établir ce régime-là, nos adversaires se répandirent en dénonciations comme ils font aujourd'hui. Ils passèrent des jours et des semaines à nous accuser de chercher à favoriser quelque abominable projet politique, à pourvoir de sinécures certains parasites de la politique ; mais aujourd'hui, je ne crains pas de l'affirmer, ils ne se font pas gloire de l'attitude qu'ils prirent alors, et reconnaissent volontiers que le mode de reboisement établi dans l'Ouest sous la direction de spécialistes est une œuvre dont les générations à venir sauront apprécier les résultats si la génération actuelle ne le fait pas.

Il y a quelques années, j'avais aussi l'honneur d'être le premier à établir au Canada un régime tendant à protéger les provinces de l'Ouest contre l'incendie. Ce régime, pour n'être pas aussi systématique, aussi parfait qu'il devrait être, n'a pas moins eu pour effet, moyennant les quelques milliers de dollars que nous y avons attribués de préserver de la destruction un territoire plus étendu que toutes les concessions forestières aliénées tant par le gouvernement actuel que par ses prédécesseurs. Cela, nul ne le contestera qui est quelque peu au fait des choses. Ce régime, j'aurais aimé le rendre plus systématique et lui faire donner des résultats plus appréciables encore.

A l'époque où je démissionnai, j'étais indirectement en communication avec M. le Dr Fernow, un de ceux qui à l'heure actuelle font le plus autorité aux Etats-Unis en matière de sylviculture ; je désirais tout particulièrement retenir ses services afin qu'il nous aidât à perfectionner notre mode de protection contre l'incendie et à veiller d'une manière effective à la conservation de nos forêts. Je conseille fortement au ministre de l'Intérieur de charger un homme de cette valeur de diriger le service de protection contre l'incendie et d'ériger en système le régime que nous avons déjà inauguré à cet égard.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : On comptait naturellement qu'au cours d'un débat portant sur l'administration du ministère de l'Intérieur, à l'époque où il en avait la direction l'honorable député de Brandon (M. Sifton), prédécesseur du ministre actuel, se serait appliqué à défendre son attitude en tant que chef de ce ministère et celle des fonctionnaires qui relevaient de lui. Le plus étrange, c'est qu'après avoir prononcé un discours de plus d'une heure il reprend sa place sans même avoir dit ce qu'il pense du projet de résolution dont la Chambre est actuellement saisie. Que pense l'ex-ministre de l'institution d'une enquête sur ces actes et ceux de ses collègues ? Il s'est gardé de le dire. Au lieu de discourir sur la quantité de bois qui reste encore, il aurait mieux fait de parler un peu du projet de résolution tendant à l'institution d'une enquête sur l'administration du ministère de l'Intérieur à l'époque où il en avait la direction.

Je me propose de suivre l'honorable député en chacune de ses observations. Il nous a reportés à ses jours encore peu lointains de correctionnelle, jours dont il vit la fin très peu de temps avant son entrée dans le cabinet. Mais les temps ont changé. Quel merveilleux changement n'est-il pas survenu dans l'existence de l'honorable député ! Si dans l'accomplissement de ses devoirs d'homme public il s'était montré aussi soucieux des intérêts financiers du pays que des siens propres, n'aurions-nous pas gagné à l'avoir pour ministre des Finances ? Peu lui importe, a-t-il dit, qui acquiert les concessions forestières ; il lui est indifférent que ce soit un spéculateur, un négociant en bois ou l'épicier du coin, pourvu que ce soit le plus haut enchérisseur. Sur ce point, il est en contradiction absolue avec son successeur (M. Oliver), dont le désir, qui est celui de son ministère, est que les concessions soient adjugés aux exploitants de la forêt afin qu'ils puissent fournir le bois nécessaire aux colons du Nord-Ouest. Tel n'est pas, toutefois, le sentiment de celui qui était autrefois le chef responsable du ministère de l'Intérieur, ce que je m'explique facilement quand je vois à quelles personnes les concessions furent adjugées.

Lorsque l'honorable député (M. Sifton) occupait la charge de ministre de l'Intérieur il s'est passé beaucoup de choses au sein de ce ministère qu'il lui incombe d'expliquer. Au lieu de donner ces explications, il s'est reporté au régime conservateur en se contentant de dire que ce qu'il y avait de mal dans son ministère remontait à l'époque où les conservateurs détenaient le pouvoir. Il nous a dit avoir maintenu à son poste celui qui était premier commis du ministère sous le régime conservateur. Pourquoi n'a-t-il pas donné de l'avancement à ce premier commis, M. Ryley, au lieu de lui préférer, pour le charger de l'ouverture des soumissions, celui qui représente aujourd'hui la division d'Assiniboïa-est (M. Turriff) ? Cette préférence, l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) n'a pas même tenté de la justifier. A cet égard, il n'a pas suivi l'usage établi par ses prédécesseurs. Sous le régime conservateur, M. Ryley était du nombre des fonctionnaires chargés de prendre connaissance des soumissions. L'ex-ministre ne pouvait-il pas accorder sa confiance à ce fonctionnaire au lieu de s'en rapporter à M. Turriff du soin d'ouvrir en cachette toutes les soumissions ? Il aurait bien fait, sur ce point, de suivre l'exemple de ses prédécesseurs, car c'est là que réside tout le mystère

qui environne un grand nombre de ces soumissions.

La question de l'aliénation du domaine forestier, qui occupe depuis plusieurs jours l'attention de la Chambre est d'une importance primordiale, surtout aux yeux de la population de la région que je représente. Eu égard aux révélations faites par certains de mes collègues au sujet des vastes étendues de terres boisées cédées à des particuliers qui les détiennent dans un but de spéculation et qui devront réaliser des millions, cette question est de celles qui réclament la plus sérieuse attention tant de la part du Parlement que de celle du Gouvernement.

Dans les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba, il se trouve des centaines de milles de territoire entièrement dépourvu de bois, et c'est sur l'extrême nord de la région que nous comptons pour nous approvisionner de bois de chauffage et nous procurer le bois de construction indispensable à la population qui s'accroît rapidement. Tout ce qui tend à l'aliénation de centaines, de milliers de milles carrés du domaine forestier en faveur de spéculateurs, de gens qui, par exemple, trouvent moyen de se renseigner particulièrement sur le parcours d'une ligne projetée de chemin de fer, et qui, avant la venue des colons et avant que le bois soit en demande, envoient leurs agents s'informer de la qualité du bois, en supputer la quantité et la valeur, calculer l'étendue des forêts et les chances de les acquérir, non dans le but de fabriquer le bois pour répondre aux besoins du commerce, mais de détenir les concessions jusqu'à ce que l'établissement de nouveaux moyens de transport les rendent plus accessible et leur donnent une valeur plus grande ; tout ce qui tend à la mise en adjudication des concessions forestières dans un délai tellement court que les concurrents actifs ne peuvent soumissionner, ce qui fait que le Gouvernement au lieu de détenir ces terrains jusqu'à ce que le public puisse bénéficier de leur plus-value, les laisse aller à des spéculateurs qui en tireront des bénéfices se chiffrant par milliers et même par millions de dollars ; tout cela dis-je, la Chambre et le pays doivent le réprouver et ne plus le tolérer à l'avenir.

Dans l'Ouest on considère avec raison le bois comme une chose indispensable à la vie. En cette région aux hivers rigoureux, il est absolument nécessaire que chaque colon puisse se procurer le bois de construction à aussi bon compte que possible pour protéger les animaux contre la rigueur du climat aussi bien que pour construire sa propre maison. A l'époque où les conservateurs détenaient le pouvoir, une commission du tarif fut envoyée au Nord-Ouest. On avait formulé des griefs sérieux au sujet d'une coalition de l'industrie forestière en cette région. Les dépositions recueillies par la commission démontrèrent à l'évidence l'existence de cette coalition. Pour l'anéantir et soulager en même temps la population, le ministre des Finance de l'époque obtint, à la session suivante, l'entrée en franchise du bois brut et du bois raboté sur une seule face. Jugeant la mesure absolument insuffisante, les libéraux s'engagèrent à donner une mesure complète de justice, lorsqu'ils seraient portés au pouvoir, et à admettre tout le bois de construction en franchise. Un changement de Gouvernement est survenu, et depuis qu'ils détiennent le pouvoir, les libéraux n'ont pas encore songé à abolir les droits sur le bois de construction. Ce n'est qu'un autre de ces manquements à leurs promesses auxquels nos adversaires nous ont si bien habitués.

On a encore à se plaindre, paraît-il, de l'existence d'une coalition de l'industrie forestière, et à la dernière session le Gouvernement jugea cette coalition assez importante et estima assez grave la situation révélée par les représentants de l'Ouest pour consentir à la nomination d'un comité de la Chambre chargé de s'enquérir des choses relatives au commerce du bois. Le comité fut autorisé à envoyer quérir personnes et papiers, ainsi qu'à interroger les témoins sous serment. Il remplit sa tâche et recueillit une masse de preuves. Quel fut le résultat de cette enquête ? Rien, absolument rien n'indique que le Gouvernement entend faire quoi que ce soit pour remédier à l'état de choses dont l'existence fut constatée par le comité. Le gouvernement de l'Alberta, il est vrai, a intenté des poursuites contre un des membres du trust ; il est vrai aussi que ce personnage a été trouvé coupable et condamné à l'amende ; mais qu'avons-nous obtenu en retour des peines et de l'argent qu'ont coûté les investigations du comité de l'année dernière ? Il en sera vraisemblablement de cette enquête comme de celle qui se tint au sujet des lignes de téléphone, enquête dont le seul résultat pratique fut d'obliger sir William Mulock à sortir du cabinet parce qu'il était favorable à la nationalisation des télégraphes et des téléphones. Si importante que soit la question du bon marché du service téléphonique, celle-ci l'est encore bien plus en ce qu'elle se rattache à la source d'approvisionnement d'un article indispensable à la population de l'Ouest, en ce qu'elle se rattache à une richesse nationale que l'on devrait conserver pour le bénéfice des générations à venir.

Mais lorsque, dans l'exercice légitime de leur droit, les membres de la gauche tentent de critiquer l'administration du Gouvernement, on leur oppose l'argument personnel, comme a fait cet après-midi l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton), comme ont fait tous les orateurs ministériels qui ont pris la parole sur cette question. Comme si cela pouvait trancher la question, comme si l'on devait approuver chez eux ce qu'ils repro-

chaient à leurs adversaires. Et leur administration est toujours la même en tout ce qui concerne le domaine public : mines, agriculture ou forêts. Mais pour ce qui est du domaine forestier, nous avons vu des membres de la droite prendre la parole pour donner lecture de longues listes de personnes ayant sollicité des permis de coupe sous le régime conservateur, et cela dans le but évident de créer dans la Chambre et dans le pays l'impression que chacun de ces pétitionnaires s'est fait octroyer l'étendue de terrain boisé inscrite en regard de son nom, et que le Gouvernement s'était dessaisi de ces terrains en faveur de particuliers qui en ont eu l'entière jouissance sans rien verser au trésor fédéral. Rien n'est plus loin de la vérité, et je ne crois pas que mon honorable collègue de Lanark (M. Haggart) soit allé trop loin en disant de ce moyen de défense que c'est un vieux mensonge auquel nos adversaires ne manqueront pas de recourir encore, bien que la Chambre en ait mainte et mainte fois signalé l'évidence.

Il est vrai que sous le régime conservateur nombreuses furent les demandes de permis de coupe ; mais contrairement à ce que cherchent à faire les membres de la droite, les pétitionnaires n'appartenaient pas tous au même parti politique. Quiconque se conformait aux règlements était admis à solliciter et à obtenir une concession forestière ; dans le cas contraire, il n'était pas décerné de permis de coupe. Et de toutes les personnes dont les noms figurent sur la longue liste dont on s'est si souvent plu à donner lecture à la Chambre, tant à cette session-ci qu'aux précédentes, je tiens à affirmer qu'il n'en est pas cinq sur cent à qui on ait jamais adjugé un seul acre de terre boisée. Il n'en faut pas davantage pour réfuter cette assertion-là.

Je me permettrai d'appeler momentanément l'attention sur les règlements ; d'autres en ont parlé avant moi, mais je demande à y revenir. En 1872, le gouvernement dont sir John Macdonald était le chef fit voter une loi sur le domaine public. Suivant les dispositions de cette loi, l'affermage des terres boisées devait s'adjuger à l'enchère ou par voie de soumission, le bail devait avoir une durée de vingt et un ans et la rente foncière annuelle devait être de $2 par mille carré—c'était le chiffre de la rente foncière alors exigée par le gouvernement d'Ontario. La taxe d'abattage était remplacée par l'imposition d'une redevance de 5 p. 100 sur la vente des produits de la concession forestière.

Si j'appelle l'attention sur ce point, c'est que certain député de la droite que le droit n'est pas tout ce qu'il y a acquitter, qu'il y a encore la rente foncière et la redevance, parce que les concessionnaires sont tenus de payer 50 cents par mille pieds de bois abattu. Mais, monsieur l'Orateur, il existait autrefois une redevance représentant des sommes considérables, beaucoup plus que 50 cents par



mille pieds : c'était la redevance de 5 p. 100 sur la valeur du bois abattu. Le bois valait alors plus de $20 les mille pieds, parfois un peu moins ; mais en prenant $20 comme prix moyen, la redevance de 5 p. 100 représentait $1 par mille pieds, tandis qu'elle n'est actuellement que de 50 cents.

J'ai dit qu'en 1872 le gouvernement de sir John Macdonald établit une loi relative au domaine forestier. Cette loi, qui constitue le chapitre 50 des lois rendues cette année-là, décrète ce qui suit :

Le droit de couper du bois dans les limites de ces concessions sera offert en vente à raison du paiement d'un droit par mille carré, variant suivant la situation et la valeur de la concession, et sera vendu au plus haut enchérisseur par voie de soumission ou à l'enchère publique.

Outre le droit, la rente foncière annuelle de $2 par mille carré et la redevance de 5 p. 100 sur les recettes de chaque mois, d'autres dispositions de cette loi portent qu'il devra être construit sur chaque partie de concession d'une étendue de deux milles et demi une scierie d'une capacité de 1,000 pieds par 24 heures.

En 1874, le gouvernement de l'honorable Alexander Mackenzie succéda à celui de sir John Macdonald, et dès sa première année d'exercice du pouvoir, il s'empressa de rappeler cette loi-là et de supprimer toute concurrence. Je le répète, si l'on a quelque chose à reprocher aux règements à cet égard, la faute en est au gouvernement Mackenzie et non à son prédécesseur. En 1874, on ajouta un nouveau paragraphe ainsi conçu :

Mais, de plus, lorsqu'il sera fait des demandes d'autorisation pour couper le bois sur des territoires non arpentés, le Gouverneur en conseil pourra, sur la recommandation du ministre de l'Intérieur, autoriser l'affermage de ces territoires moyennant le paiement de tel droit qui pourra être jugé juste et raisonnable.

Pas de concurrence ici.

Ces baux devront néanmoins être assujétis aux conditions ci-dessus énoncées dans le présent article, excepté quant à cette partie du paragraphe premier qui pourvoit à l'établissement de scierie, qui pourra être laissée de côté en ce qui concerne les concessions forestières situées dans les territoires non arpentés, si le ministre de l'Intérieur le juge à propos.

La concurrence se trouvait donc complètement supprimée, et l'établissement des scieries, que la loi de 1872 rendait obligatoire, le gouvernement Mackenzie le laissait, en 1874, à la discrétion du ministre. La loi resta en cet état jusqu'à un certain temps après le retour de sir John Macdonald au pouvoir, en 1878, mais on lui avait cependant fait subir certaines modifications : de $2 par mille carré qu'elle était, la rente foncière fut portée à $5, de sorte que si les règlements édictés sous le régime Mackenzie étaient restés en vigueur, les concessions forestières se seraient adjugées sans paie-

ment de droit et la rente foncière n'eût été que de $2 par mille carré, tandis que le gouvernement Macdonald exigea le paiement d'une rente foncière de $5 par mille carré. Le changement eut pour effet de favoriser l'établissement de scieries pour la fabrication du bois nécessaire aux colons. Les choses restèrent en cet état jusqu'en 1889, alors que l'on rendit l'établissement des scieries obligatoire. Je dois ajouter que lorsqu'il se présentait plus d'un acquéreur, la loi décrétait l'adjudication par voie de soumission, ce qui n'avait pas lieu lorsqu'il n'y avait qu'un seul enchérisseur. La situation se prolongea ainsi jusqu'en 1889, alors que l'adjudication par voie de soumission devint obligatoire, qu'il se présentât un seul enchérisseur ou plusieurs.

J'ai été quelque peu étonné de l'ignorance (j'emploie le mot sans intention blessante) dont l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a fait montre à l'égard d'une chose qu'il aurait dû savoir ; car lorsqu'on a occupé pendant des années la charge de commissaire des terres fédérales, on doit être au fait des lois antérieures relatives à la gestion du domaine forestier aussi bien que de celles que l'on a soi-même été chargé de mettre en vigueur. L'étonnante affirmation qui suit est marquée au coin de la témérité qui caractérise la majeure partie de son discours :

Il y a longtemps de cela. A cette époque, le domaine forestier était régi de façon convenable, le bois se vendait à l'enchère, à ceux qui en avaient besoin, on l'adjugeait au plus haut enchérisseur d'après les règlements sérieusement observés et on ne le donnait pas pour rien comme fit le gouvernement conservateur pour ses amis et ses favoris; et cela tend à prouver que le gouvernement Mackenzie vendit le bois à un prix raisonnable.

En se reportant aux extraits que j'ai cités de la loi régissant la vente des terres boisées, l'honorable député verra à quel point ces dires sont erronés. Je le défie de m'indiquer un seul mille, un seul acre de terrain boisé dont la vente ait été mise au concours sous le régime Mackenzie.

On a déjà parlé de la manière dont nos adversaires ont cédé des terrains forestiers à de leurs amis ; je vais revenir encore une fois sur ce sujet qu'ont tour à tour abordé l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) et l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Après sa défaite au scrutin, la veille même de sa démission, le cabinet Mackenzie rendait un décret par lequel il octroyait une concession de 20 milles carrés, non pas à des conservateurs, mais à des favoris politiques : MM. H. H. Cook et Hugh Sutherland. J'ai par devers moi le décret relatif à cette concession, et je m'étonne de voir le ministre de l'Intérieur défendre l'attitude prise par le Gouvernement Mackenzie en cette circonstance. Ce décret fut rendu le 7 octobre 1878 (et non le 17, comme le dit le ministre), la veille même du jour où le cabinet Mackenzie devait démissionner. Et que conférait-il ? Le droit de choisir par toute la vallée de la Saskatchewan, par blocs ou sections de 20 milles carrés, une concession forestière d'une superficie de 200 milles carrés, le choix devant être effectué dans le long délai de trois ans. Et ce sont ces gens-là qui se disaient animés du désir de céder le bois à qui il convenait !

J'affirme que le gouvernement de sir John Macdonald eut bien raison de rappeler ce décret du conseil qui accordait un délai de trois ans pour faire le choix de ces 200 milles carrés par sections de 20 milles carrés, étant donné surtout qu'il avait été rendu après que le peuple eût retiré sa confiance au gouvernement Mackenzie. Au dire des orateurs de la droite, le gouvernement Mackenzie n'aurait aliéné que 310 ou 311 milles carrés au prix moyen de $25 le mille carré. Ceci est absolument erroné. En établissant leurs calculs, ces messieurs ont pris soin de ne pas inclure dans ces 310 milles carrés la concession de 200 milles carrés. Celle-ci avait été aliénée par leurs propres amis politiques, mais grâce au gouvernement de sir John Macdonald, l'Etat put en reprendre possession.

Mais ce décret n'est pas le seul que le cabinet Mackenzie rendit après sa défaite au scrutin. Il en est un autre qui accorde à MM. Dick & Banning, de Winnipeg, une concession forestière d'une superficie de 200 milles carrés. Nos adversaires n'ont pas tenu compte de cette autre concession dans leurs calculs.

Ces concessionnaires étaient des libéraux, mais ils faisaient de l'exploitation forestière, le gouvernement Macdonald leur rendit justice sans toutefois leur laisser le territoire mentionné au décret du conseil, parce qu'ils étaient autorisés à le choisir le long de tous les petits cours d'eau qui se déversent dans le lac Winnipeg ; il leur permit donc d'acquérir ailleurs qu'aux endroits mentionnés au décret vingt autres milles carrés qu'il leur cédait à raison de $20 le mille carré. Ces deux concessions-là n'étant pas comprises dans les 311 milles carrés qui, d'après les calculs de la droite, ont été aliénés sous le régime Mackenzie, le prix moyen que ce dernier obtint par mille carré se trouve donc à peu près réduit de moitié.

Je vais fournir d'autres preuves que le gouvernement Mackenzie a aliéné 605 milles carrés de territoire forestier à un prix moyen bien inférieur à ce que prétendent nos adversaires. J'ai par devers moi une liste dont on s'est maintes fois prévalu ; elle porte les noms de certains députés qui sollicitèrent des concessions forestières sous le régime conservateur. A mes yeux, je tiens à le dire, l'argument personnel n'a aucune valeur, car si certains de nos amis ont mal agi, ils en ont été punis. Je veux faire voir la loyauté dont nos adversaires ont fait montre en passant sous silence cer-

tains noms inscrits sur cette liste dont on a maintes fois donné lecture, tant à cette session-ci qu'aux précédentes ; en glissant sur les noms de personnes qui, je le sais de science certaine, n'appartiennent pas au parti conservateur, ce qu'ils n'ignorent pas eux-mêmes, mais qu'ils se sont abstenus de nommer dans le but de faire croire à la Chambre, qu'aucun libéral n'a sollicité ni obtenu de ces concesions forestières.

Je relève dans cette liste les noms de diverses personnes qui ont sollicité et obtenu des concessions forestières. J'y vois celui de M. J. A. Christie, de Brandon. Ce M. Christie est un des membres les plus influents du parti libéral au Manitoba ; s'il n'a pas brigué les suffrages, son nom n'en a pas moins été proposé à une convention des libéraux. M. J. D. McArthur, de Winnipeg, est un autre libéral marquant qui s'est fait adjuger l'entreprise d'une section du Grand-Tronc-Pacifique. M. Jos. Bolton, qui habite la même ville que moi, n'a jamais, que je sache, voté une seule fois pour un candidat conservateur. MM. Hooker et Cie, de Selkirk, figurent aussi sur la liste ; M. Hooker est un libéral influent attaché au service des pêcheries de l'Etat. Je vois un autre nom, celui de M. C. A. McCool. Est-il besoin de demander à quel parti politique appartient ce monsieur ? C'est lui qui représente actuellement la division électorale de Nipissing.

En outre, en me reportant au compte rendu des débats de la Chambre, je constate que M. Charlton fut le premier à se prévaloir de cette liste en 1886, et qu'il voua au mépris public M. Bryson, alors député conservateur d'Ottawa, qui avait formulé un certain nombre de demandes de concessions forestières ; et qu'elle ne fut pas sa joie d'avoir enfin découvert qu'un membre conservateur du Parlement avait sollicité un permis de coupe ! Qu'avait donc fait M. Bryson ? Il n'avait jamais rien sollicité pour lui-même, il avait simplement formulé des demandes au nom de ses amis, dont une entre-autres au nom de M. McCool. On passe cependant sous silence le nom de celui-ci pour dénoncer M. Bryson. Le nom de l'honorable député figure deux fois sur la liste. Comme dit l'honorable député d'Assiniboïa-est, il a dû revenir à la curée poussé par l'aiguillon de la faim.

Un autre nom est celui de M. S. Jonasson, représentant libéral de la division de Gimli à l'assemblée législative du Manitoba. M. J. D. Dagg, actuellement secrétaire de l'association libérale de Winnipeg, dirigeait autrefois une école industrielle située à quelques milles de Winnipeg, mais comme il ne se comportait pas au gré de nos gouvernants, force lui fut de se démettre de son emploi. Je relève aussi le nom de M. Charles Whitehead. Si l'honorable député de Lisgar (M. Greenway), l'ex-premier ministre du Manitoba était présent, on pourrait lui demander, comme à l'honorable député de Brandon (M. Sifton), à quel parti politique appartient ce monsieur qui, au temps de l'ex-ministre de l'Intérieur, se fit adjuger une entreprise de dragage connue sous le nom d'entreprise Boyne-Merch, se fit payer deux fois les travaux qu'il avait exécutés et s'en fit payer d'autres qu'il n'avait pas exécutés. Ce même personnage a sollicité à diverses reprises et s'est fait adjuger des concesisons forestières sous le régime conservateur. Le père de ce dernier, M. Joseph Whitehead, fut, lui aussi, traité à l'égal de tous les pétitionnaires conservateurs. Le nom du représentant actuel de Dauphin (M. Burrows) se trouve là aussi; il est vrai que si mon honorable ami d'Assiniboïa-est ne l'a pas mentionné c'est qu'il doit son association à un conservateur d'avoir des concessions forestières.

M. TURRIFF : Que l'honorable député me permette de le reprendre. Ces personnes n'ont pas formulé de demande au cours de l'année à laquelle se rapporte la liste dont j'ai donné lecture. J'ai cité les noms de tous ceux qui, tant conservateurs que libéraux, ont fait des demandes cette année-là.

M. W. J. ROCHE : L'honorable député, je sais, s'en est tenu à l'année 1883, mais il retrouvera certains des noms que je mentionne s'il veut bien se reporter à la liste dont M. McCreary demandait le dépôt en 1894. Je suis en mesure de donner les noms d'autres personnes qui ont fait des demandes cette année-là. Je vois celui de M. A. Cameron, que je connais intimement ; c'est un des plus chauds partisans du gouvernement au Manitoba. Il en est de même de M. R. Hardesty, d'Edmonton. Le capitaine Robinson, de Selkirk, est un homme qui a trouvé moyen de faire beaucoup d'argent depuis l'avènement des libéraux au pouvoir. M. A. G. Rutherford faisait autrefois le commerce du bois au Manitoba. M. Hugh Sutherland était autrefois le représentant libéral de Lisgar à la Chambre des communes. A l'élection provinciale, M. B. E. Chaffy se porta candidat libéral dans la division de Winnipeg-sud.

Voilà les noms des personnes que je connais; si d'autres membres de la gauche parcouraient cette liste, ils y trouveraient les noms de personnes qui leur sont connues. Nos adversaires n'ont pas voulu créer l'impression que des libéraux ont pu se faire octroyer des concessions forestières, aimant mieux faire croire à la Chambre et au pays que la liste ne portait que des noms de conservateurs. Le même dossier m'apprend qu'il se fit de nombreuses demandes en 1882 et 1883, et je vais m'en rapporter à la Chambre du soin de dire si les pétitionnaires étaient des exploitants de la forêt ou des gens dont le commerce se rattachait à cette exploitation.

Ainsi, M. H. N. Bate faisait une demande en 1982. Qu'est-ce M. Bate ? A Ottawa chacun sait qu'il ne s'occupe pas d'exploi-

tation forestière ; cela ne l'a pas empêché de solliciter un permis de coupe. Je remarque le nom de M. H. A. Bate et celui de—devinez qui !—de John Sifton, père de l'ex-ministre de l'Intérieur. S'il ne convenait pas qu'un libéral sollicitât une concession forestière, la demande du père de l'honorable député était-elle plus excusable ? Faudra-t-il le placer, lui aussi, dans la catégorie des écumeurs de la forêt pour avoir sollicité un permis de coupe ? Je ne dis pas qu'il y a du mal à cela, mais nos adversaires cherchent à le faire croire. M. Robert Lockheard, qui habite près de Newdale, dans mon comté, est un libéral très ardent ; il a sollicité un permis de coupe. M. H. N. Bate et la maison H. N. Bate et Cie étaient encore, en 1883, au nombre des pétitionnaires, de même que MM. Nelson et Mackenzie, libéraux zélés qui habitaient autrefois à Birtle. M. C. Cameron faisait aussi une demande. Un autre pétitionnaire est un personnage qui occupe une place marquante dans les rangs libéraux, M. C. J. Mickle, chef de l'opposition libérale à l'assemblée législative et adversaire probable de votre humble serviteur à la prochaine élection.

Parmi les autres noms, je relève ceux de M. William Nelson, de M. Monkman, avocat libéral pratiquant au barreau de Winnipeg ; de M. Robert McNeil, qui habitait autrefois près de chez moi ; de M. A. Macdonald, épicier faisant le gros à Winnipeg, et de M. A. C. Rutherford, premier ministre de la province d'Alberta, qui fit sa demande en 1883, quand il pratiquait au barreau d'Ottawa. Si les orateurs ministériels avaient tenu à faire montre de courage et de loyauté, ils auraient cité tous les noms au lieu de cueillir çà et là ceux des conservateurs.

A les entendre, le gouvernement conservateur n'aurait obtenu qu'environ $4 ou moins de $5 par mille carré. Comment arrivent-ils à cette conclusion et par quel procédé établissent-ils que sous le régime libéral les terrains forestiers se vendaient $23 le mille carré ? Ils font porter leurs calculs sur à peu près la moitié des étendues forestières aliénées sous le régime Mackenzie, ce qui donne nécessairement une moyenne plus forte par mille carré ; tandis qu'à l'égard du régime conservateur ils font entrer en ligne de compte 29,000 milles qui furent l'objet de demandes, mais dont il ne fut jamais aliéné plus du dixième, et, divisant le tout par le total des droits perçus, ils arrivent ainsi à établir la faible moyenne de $5 par mille carré.

J'ai sous les yeux une partie des débats auxquels cette même question donna lieu en 1886, et si j'en cite quelques extraits c'est pour faire voir de quelle façon la traita celui qui occupait alors la charge de ministre de l'Intérieur. Ce dernier s'exprimait en ces termes :

Eh bien, monsieur l'Orateur, bien qu'en leurs cinq années d'administration les libéraux aient concédé 605 milles carrés de terrains forestiers, tout ce qu'ils ont perçu à titre de redevances, de rente foncière et de droits—non, il n'existait pas de droits, car ils ne mettaient rien à l'enchère—tout ce qu'ils ont perçu, dis-je, se chiffre à $6,160.

Et non à $7,000, comme ont prétendu les orateurs de la droite.

Tandis qu'au cours des cinq années dernières. . .

C'est-à-dire les cinq années qui précédèrent 1886.

Tandis qu'au cours des cinq années dernières, le gouvernement actuel a perçu sur les concessions forestières, à titre de rente foncière, de droits et de redevances, une somme d'au moins $539,433.

Et il ajoutait :

Il est très vrai qu'il y a eu un grand nombre de demandes. Les règlements, les conditions auxquelles ces demandes doivent être faites et les concessions adjugées. La loi déterminant les conditions que d'honorables membres de la gauche ont jugé satisfaisantes, auxquelles les concessions peuvent être adjugées, il n'y a assurément rien d'irrégulier à faire une demande de concession forestière d'après les règlements qui s'appliquent à tout le monde, que chacun connaît, et d'après lesquels tous sont admis à formuler des demandes.

L'honorable député pourrait trouver à redire s'il était en mesure de signaler un seul cas où un libéral et un conservateur auraient sollicité une même concession forestière, et de prouver que l'on aurait mis de côté la demande du libéral pour faire droit à celle du conservateur sans tenir compte de la concurrence. Mais dans son discours, qui a quelque peut excédé les limites convenables qu'il a lui-même assignées aux discours, puisque l'honorable député du comté d'Ottawa (M. Wright) a cru devoir le rappeler au sentiment des convenances quand il avait déjà péroré pendant plus d'une heure et six minutes; dans ce discours, dis-je, dans toute cette série d'accusations, il n'a pas seulement osé affirmer une seule fois que le gouvernement eût adjugé une seule concession forestière à un conservateur sans tenir compte de la concurrence faite par un libéral. Au contraire, chaque fois qu'il s'est présenté deux concurrents, le permis de coupe a été adjugé au plus haut enchérisseur; lorsqu'il n'y avait qu'un seul pétitionnaire, fut-il libéral ou conservateur, le permis lui était décerné pourvu qu'il se conformât aux conditions prescrites.

Et cependant, l'honorable député de Greysud (M. Miller) disait l'autre soir que nous aurions quelque raison de trouver à redire si nous étions en mesure d'établir que l'on aurait refusé à un conservateur ce qu'on aurait accordé à un libéral. Je pourrais me servir du même argument et lui demander pour quelle raison, lorsqu'il se reportait au régime conservateur, il n'a pas cité un seul cas où l'on aurait refusé à un libéral les privilèges conférés à un conservateur.

M. MILLER : Je répondrais à l'honorable député que cette accusation n'a pas été for-

mulée par les membres de la droite, mais bien par ceux de l'opposition.

M. W. J. ROCHE : Au contraire, elle a toujours été formulée par des orateurs ministériels. L'honorable Thomas White poursuit en ces termes :

Que l'honorable député me signale un seul cas où un libéral se soit vu, à cause de ses opinions politiques, refuser un permis de coupe. Monsieur l'Orateur, quels sont les faits? Il n'y a pas eu moins de 2,029 demandes de permis de coupe. La période de spéculation fièvreuse donna lieu à un grand nombre de demandes.

Cette augmentation des demandes n'était pas occasionnée par l'élection de 1882. Nos adversaires se plaignent des insinuations, mais n'ont-ils pas eux-mêmes insinué que c'est à cause de l'élection de 1882 que l'on décerna tous ces permis aux pétitionnaires, en récompenses des services qu'ils devaient rendre au cours de la campagne électorale, et qu'on leur en accorda d'autres en 1883 en rémunération des services qu'ils avaient rendus à l'occasion de cette élection ? Mais le ministre de l'Intérieur eut la franchise de reconnaître que l'accroissement du nombre des demandes devait s'attribuer à la fièvre de spéculation qui sévissait en 1882. L'honorable Thomas White ajoutait encore :

Mais, Monsieur l'Orateur, une simple demande n'était d'aucune valeur; elle n'accordait à personne que le privilège de pouvoir la faire et d'obliger le ministère à y pourvoir. Il n'y avait évidemment pas d'argent à gagner à la formuler. Je parle en ce moment des demandes faites jusqu'au 1er mai de cette année. . .

C'est-à-dire de 1882 à 1886.

. . .et sur 2,029 demandes, 568 décrets du conseil ont autorisé l'émanation de permis de coupe. Mais le décret du conseil n'avait aucun effet; il n'autorisait personne à couper le bois, à moins que ce ne fût en vertu d'un permis. Dans quatre cas seulement, je crois que des personnes ont obtenu la permission de couper du bois en vertu d'un décret du conseil.

Sur 2,029 demandes et 568 décrets du conseil, on ne donna que quatre fois l'autorisation de couper du bois en vertu de ces décrets.

Avant d'avoir le droit de couper le bois, il faut se munir d'un permis, et avant l'émission du permis, après la simple formalité de la passation du décret, les pétitionnaires ne peuvent réaliser aucun bénéfice; il n'y a que ceci de remarquable: c'est que sur la rente foncière seulement. . .

Notez que la rente foncière devait être payée d'avance.

. . .qui ne confère à personne le droit de couper un seul morceau de bois, l'Etat a déjà perçu $24,062.27. Cela ressemble-t-il à du favoritisme? Voyons maintenant ce que le pays a perçu sous forme de droits à la faveur de ce régime qui vient d'être accusé d'avoir octroyé des permis de coupe à ses amis. Dans ces cas, rappelez-vous que le pays, bien qu'il n'y eût aucun permis d'accordé, a prélevé $21,226.25 sur les personnes qui se disputaient le droit d'obtenir des permis. Dans les quatre cas que j'ai mentionnés, où l'on a décerné des permis de coupe, nous avons perçu $8,597.92 à titre de redevances; de sorte que pour les cas où il a été rendu des décrets du conseil, mais à l'égard desquels il n'a pas été décerné de permis, le pays a reçu $64,-176.44, dont $8,500 seulement proviennent des droits de coupe. Voilà le genre de favoritisme et de corruption que nous avons pratiqué à l'endroit de nos amis. Nous les laissons faire des demandes de permis, le conseil rend des décrets les obligeant à payer la rente foncière, et s'ils s'en tiennent à cela, s'ils ne font pas faire les arpentages, s'ils n'établissent pas de scieries et n'obtiennent pas de permis, ils ne font aucun profit, et cependant le pays a reçu leur argent.

Ces paroles de l'honorable Thomas White, alors ministre de l'Intérieur, sont consignées aux pages 1059 et 1060 des "Débats" de 1886; elles tranchent la question des décrets du conseil d'une façon satisfaisante—c'est du moins ce que pensent tous les esprits raisonnables.

Nous avons la meilleure preuve que le gouvernement conservateur n'a pas vendu 29,000 milles carrés de terrains forestiers, dans le témoignage du ministre de l'Intérieur (M. Oliver), lui-même, qui, répondant à une question du représentant d'Argenteuil, a déclaré que, des 367 baux aujourd'hui en vigueur, 56 seulement sont antérieurs à l'année 1896 ; or les 56 permis émis avant 1896 ne couvrent pas plus de 1,000 milles, au lieu de 29,000 milles.

Je ferai maintenant allusion à quelques cas particuliers que des députés de la gauche ont traités. N'oublions pas que, si tous ceux qui, dans nos rangs, ont pris la parole ont cité des exemples, il n'y en a pas deux qui aient mentionné la même concession. Chaque fois, c'était une liste nouvelle. Lorsque les membres de cette Chambre reliront le hansard, ils y trouveront matière à exiger une enquête de la part du Gouvernement. J'appelle particulièrement l'attention du premier ministre sur ce point.

C'est à bon droit qu'on dit que, en 1903, pendant que le Parlement délibérait la loi concernant le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, certaines personnes profitant sans doute des intelligences qu'elles avaient dans la place, sont accourues dans cette partie du pays que le chemin de fer devait traverser, croyaient-elles, afin d'accaparer ces précieuses concessions forestières. La plupart du temps, c'étaient des spéculateurs. La loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique décrétait tout d'abord, non d'une manière définitive mais en termes presque formels, que le chemin de fer suivrait probablement la route Dunvegan et de la rivière La-Paix.

Je désire citer cette partie de la loi. L'article 12 du chapitre 122 des statuts de 1903 est ainsi conçu :

La compagnie peut établir, construire et exploiter un chemin de fer d'une largeur de

voie de quatre pieds huit pouces et demi. . . jusqu'à un endroit situé à ou près la ville de Winnipeg; puis, en allant vers l'ouest et le nord-ouest, traverser Battleford, Edmonton et Dunvegan ou les environs, ou suivre toute autre voie plus favorable qui pourra être ci-après établie, mais qui devra suivre généralement la direction ci-indiquée et atteindre, soit par le col ou passe de la rivière La-Paix ou le col ou passe de la rivière aux Pins, ou tout autre col ou passe des montagnes Rocheuses qui sera trouvé plus commode et favorable, Port-Simpson ou Bute-Inlet, ou tout autre port du littoral du Pacifique, entre ces deux endroits, qui sera jugé plus accessible et plus commode pour les besoins de la compagnie.

On voit que cet article mentionne Dunvegan. Cette loi reçut la sanction royale en 1903. Quelques mois auparavant, quelques personnes accoururent dans cette région afin d'obtenir des terrains forestiers. Le résultat fut qu'on s'empara de tout le meilleur bois sur les bords de la rivière La-Paix. Lorsque cette région sera livrée à la colonisation, à qui s'adressera-t-on pour obtenir le bois de construction dont on aura besoin? Tout d'abord, à M. J. W. Stewart, un allié sinon l'un des associés de la maison Foley frères et Larsen, entrepreneurs des Etats-Unis.

L'hon. M. HARTY : Vous faites erreur ; ils sont d'Arnprior.

M. W. J. ROCHE : En tout cas, le siège social est à Saint-Paul. Espérant, sans doute, obtenir là-bas une grande entreprise, ils se sont emparés d'une concession de prix, mesurant 330 milles carrés, sur les bords de la rivière Wapiti et de la petite rivière à la Fumée, à 200 milles au nord-ouest d'Edmonton. Faute d'obtenir une entreprise, ils pouvaient au moins prendre à la gorge un autre entrepreneur qui aurait eu besoin de bois pour la construction de ponts, de traverses, de poteaux de télégraphe et d'autres matériaux pour l'établissement du chemin de fer. Il n'y a presque pas de sentiers là-bas et il faut voyager plusieurs semaines, sinon des mois, pour se rendre dans cette contrée sans explorer cet immense territoire. Cependant, l'avis fut donné le 4 mai et l'ouverture des soumissions eut lieu le 14 juin. Naturellement, personne n'a pu soumissionner, sauf le pétitionnaire. Il a fait choix de ces 330 milles carrés sur une étendue trois fois plus grande. Bien entendu, il n'y eut pas d'autre soumissionnaire. Dans un délai de trois semaines accordé pour l'avis publié dans la ville d'Edmonton, personne n'eut le temps d'examiner le terrain. M. Stewart acheta ces 330 milles carrés au prix de $7,500, soit un peu moins de $23 par mille carré. Il est difficile de dire quelle est la valeur de cette concession à l'heure qu'il est. Je ne crois pas que le premier venu puisse l'acheter au prix de 12 cents, ainsi que le disait aujourd'hui le représentant de Brandon ; mais nous savons que, bien qu'une grande partie de cette région ait été dévastée par des incendies, cette superficie est indiquée sur la carte géographique sous la désignation de plateaux en partie boisés. Nous savons également qu'un nommé Elliott a acheté dans cette région 24 milles carrés qu'il a choisis après que M. Stewart eut fait choix de sa concession. J'ai ici une description de la concession de M. Ellott sous sa signature. La voici :

RAPPORT CONCERNANT LA CONCESSION FORESTIERE N° 1,272.

Situation et étendue de la concession.

Cette concession est située sur les bords de la rivière Simonite au confluent de celle-ci et de la grande rivière de la Fumée vers l'entrée du col de la rivière aux Pins, à environ 200 milles au nord-ouest d'Edmonton. La dernière carte géographique publiée par le gouvernement fédéral indique le tracé de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique qui traverse cette propriété ou les environs. La concession mesure 24 milles carrés ou environ 15,360, elle a 12 milles d'étendue sur la rivière Simonite et un mille de profondeur sur les deux bords. A cet endroit, la rivière Simonite a une largeur d'au moins 150 pieds; c'est un cours d'eau de premier ordre pour le flottage du bois et il offre de grandes facilités pour la construction d'estacades. Si on avait besoin de plus de bois que n'en renferme cette concession, on pourra en acheter en amont.

Bois et base du calcul des quantités.

La partie brisée renferme surtout des épinettes et des pins blancs, tous de première qualité et de grandes dimensions. La concession a été bien exploité et, dans le calcul des quantités de bois disponibles, on n'a pas coupé d'arbre mesurant moins d'un pied de diamètre. Un grand nombre d'arbres ont plus de trois pieds de diamètre. En prenant pour base des calculs le chiffre très modéré de 10,000 pieds, mesure de planche, à l'acre, j'estime que cette concession renferme de 145 à 150 millions de pieds de bois, mesure de planche. De plus, il y aura une énorme quantité de traverses et de bois à pâte dont on n'a pas tenu compte.

Je désire insister sur le fait que mon estimation de la quantité de bois disponible est extrêmement modérée, et je suis convaincu que bien des inspecteurs qui visiteraient le terrain doublerait presque la quantité. Il y a plusieurs milles carrés qui donneront 30,000 pieds, mesure de planche, à l'acre, et le chiffre de 145,000,000 de pieds qui est ici mentionné est le minimum absolu. La quantité de pins n'est pas considérable; elle est peut-être de 5 à 10 p. 100. Il y a beaucoup de beaux gros peupliers, les uns mesurent 4 pieds de diamètre. Ce bois n'est pas réellement du peuplier, et il est rare. Quelques arbres de cette espèce croissent sur les bords de la rivière Assiniboine, près de Portage-la-Prairie, et on attache un grand prix à ce bois. Il est d'un blanc d'ivoire jusque près du cœur et ferait de beaux parquets.

Marché.

Je suis d'avis qu'on aura besoin d'une grande quantité du bois de cette concession pour la construction et l'entretien subséquent du Grand-Tronc-Pacific. Il est approprié

sous tous les rapports à la construction des ponts, des gares, etc., et à la fabrication des traverses. Les frais de construction d'une scierie mécanique sur les lieux seraient relativement peu élevés et on aurait une courte distance à franchir pour y apporter le bois. Je puis dire qu'à l'heure qu'il est les traverses d'épinettes se vendent 60 cents, chacune, à Edmonton. La durée d'une traverse est de quatre à cinq ans et, en employant les moyens de conservation les plus nouveaux, on augmenterait beaucoup la durée et la valeur de ces traverses.

En faisant abstraction du Grand-Tronc-Pacifique, le bois de construction sera fort recherché à Edmonton et dans un rayon de 200 milles de la concession.

Avis généraux.

La concession occupe la situation la plus avantageuse au confluent de deux rivières que traversera le Grand-Tronc-Pacifique, ce qui donnera de grandes facilités pour la vente du bois abattu et le transport des billes à la scierie. Il y aura nécessairement une demande active et permanente de traverses qu'on pourra façonner à la hache, le bois ayant les dimensions voulues, pour fournir promptement des traverses et du bois pour la construction des ponts. Ce procédé devra être considéré comme un expédient temporaire, car il est extrêmement ruineux.

Prix de la concession ci-dessus mentionné, $72,500.

(Signé): E. J. ELLIOTT.

24 août 1907.

Les députés de la droite désirent vivement savoir si j'ai appris qu'une vente avait eu lieu. On me dit que M. Elliott a refusé $52,000 pour sa concession qu'il a payée $7,500. Bien que je ne connaisse pas la quantité ni la qualité du bois que renferme la concession Stewart, il y a lieu de supposer que M. Stewart, qui a parcouru et exploré cette région et visité la concession de M. Elliott, a obtenu d'autres concessions de même valeur, sinon d'une plus grande valeur. Les 330 milles carrés appartenant à M. Stewart vaudraient $990,000, si on les estimait de la façon dont M. Elliott a estimé sa propre concession. Il se trouve que le Grand-Tronc-Pacifique ne passera pas par la rivière La-Paix, mais par le col de la Tête-Jaune. A qui donc faudra-t-il s'adresser pour se procurer du bois de construction ? En jetant les yeux sur la carte géographique, je constate que, le long du nouveau tracé du Grand-Tronc-Pacifique, M. T. A. Burrows, représentant de Dauphin dans cette Chambre, possède une très grande étendue de terres boisées sur les bords des rivières Macleod et Athabasca.

C'est un fait significatif que cet honorable député dont j'admire la finesse n'a pris que cette partie du terrain qui se trouve en amont de l'endroit où la rivière s'éloigne de la ligne projetée du chemin de fer ce qui en augmente le prix ; car, d'après les études des ingénieurs, le Grand-Tronc-Pacifique doit traverser toutes ces concessions forestières. Voici une carte qui indique le tracé de la voie. J'ai une annonce concernant les terrains forestiers qui longent la ligne. Le délai accordé par cette annonce est un peu plus long que celui qui est mentionné dans d'autres, mais les concessions se trouvaient fort éloignées ; elles étaient situées près du col de la Tête-Jaune, à 250 milles à l'ouest d'Edmonton. Le délai fut fixé à 62 jours. Si on retranche le temps nécessaire pour la transmission des avis et leur publication dans les journaux—une seule insertion dont peu de gens ont eu connaissance—et pour la réception des soumissions—le délai se trouve réduit à 40 jours environ.

M. Burrows a obtenu cette concession. A vrai dire, il était le plus haut soumissionnaire. Après lui, venait M. Gentles qui offrait $700. L'offre de M. T. A. Burrows était de $1,500. Si l'on examine les concessions qui ont été mentionnées au cours du débat, on trouve singulier que M. Burrows ait constamment été adjudicataire chaque fois qu'il a soumissionné, sauf lorsqu'il entrait en concurrence avec ce ténébreux rival, la Imperial Pulp Company. Je ne suis pas prêt à dire si cette concurrence était bien vive et bien réelle. La concession n° 1093 que traverse le Grand-Tronc-Pacifique a été acquise par M. Burrows.

Un peu plus loin, le long de la voie ferrée, sur le bord de l'Athabaska, il y avait une autre concession (n° 1094). Elle mesure 27 milles. Le délai fut le même et donne lieu au même reproche. M. J. W. Blain, de Strathcona, qui offrait $2,025, venait en deuxième lieu. M. Burrows avait fait un peu mieux ; il avait offert $2,500, somme légèrement plus élevée. Il est vraiment amusant d'entendre nos adversaires, surtout le représentant de Strathcona (M. McIntyre), affirmer que ces soumissionnaires connaissaient la valeur des cantons de bois, qu'ils avaient eu le temps d'en faire l'estimation, et que, par conséquent, nous devions nous attendre à des offres peu différentes les unes des autres. Cependant, lorsqu'on examine les faits, on s'aperçoit qu'elle diffèrent grandement. Ainsi, pour le terrain forestier n° 1093, la plus basse soumission était de $25, la deuxième de $700 et M. Burroms a été adjudicataire au prix de $1,500. Dans le cas de la concession n° 1094, M. Gentles offre $1,850 ; M. Blain, $2,025 et M. Burrows, $2,500. Occupons-nous du canton n° 1099, qui se trouve également sur le parcours de la voie ferrée. C'est un canton qui a une grande valeur. Sa superficie est de 44 milles carrés. M. Burrows a demandé qu'il fut mis en adjudication. Les autres demandes ne portaient pas le nom de M. Burrows, car il est rare que celui-ci fasse une demande en son nom propre. Il l'a fait dans le présent cas ; mais, bien que la concession fut plus éloignée et d'un accès fort difficile, M. Burrows n'en désirait pas moins qu'on sût qu'il convoitait cette concession et le département fixa un délai plus

court de cinq jours que celui qu'il avait accordé pour des concessions d'un accès plus facile. De nouveau, M. Burrows fut l'adjudicataire. Les soumissionnaires étaient :

J. W. Blain.. .. .. .. .. .. .. .. .. $3,300
John Thompson.. .. .. .. .. .. .. .. 5,116
T. A. Burrows.. .. .. .. .. .. .. .. .. 6,500

Dans ces trois cas-là, je félicite le représentant de Dauphin (M. Burrows) d'avoir été si fortuné. Il est bizarre que M. Burrows l'ait emporté sur tous les autres, sauf dans les deux ou trois cas où il était censé concurrencer la Imperial Pulp Company.

M. Burrows avait été commissaire des terres du Canadian-Northern.

Il savait que la compagnie était autorisée à faire passer sa voie ferrée par le col de la Tête-Jaune. A n'en pas douter, il a tiré parti des renseignements qu'il avait obtenus en cette qualité ; et, avant que la loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique n'eut reçu la sanction royale en 1903, il fit mettre ces concessions en adjudication et s'en empara. La construction du Grand-Tronc-Pacifique leur donnera une énorme valeur. Je ne reproche plus à M. Burrows d'avoir demandé leur mise en adjudication ; c'est la politique ministérielle que nous condamnons. Le projet de résolution demande qu'une enquête ait lieu non seulement au sujet des méthodes du département, mais relativement à l'ouverture des soumissions, afin de découvrir comment un seul homme peut être aussi favorisé du sort chaque fois qu'il soumissionne. Le Gouvernement aurait dû garder ces cantons de bois afin de permettre au public de tirer parti de la plus-value qu'ils devront acquérir lorsqu'ils seront d'un accès plus facile grâce au développement des moyens de transport.

Il y a aussi une petite concession que je désire signaler à la Chambre dans le dessein de démontrer combien sont exacts les calculs de ces messieurs. C'est le canton n° 1279 dont la mise en adjudication fut demandée le 20 de juin 1906. Les avis furent adressés d'Ottawa, le 25 d'août. Comment se fait-il que, lorsque M. Burrows demandait une concession, le Gouvernement la mettait en vente moins de douze jours après. La concession n° 1279 est proche de celle qu'a acquise M. Burrows—elle a peu d'étendue, il est vrai, mais elle fournit la preuve d'une inégalité de traitement, puisque le Gouvernement ne l'a mise en adjudication que le 25 d'août, tandis que M. Hall l'avait demandée le 20 de juin. Dans l'intervalle, tout ami du ministère qui désirait l'acquérir aurait eu l'occasion de l'explorer et d'en constater la valeur. L'ouverture des soumissions eut lieu le 10 d'octobre 1906, après un délai d'environ 40 jours. Si quelqu'un avait le droit d'être l'adjudicataire de cette concession, c'était M. Hall. Il se rendit avec d'autres dans la Colombie-Anglaise pour visiter d'autres cantons de bois et, au retour, ils découvrirent cette petite concession sur les bords de l'Athabaska. M. Hall transmit une offre de $50. A la fin d'octobre, il reçut du département un avis lui notifiant que sa soumission était trop basse, et que l'adjudicataire était M. James Smith, de Kamloops, qui avait offert $52. Deux dollars de plus que la somme offerte par M. Hall ! Qui avait ouvert les soumissions ? Il arriva que, le 1er de novembre, M. James Smith écrivit à M. Hall la lettre suivante :

Kamloops, 1er novembre 1906.

M. John Hall,
Edmonton (Alberta).

Cher monsieur,—La concession forestière n° 1,279, située sur l'Athabaska, mesurant 480 acres m'a été adjugée et le permis de coupe a été émis. Vous aviez apparemment demandé qu'elle fût mise à l'enchère publique et, si vous désirez l'acheter, je suis prêt à la vendre à un prix fort raisonnable. J'en demande $500, soit une fraction de plus que $1 par acre. Je l'ai fait explorer et je suis persuadé qu'elle serait bon marché au double du prix. Si vous désirez l'acheter, veuillez me répondre le plus tôt que vous pourrez.

Je suis, votre très dévoué,
JAMES SMITH.

On pourrait demander à bon droit : Quand l'a-t-il fait explorer? Peut-être entre le moment où le Gouvernement a mis la concession en adjudication. M. Smith écrivît donc cette lettre à M. Hall qui avait demandé la mise en adjudication, lui offrant la concession au prix de $500. Il n'a pas érigé une scierie mécanique. Nous aimerions voir les originaux se rapportant à cette affaire et appeler quelques-uns des intéressés au banc des témoins afin de constater si on a vraiment tripoté les soumissions. Nous aimerions aussi nous renseigner sur ce nommé Smith. Je vois qu'il y a une lettre qui a trait à cette affaire, et je désire en parler. "Smith" est un nom qu'on entend assez souvent. Ce nommé Smith écrit au département une lettre au sujet d'autres cantons de bois. Cette lettre est datée d'Edmonton (Alta), 23 août 1907, et elle se termine ainsi :

Vu que je suis intéressé dans les concessions numéros 1330 à 1336, inclusivement, qui sont détenues par M. Alex. Smith, d'Ottawa, et que nous nous proposons d'en faire faire l'arpentage cet automne, pourriez-vous prolonger le délai accordé pour faire faire l'arpentage de la concession n° 1279, afin que nous puissions la faire mesurer en même temps que les numéros 1330 à 1336?

La concession n° 1279 est le petit terrain boisé dont il a été question. M. Alex. Smith, bien entendu, est un commerçant de bois ; n'est-ce pas ? Certes, ce M. Alex. Smith ne saurait être l'ancien organisateur du parti libéral dans l'Ontario, qui est aujourd'hui membre du barreau d'Ottawa.

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), lui-même, a manifesté le désir de voir les commerçants de bois acquérir ces terrains forestiers. En examinant les soumissions qui ont trait aux concessions qu'on dit appartenir à M. Alex. Smith— nos. 1330 à 1336, in-

clusivement, sept en tout—je constate que M. Smith a été l'adjudicataire dans chaque cas et que, presque toujours, sa soumission était un peu plus élevée que la suivante. Pour la concession n° 1330, la plus basse soumission était de $90 ; la plus haute, de $930 et la suivante, de $700. Je désire dire qu'à l'égard de tous les cantons de bois qu'il a soumissionnés, M. Alex. Smith a été assez favorisé du sort pour être adjudicataire dans tous les cas. Relativement à la concession n° 1331, nous constatons encore que la plus basse soumission était de $90 ; la plus haute, celle de M. Alex. Smith, de $920, et la suivante, celle de la McInnes Lumber Company, de $900. Pourtant, si je suis bien renseigné, toutes ces adjudications ont eu lieu depuis l'entrée du ministre actuel (M. Oliver) dans le cabinet. Mais, je lui rendrai justice en disant qu'il a accordé un peu plus de délai qu'auparavant pour le dépôt des soumissions, différant à cet égard d'avec l'honorable député qui a pris la parole cet après-midi, le représentant de Brandon (M. Sifton) qui nous a dit n'avoir jamais reçu de plaintes à ce sujet de la part des commerçants de bois ni des membres du Parlement. Pour la concession n° 1332, la plus basse soumission était de $76 ; celle de l'adjudicataire, M. Alex. Smith, de $660, et la suivante, celle de la McInnes Lumber Company, de $600. Pour la concession n° 1333, la plus basse soumission était de $75 ; la deuxième, de $168.

Dans ce cas-ci, M. Smith fit une offre plus élevée et devint adjudicataire au prix de $660, somme qu'il avait payée pour la concession n° 1332. Pour le n° 1334, la plus basse soumission était aussi de $75 et la plus haute, celle de M. Smith, de $660. Dans le cas de la concession n° 1335, la plus basse soumission, celle de la Western Timber and Mines, à responsabilité limitée, était de $75; la suivante, de $528 et la plus haute, celle de M. Alex. Smith, de $660—ce chiffre semble lui porter chance. Dans le cas de la concession n° 1336, la plus basse soumission fut de nouveau de $75 ; la deuxième, celle de M. G. K. Allen, de $352 et, cette fois-ci, M. Smith réduisit son offre à $450, mais il obtint le même résultat. Voici donc sept cantons de bois adjugés à M. Alex. Smith, qui n'est pas commerçant de bois mais qui a été adjudicataire dans chaque cas. Il semble les posséder en commun avec M. James Smith, ci-devant de Kamloops et maintenant d'Edmonton, qui est aussi co-propriétaire de la concession n° 1279.

Cet après-midi, le représentant de Brandon a parlé de la manière dont on disposait du domaine public sous le régime conservateur et d'autres orateurs ont glosé non seulement sur les concessions forestières mais aussi sur les terres cédées aux colons. Le représentant de Brandon a traité aujourd'hui le sujet que le ministre de l'Intérieur avait abordé précédemment. Tous deux ont appuyé sur l'aliénation entre les années 1878 et 1886.

M. BENNETT : Il y a un quart de siècle.

M. W. J. ROCHE: Oui, un quart de siècle. Ces messieurs ne semblent pas comprendre que leurs reproches atteignent aussi ceux qui étaient autrefois les chefs de leur parti. Le représentant de Lanark-sud (M. Haggart) a fait allusion à un libéral éminent qui avait demandé des terres colonisables. Ce n'est ni plus ni moins qu'Alexander Mackenzie, qui fut un jour le leader des députés de la droite. M. Mackenzie, en qualité de représentant d'une société de colonisation, demanda une grande lisière de terrain au ministère conservateur de ce temps-là. Mais il ne fut pas le seul. Un des chefs actuels de nos adversaires qui dirige leur parti au Sénat, l'honorable M. R. W. Scott a demandé des terres destinées aux colons. M. Gunn, alors représentant libéral du comté de Kingston au Parlement, qui fut élu en 1878, M. le sénateur Reesor et M. Hugh Sutherland, député libéral, étaient du nombre des solliciteurs. Des onze députés et sénateurs qui, à cette époque, voulurent obtenir des terres arables, cinq appartenaient au parti libéral et six, au parti conservateur—juste proportion, il me semble. Pourtant, les députés d'en face voudraient faire croire à la Chambre que le ministère conservateur morcelait le domaine public pour en faire cadeau à ses amis sous la forme de terres arables.

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

## Reprise de la Séance.

M. W. J. ROCHE : Lorsque la séance a été suspendue, je rappelais que nos amis du côté ministériel prenaient à partie leurs prédécesseurs et leur reprochaient d'avoir morcelé notre domaine de l'Ouest pour en faire cadeau à des sociétés de colonisation, à leurs partisans et à leurs favoris. J'ai déclaré que, des onze députés et sénateurs affiliés à ces sociétés de colonisation, cinq partageaient leurs doctrines politiques et étaient d'anciens chefs de leur parti. A ceux que j'ai mentionnés, Alexander Mackenzie, l'honorable M. R. W. Scott, M. Gunn (ancien représentant de Kingston dans cette Chambre), M. le sénateur Reesor et M. Hugh Sutherland, je dois ajouter les sénateurs actuels, MM. Jaffray et Cox. Ces deux messieurs, si je ne me trompe, étaient aussi affiliés à des sociétés de colonisation sous le régime conservateur, et ils n'étaient certainement pas les mignons du ministère conservateur. Mais, le représentant de Brandon (M. Sifton) a déclaré qu'en ce temps-là on donnait le bois et le terrain aux pillards et on envoyait les colons en correctionnelle. Assurément, il ne comprend pas parmi ces pillards un de ces homonymes,

M. J. W. Sifton, son respectable père, car celui-ci était l'un des pétitionnaires.

Certes, il n'est pas juste d'appeler les pétitionnaires conservateurs des pillards et de faire grâce aux pétitionnaires libéraux. Naturellement, nous ne sommes pas en état de connaître quels ont été les exploits du représentant de Brandon en correctionnelle ; mais sa défense devant ce tribunal d'un individu qui était accusé d'avoir mis le feu à du bois appartenant à l'Etat ne prouve pas que les gouvernants d'alors avaient l'habitude de traduire les gens en correctionnelle. C'est le genre de discussion qu'affectionne l'ex-ministre de l'Intérieur ; il choisit des faits isolés et les commente longuement dans l'intention évidente de faire croire à la Chambre qu'ils sont un indice de la ligne de conduite suivie par le ministère conservateur. C'est ce qu'il a fait en discutant la question des concessions forestières

La durée des annonces concernant ces cantons de bois a été fort discutée, et le représentant de Brandon (M. Sifton) a prétendu que le présent ministère a maintenu ce qui se faisait du temps de ses prédécesseurs. Je désire le nier correctement et, afin de donner plus de force à ma dénégation, citer ce que disait dans ce temps là le ministre de l'Intérieur de la ligne de conduite qu'on suivait en 1884 et plus tard. Les quelques cas isolés cités par le ministre de l'Intérieur n'indiquent pas quelle était la politique du ministère.

A la session de 1894, un débat s'est engagé dans cette Chambre entre de vrais marchands de bois, M. Edwards, aujourd'hui sénateur, et M. John Charlton. Qu'on me permette de citer pendant quelques instants les commentaires qu'ils ont faits. M. Charlton demandait le dépôt d'un :

Etat indiquant tous les permis de coupe de bois accordés depuis le 1er de janvier 1888; la date de chaque concession, sa situation, son étendue; le nom du concessionnaire; la prime payée sur ce permis, s'il y en a; si on en a disposé: a) à l'enchère publique, régulièrement annoncée, invitant le public à enchérir; b) a l'enchère, lorsque, seuls, les requérants furent invités à enchérir; c) par demande particulière; d) si ce n'est d'aucune des manières ci-dessus mentionnées, alors de quelle manière en a-t-on disposé et comment les a-t-on concédées.

Et d'un état sommaire indiquant l'étendue totale concédé et le montant total des primes reçues.

Il disait, dans cette circonstance: Je demande la permission de modifier cette proposition en insérant, après le paragraphe (d), le nouveau paragraphe suivant: La durée de l'annonce publiée chaque fois que des concessions ont été vendues, soit à l'enchère publique, soit par tout autre mode d'enchère publique.

C'est cette dernière partie de sa proposition que M. Charlton désirait commenter et, pendant qu'il traitait ce sujet, il a dit :

Le but de cet amendement est, naturellement de savoir si le Gouvernement, en donnant avis de vente, a donné ce que l'on peut considérer comme un avis d'une durée suffisante. La vente des concessions forestières, pour être avantageuse, doit, à mon avis, être faite à l'enchère publique et après qu'ample avis a été donné.

Je prie le ministre de l'Intérieur de prêter attention à ces paroles, vu ce qu'il disait, hier, sur le même sujet :

Un avis à bref délai empêche, naturellement, ceux qui ont l'intention d'acheter et qui ne sont pas informés d'avance de l'intention de vendre de faire une minutieuse inspection des concessions offertes. Il est oiseux de dire que ces concessions sont invariablement situées dans des régions désertes, d'un accès difficile, et que, si la première signification à donner aux personnes qui ont l'intention d'acheter leur est communiquée par l'avis public, il faut à ces personnes un peu de temps pour se préparer à faire l'inspection. Ceux qui connaissent quelque chose au commerce de bois savent parfaitement qu'un avis public, à moins de s'étendre à trois ou quatre mois, est tout à fait insuffisant.

Or, M. Charlton se donnait pour un homme du métier.

Le but de ma motion est de savoir si le Gouvernement, en donnant avis, a accordé le délai nécessaire pour faire une inspection suffisante aux yeux des personnes qui se proposent d'acheter.

Il n'a pas seulement déclaré qu'un avis de trois ou quatre mois était indispensable dans tous les cas, ; il a affirmé aussi que, même à cette époque-là, la vente de toutes les concessions forestières devait se faire à l'enchère publique.

M. le sénateur Edwards, alors membre de cette Chambre, prit la parole après lui et opina dans le même sens. M. Edwards a dit :

Monsieur l'Orateur, mon seul but, en prenant la parole sur cette question, est de m'efforcer de bien faire comprendre au Gouvernement l'opportunité de donner un délai suffisant, lorsqu'il y a vente de coupes de bois, tant dans l'intérêt du public que dans l'intérêt des commerçants de bois eux-mêmes. Les concessions forestières acquièrent une grande valeur. Aujourd'hui, l'examen des immeubles se fait avec beaucoup plus d'exactitude qu'il y a quelques années. Pour cette raison, il est opportun d'accorder un temps suffisant pour examiner les concessions forestières qui sont offertes en vente. Le temps qu'il est utile d'accorder dépend de l'étendue qu'on veut vendre. Dans certains cas, trois ou quatre mois suffiraient, mais dans un grand nombre d'autres cas, il faudrait accorder six mois.

Le plus court délai, de l'avis de M. le sénateur Edwards, devait être de trois ou quatre mois.

Il est nécessaire de parcourir toute l'étendue de terrain pour en constater la valeur réelle, et un mois ne suffit certainement pas pour visiter une concession forestière. A mon avis, en qualité de commerçant de bois, et

comme ayant acquis une grande expérience dans ces questions, il ne faudrait pas accorder moins de quatre ou cinq mois pour faire cet examen, et, ainsi que je l'ai dit, dans certains cas, il faudrait six mois, et même plus.

Maintenant, quant à la méthode à suivre dans ces ventes, je suis certainement d'opinion que les concessions forestières devraient être vendues à l'enchère publique, et non par soumissions, et voici sur quoi je m'appuie. Si on admet le principe de la vente par soumission, un individu qui connaît l'étendue de la coupe de bois et sa valeur peut en demander la mise en vente; alors, si on demande des soumissions, les marchands de bois, en général, ne connaissant rien de la valeur du terrain, ne s'occupent pas des annonces demandant des soumissions. Il en résulte que l'individu, qui connaît la valeur de l'immeuble, peut déposer sa soumission en offrant une somme minime, et acquérir la coupe de bois. Je parle d'un fait dont j'ai une connaissance personnelle, car depuis ces dernières années on m'a souvent demandé de soumissionner, et je ne connais rien des terrains, et je n'ai jamais cru de mon intérêt de les examiner.

Or, M. Daly, alors ministre de l'Intérieur, répondit, non pas ce qu'à affirmé l'ex-ministre de l'Intérieur, à savoir que le délai n'était que de vingt-quatre, vingt-huit, trente ou quarante jours, mais il répondit que :

Un avis suffisant a toujours été donné dans chaque cas—trois, quatre ou cinq mois, suivant l'étendue des concessions forestières, et d'après les facilités à la disposition du public pour aller les examiner—et les avis ont été publiés dans les journaux, non seulement dans la localité, non seulement dans la province, où se trouvaient ces terrains, mais dans les journaux publiés dans d'autres parties du Canada. De plus, on adresse des circulaires à tous les marchands de bois du Canada et des Etats-Unis, dont nous connaissons les noms et les adresses, et je crois que nous les connaissons tous. C'est prouvé par l'honorable député de Russell (M. Edwards) qui a dit avoir reçu plusieurs de ces avis. Il dit qu'il n'a jamais cherché à acheter les concessions de la vente desquelles il avait reçu avis.

De plus, lorsque M. Charlton lui demande :

Que comprend l'honorable ministre par avis suffisant?

Il répond :

Trois ou quatre mois, suivant l'endroit où se trouve le terrain, ce qui donne un délai suffisant pour l'examiner et obtenir les renseignements nécessaires.

Telles étaient les méthodes de l'ancienne administration, ce qui prouve que le représentant de Brandon a voulu induire la Chambre en erreur, cet après-midi en cherchant à faire croire que, sous l'ancien régime, l'usage était de demander des soumissions sans accorder assez de délai pour la réception d'offres multiples.

On ne saurait citer que quelques cas isolés de soumissions reçues à bref délai. Cependant les annonces avaient été plus répandues qu'elles ne le sont sous le présent ministère. Par exemple, l'avis de vente de la concession située au loin, près du lac des Cèdres, n'a été publié qu'une fois dans le "Free Press", de Winnipeg, et une fois dans le journal de Dauphin. Cette concession était située au fond de la Saskatchewan et, vu que le journal de Dauphin n'était pas répandu là-bas, l'avis de vente aurait dû paraître dans un journal de Prince-Albert. A part ces annonces, quelques avis seulement furent distribués aux intéressés. Avec une seule insertion dans un journal hebdomadaire, sans autre annonce que celle qui parut dans le "Free Press", de Winnipeg, il était absolument impossible de faire connaître la vente de manière à provoquer une concurrence sérieuse.

Parlant des enchères publiques, le ministre de l'Intérieur a déclaré, hier, qu'il se proposait de mettre cette pratique en vogue à l'avenir.

Aujourd'hui nous proposons que ce soit sur l'initiative du Gouvernement seul, quand il le jugera à propos dans l'intérêt du pays, qu'une étendue quelconque soit offerte en vente. Nous proposons qu'une exploration soit faite pour en établir l'état et la valeur, et ensuite l'offrir en vente à l'enchère, dans le but d'en obtenir la plus haute rente foncière. C'est exactement conforme à la politique que les honorables députés d'en face proposaient au Gouvernement d'adopter, de sorte que nous nous attendons à leur parfait concours. Mais je ferai observer aux honorables députés que l'institution de cette méthode il y a cinq ans, par exemple, aurait été plutôt préjudiciable aux intérêts du pays.

Et cela, en présence des déclarations de commerçants de bois tels que MM. Edwards et Charlton, à l'effet qu'ils conseilleraient au Gouvernement de vendre toutes les concessions forestières à l'enchère publique, et non par voie de soumissions ni avant que la vente ait été annoncée pendant trois, quatre, cinq ou six mois ! Le représentant de Brandon a affirmé que les conservateurs vendaient les concessions sans publier d'annonces dans un délai suffisant. Pourtant, il y a une grande différence entre les concessions vendues sous le régime conservateur et celles qui se vendent actuellement. La voici : autrefois, celui qui soumissionnait un canton de bois devait faire choix de terrains contigus. S'il s'agissait de 30 ou 50 milles carrés, ils ne devaient former qu'une seule superficie, tandis qu'actuellement, on peut choisir 50 milles sur une étendue de 100 ou 200 milles et 330 milles dans un territoire trois fois plus grand—ce qui est une toute autre affaire.

Je demanderai au représentant de Brandon où il a puisé les renseignements qu'il a fournis à la Chambre, cet après-midi. Où a-t-il obtenu des informations concernant certaines concessions forestières dont la vente a été annoncée dans un délai si court? A-t-il eu ses coudées franches au ministère de l'Intérieur ? Est-ce que les fonctionnaires du département dont il est si difficile

d'obtenir des réponses à nos lettres ont été chargés de fournir des armes aux amis du ministère ? L'honorable député fait-il encore la pluie et le beau temps au département ? Lui permet-on de feuilleter les documents originaux ou de faire préparer ses discours par le personnel du département, nonobstant la promesse du ministre (M. Oliver) que la loi serait appliquée aux libéraux comme aux conservateurs ? Il me semble que l'honorable député n'aurait pas pu obtenir ces renseignements s'il n'avait pas eu accès au département ou si quelque fonctionnaire ne les avait pas recueillis pour lui.

L'hon. M. FOSTER : Il dit les avoir recueillis au hasard.

M. W. J. ROCHE : Oui, il les a recueillis de côté et d'autre, et il doit avoir eu l'occasion d'examiner les dossiers. Il déclare qu'autrefois, lorsqu'il était ministre, aucun commerçant de bois, ni aucun membre du Parlement, ne s'est plaint du délai de publication des avis de vente. A ce sujet, j'aimerais avoir d'autres preuves que le témoignage de l'honorable député, ou une déclaration semblable faite en cette Chambre par lui il y a quelques années. Dans cette circonstance, il a affirmé que personne n'avait critiqué son administration du bureau des terres fédérales du ministère de l'Intérieur, et que le représentant de Marquette ne lui avait écrit qu'une seule lettre concernant différentes ressources.

J'ai eu l'occasion de lui répondre alors que je n'avais pas seulement écrit une lettre, mais que j'avais adressé lettres sur lettres et requêtes sur requêtes au nom de mes électeurs, et que celui qui était alors ministre de l'Intérieur avait presque toujours dédaigné d'en tenir compte. Dans le présent cas comme dans l'autre, la mémoire de l'ex-ministre de l'Intérieur n'est probablement pas très fidèle.

Il a défendu le règlement qui a été modifié en 1903, pendant qu'il était ministre, relativement à la revision annuelle de la redevance et à cet égard, il a complètement différé d'opinion avec son successeur. Il déclare que les concessionnaires ont un titre presque perpétuel ; que, tant qu'ils observent le règlement ils obtiennent le renouvellement de leurs permis. Cependant il y a deux ans, l'ex-ministre de l'Intérieur, traitant cette question, a donné, comme l'une des principales raisons de la modification apportée le 14 avril 1903, au décret du conseil, le fait que les commerçants de bois n'avaient aucune garantie, que la possession était perpétuelle. Voilà pourquoi il a fait adopter un décret supprimant la revision de la redevenance annuelle. Ainsi quelque grands que puissent être les bénéfices, si ce décret du conseil était encore en vigueur, le pays n'y gagnerait rien. Afin de démontrer que les députés de l'opposition avaient raison de prendre l'attitude qu'ils ont prise sur cette question, il suffit de dire qu'en ceci comme en beaucoup d'autres choses, le ministre de l'Intérieur a adopté la ligne de conduite que lui a imposée l'opposition. Il a maintenant décidé qu'il y aurait au besoin, une revision annuelle de la redevance.

Le représentant de Brandon a déclaré qu'aujourd'hui ces concessions n'ont aucune valeur au point de vue de la spéculation, qu'on peut les acheter du premier venu moyennant quelques cents par mille pieds. Cela est étrange, vu la lettre que j'ai lue l'autre jour dans le " Free Press " et dont l'auteur est propriétaire de quelques-unes de ces concessions septentrionales. M. McDonald est un libéral convaincu qui n'épargnerait rien, sans doute, pour défendre son parti. Il critique les chiffres cités par le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal qui déclare qu'on demande aujourd'hui $500,000 pour cette concession. L'auteur de la lettre dit que le représentant de Saint-Antoine peut l'acheter au prix de $75,-000.

M. BENNETT : Combien lui coûte-t-elle ?

M. W. J. ROCHE : Elle ne lui coûte que $1,845. Pourtant, le représentant de Brandon affirme qu'à l'heure qu'il est ces concessions n'ont aucune valeur au point de vue de la spéculation. Dans un temps difficile où l'argent est si rare, le représentant de Saint-Antoine pourrait acheter ce canton de bois moyennant $75,000, et M. McDonald déclare qu'il est prêt à s'en dessaisir si on lui donne cette somme. Et cela, bien que la concession de M. Fraser sur les bords du lac des Cèdres soit offerte en vente à St-Paul et à Winnipeg par son associé, M. McDonnell qui en demande $500,000 !

Si cette concession rapporte la moitié de cette somme, quels énormes bénéfices retireront les propriétaires ! En dernier analyse, c'est le colon qui paye et il devra débourser $2 ou $3 par mille pieds de plus, de même que d'autres ont dû payer plus cher les terres que le Gouvernement avait vendues. L'ex-ministre de l'Intérieur a dit que, lorsqu'il avait demandé l'ouverture d'un crédit destiné au reboisement, les membres de la gauche ont combattu son projet pendant des jours entiers et des semaines complètes. Qu'il prouve son assertion. Il l'a déjà faite et nous l'avons niée, et s'il pouvait le prouver, il aurait ses preuves sous la main. Mais l'honorable député a le talent de faire du bruit lorsqu'il n'a pas de raisons à donner et lorsqu'il fait des assertions gratuites sans preuve à l'appui. Les membres de l'opposition, il est vrai ont probablement demandé des éclaircissements, ce qu'ils avaient parfaitement le droit de faire, et ont critiqué certains de ses actes ; mais dire qu'ils se sont opposés à la plantation d'arbres dans l'Ouest, c'est faire une assertion dénuée de fondement.

Je désire parler un instant de la concession du lac des Cèdres. Le député de Strathcona a dit qu'il y a 25 ans le représentant

d'Argenteuil a demandé cette concession à laquelle on semble attacher un si grand prix aujourd'hui. Presque la même concession, a-t-il dit. Même si cela était vrai, ce ne serait pas une excuse pour le Gouvernement. Les terres boisées ont renchéri comme toutes les autres depuis un quart de siècle. Mais, je vois que ce n'est pas la même concession qu'avait demandé le représentant d'Argenteuil et que le choix n'avait pas eu lieu de la même manière. D'abord, j'appellerai l'attention des membres de cette Chambre sur la description que le député de Strathcona donne de la concession qu'avait demandé le représentant d'Argenteuil.

Commençant à la décharge de la rivière Saskatchewan du nord dans le lac des Cèdres; de là, remontant....

Pas autour du lac, remarquez bien.

....la rivière sur une distance de huit milles et un tiers en ligne directe, depuis le point de départ....

Elle doit suivre un bord de la rivière sur une distance de huit milles et un tiers, à partir de l'endroit où elle se jette dans le lac.

....la frontière ouest devant être à angle droit avec le cours général de la rivière sur ladite étendue; la frontière est devant être le rivage du lac aux Cèdres; la frontière sud devant être paralèle aux cours général de la rivière, et la concession devant se prolonger à une distance suffisante en arrière pour donner la superficie requise.

Quelle était la superficie ? Elle était de 50 milles carrés. Comment devait-on faire le choix ? On devait choisir la concession d'un seul morceau et en remontant la rivière qui servait de limite d'un côté et prendre une profondeur suffisante pour former les 50 milles, à partir de l'endroit où la rivière débouchait dans le lac des Cèdres, sur une distance de 8 milles $\frac{1}{3}$ en remontant. Cela est bien différent d'une concession qui contourne le lac des Cèdres en longeant le bord sur une distance de 100 à 150 milles renfermant 60 milles représentés par dix étendues de 10 milles carrés chacune, en sus de 30 milles dans les îles. C'est une tout autre affaire. Ce n'était pas la même superficie ni la même concession ; il n'y avait pas six étendues de terrain de 10 milles carrés, chacune, sur le bord du lac des Cèdres. La concession devait être choisie en remontant la rivière de l'endroit où elle débouche dans le lac. Par conséquent, le représentant de Strathcona faisait complètement erreur en disant que la concession que demandait l'honorable député (M. Perley) passait alors pour n'avoir aucune valeur, bien qu'on y attache aujourd'hui un grand prix. Ce n'était pas la même concession.

Le représentant de Brandon (M. Sifton) dit qu'au train dont vont les choses, nous aurons assez de bois pour deux siècles à venir. L'honorable député aime à jongler avec les chiffres ; c'est un grand financier, et l'une des raisons qui peuvent l'avoir engagé à faire don des concessions forestières à ses amis avec toute la célérité possible, c'est qu'il pense que nous avons du bois en abondance pour plusieurs années à venir. Par conséquent, il fallait donner ces concessions à des favoris puisqu'il y en avait pour deux siècles.

Le représentant d'Assiniboia-est (M. Turriff) a dit que ces concessions ont été annulées sous le régime conservateur, non pas à cause des conditions onéreuses qui y étaient attachées, mais parce que les méthodes du parti conservateur n'étaient pas de nature à attirer des colons au Canada, et que, de fait, elle les chassait du pays. Ce sont ses paroles, bien que, dans une autre partie de son discours, il ait admis que l'annulation a été uniquement motivée par l'inaccomplissement des conditions. Le représentant de Saint-Antoine a déclaré que ce sont les conditions onéreuses imposées et les règlements rigoureux établis par l'ancien ministère qui ont obligé les intéressés à abandonner leurs concessions et le représentant d'Assiniboïa-est a tenu ce langage :

Je me fais fort de dire, monsieur l'Orateur, qu'on pourrait parcourir les concessions qui ont été données à cette époque-là et que, parmi ces centaines de concessions gratuites, on n'en trouverait pas trois qui aient été annulées pour cette raison.

Or, la raison alléguée par le ministre de l'Intérieur, hier, dans son discours contredit cette déclaration du représentant d'Assiniboia-est. En effet, le ministre a admis que les concessions ont été abandonnées parce que les conditions n'étaient pas observées. Tout d'abord, les concessionnaires ne payaient pas la rente foncière ; en deuxième lieu, ils ne faisaient pas arpenter le terrain, et en troisième lieu, n'ayant pas rempli ces conditions, ils ne pouvaient pas obtenir leur permis sans lequel il leur était impossible d'abattre un seul arbre. Mais, l'honorable député (M. Turriff) a ajouté :

Je vous dirai pourquoi elles l'ont été. Ce n'est pas parce qu'elles ne renfermaient pas du bois de bonne qualité, mais parce que, du temps des conservateurs, ils n'attiraient personne dans la région et que ceux qu'ils y attiraient n'y demeuraient pas, de sorte que les propriétaires de concessions ne pouvaient pas payer et ne payaient pas de rente foncière de $5 par mille carré; aussi, après plusieurs années, nombre de concessions cédées à titre gracieux et qui étaient précieuses furent annulées parce que la rente foncière n'était pas payée.

Eh bien, l'honorable député change son fusil d'épaule et admet ce que nous avions dit, à savoir que, les conditions n'ayant pas été remplies et les règlements n'ayant pas été observés, les concessions ont fait retour à la couronne. Cela me remet en mémoire un épisode de l'histoire du parti libéral. Pourquoi n'avons-nous pas attiré des colons dans cette région ? Nos adversaires

devraient être les derniers à reprocher aux conservateurs de n'avoir pas réussi à coloniser cette partie du pays aussi rapidement que nous le désirions tous.

Rappelons-nous l'attitude déloyale que ces mêmes libéraux ont prise au Parlement et parmi le public et l'opprobre dont ils ont couvert le pays. Qui a dit que les vastes plaines de l'Ouest ne convenaient qu'aux peaux rouges et aux bisons ? Lorsque le parti conservateur observait les conditions du pacte d'union avec la Colombie-Anglaise et construisait le Pacifique-Canadien, qui a déclaré que cette entreprise serait la ruine du Canada ? Qui a loué les états du Nord-Ouest américain disant qu'ils offraient aux immigrants plus d'avantages que le Nord-Ouest canadien ? Quel était le portrait qui ornait la première page d'une publication qui donnait au Kansas le pas sur nos plaines de l'Ouest ? Ce sont les chefs politiques de l'honorable député (M. Turriff) qui ont commis toutes ces fautes ; ce sont l'honorable M. Edward Blake et ses amis qui ont eu assez peu de patriotisme pour dénigrer leur patrie. Après cela, faut-il s'étonner que nous n'ayons pas réussi à attirer là-bas les colons que nous aurions dû y attirer ?

Il y a un petit nombre de ces soumissions que je n'ai pas mentionnées et qui démontrent de quelle manière on disposait de ces concessions forestières. Par exemple, la concession n° 1031. J'ai déjà dit que, chaque fois que le représentant de Dauphin a soumissionné l'une des concessions qui ont fait l'objet du présent débat, il l'a obtenue, sauf lorsque la Imperial Pulp Company lui faisait concurrence. La concession n° 1031 fut mise en adjudication et voici quelles furent les offres : en deuxième lieu, celle de M. McDonald, d'Ottawa, au chiffre de $31,161 et en premier lieu, celle de la Imperial Pulp Company au chiffre de $31,575. Cette concession qui valait une si forte somme d'argent a été estimée à des prix très rapprochés par ces deux soumissionnaires, comme on le voit. Le représentant de Strathcona nous dit qu'ils connaissent fort bien leur partie, qu'ils ont fait explorer le terrain et qu'ils peuvent en calculer la valeur avec beaucoup d'exactitude. Voyons ce qui en est. C'est l'un des cas où le représentant de Dauphin s'est fait damer le pion par la Imperial Pulp Company, apparemment parce que celle-ci avait plus d'influence que lui. Mais l'honorable député est un commerçant de bois expérimenté et avisé et il avait envoyé une soumission. Quelle était son offre ? Il n'a pas offert $31,000 comme l'autre soumissionnaire, mais $6,057, ni plus ni moins. Quel écart surprenant ! La plus basse soumission était de $2,000.

Prenons maintenant la concession n° 1046. C'est l'une des concessions dont M. Burrows fut l'adjudicataire. La deuxième soumission fut celle de M. D. R. Fraser, d'Edmonton, au chiffre de $3,015 ; la plus élevée, celle de M. Burrows, de $3,800, et la plus basse venait de Craft et Lee, de $815. Dans ce cas-ci, M. Burrows n'eut pas à lutter contre la Imperial Pulp Company.

Il y a encore la concession n° 1,047 qui fut mise en adjudication. M. Burrows, le plus haut soumissionnaire, en offrit $15,000, M. McDonald vint en deuxième lieu. Malgré l'amitié de M. McDonald pour le ministère, je ne crains pas de dire que, s'il voulait être sincère, il avouerait qu'il a des griefs sérieux contre le Gouvernement, qu'en plusieurs circonstance lui et ses amis ont été injustement privés de cantons de bois qui leur revenaient de droit. Ils offraient $13,-524. M. Burrows obtint la concession pour $15,000 ; la plus basse soumission fut de $2,000. Dans ce cas-ci encore, nous aimerions jeter un coup d'œil sur les originaux.

Prenons ensuite la concession n° 1,231. C'est le pire cas de tous et, lorsque les membres de la Chambre apprendront quel a été l'heureux soumissionnaire, nous verrons le sourire errer sur leurs lèvres, j'en suis sûr. Il y avait quatre soumissions : MM. Craft et Lee, Edmonton, offraient $300 ; M. K. McDonald, $657 ; M. William Humberstone, d'Edmonton, $1,000 et le financier aux calculs précis, M. T. O. Davis, aujourd'hui sénateur, $1,005—$5 de plus que l'offre précédente.

Le premier ministre nous accordera-t-il une enquête ? Assurément, après les déclarations que je viens de faire, non content de nous accorder une enquête, il nous laissera jeter les yeux sur les originaux afin qne nous puissions constater comment et par qui ces soumissions ont été tripotées.

On nous a dit que nous avions fait des insinuations. Celui qui nous a reproché de nous être livrés à des insinuations est l'ex-commissaire des terres fédérales. Pourtant, qu'a-t-il fait lui-même avant la fin de son discours. Je ne repasserai pas celui-ci en entier pour y relever toutes les insinuations qu'il contient. Il nous a mis au défi d'arborer nos couleurs et de porter contre lui des accusations si nous en avions. Cependant, avant de terminer il a dit au député de la division Saint-Antoine (M. Ames) :

> Si le représentant de Saint-Antoine (Montréal), voulait rappeler ses souvenirs, il pourrait peut-être répandre de la lumière sur cette affaire de la concession Rochester.

Qu'est-ce que l'honorable député a voulu dire par "accusation"? Ce n'est rien moins qu'une insinuation. L'honorable député de Saint-Antoine me dit qu'il n'a jamais ni vu ni connu Rochester. Cependant voici cet honorable député qui veut que nous portions des accusations et cessions de faire des insinuations. On s'est également lancé dans les insinuations à droite de monsieur l'Orateur. L'honorable ministre de l'Intérieur, lui-même, je crois est tombé dans cet abus en insinuant que M. T. Mayne Daly qui a écrit une lettre à M. Cook est l'ancien ministre de l'Intérieur de ce nom. Je crois que c'est une toute autre personne. Cependant le ministre de l'Intérieur a cher-

ché à créer l'impression que c'était l'ancien ministre de l'Intérieur, bien qu'il ait essayé par la suite de dire qu'il n'en était pas certain. L'honorable ministre a également insinué que c'était en vue des élections alors prochaines que le Gouvernement accorda un si grand nombre de concessions forestières en 1882 et 1883. Est-ce pour cette raison que John W. Sifton demanda une adjudication en 1882 ? Il est faux que le gouvernement conservateur morcelait le domaine public entre ses amis et ses mignons, car beaucoup de libéraux militants et zélés demandèrent et obtinrent des concessions de l'administration conservatrice, ce qui est bien.

Les honorables députés ministériels nous ont accusés d'avoir morcelé le domaine public au bénéfice des amis politiques. Voyons ce qu'ils ont fait eux-mêmes depuis quelques années non seulement avec les forêts, mais aussi bien avec les terres colonisables, les pâturages, les terrains miniers. La société immobilière de la vallée de la Saskatchewan a obtenu une concession de 250,000 acres de terre ; la compagnie d'irrigation Robbins s'est fait concéder 380,000 acres de terre ; pourquoi ? Pour aider quelques conservateurs ? Non, pas du tout. Les adjudicataires de cette concession n'ont pas un sou de rente à payer avant 1910, et ils sont passés en Angleterre où ils ont vendu leur bail pour $500,000. Ils ont de plus vendu la concession de Grand Forks pour $800,000, voire $900,000. Nous avons eu connaissance aussi des concessions fourragères qui ont été accordées à MM. Hitchcock et McGregor. Nous savons que le Yukon était le paradis de l'exploiteur sous le régime de l'ex-ministre (M. Sifton), dont les amis revenaient à la civilisation tout cousus d'or, et que la presse conservatrice comme la presse indépendante et la presse anglaise ont condamné l'ancien ministre de l'Intérieur. Mais ces honorables ministres ne s'en sont pas tenus à la terre, ils ont sacrifié les privilèges et les baux de pêche. Ils ont donné à un avocat de Montréal. M. Markey, pour la mirobolante somme de $10 par année, le monopole de la pêche sur la rivière Nelson et ses tributaires pendant une période de 21 ans, privant les colons de faire la pêche pour le commerce, et ne leur permettant que la pêche pour leur usage domestique. Ils ont encore adjugé à M. J. K. McKenzie, de Selkirk, à raison de $10 par année pour une période de neuf ans, les privilèges de pêche dans le petit lac des Esclaves et le lac Athabasca. M. Archibald McNee journaliste de Windsor, a obtenu un semblable privilège dans la baie James pour $10 par année. Ils ont mauvaise grâce de vouloir dénigrer leurs adversaires en les accusant de morceler le domaine public, quand ils ont un dossier si chargé depuis quelques années.

L'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff) a beau se lever et mettre ses adversaires au défi de porter d'autres accusations, il faudrait avoir l'épiderme du rhinocéros pour en endurer davantage. Il devrait être le premier à demander une enquête. C'est lui le commissaire des terres publiques fédérales qui était chargé naguère d'ouvrir les soumissions. Et les marchands de bois et le public généralement ne peuvent s'empêcher de soupçonner que c'est pendant son terme d'office comme commissaire que les soumissions ont été le plus manipulées. Le seul moyen que devrait prendre l'honorable député (M. Turriff) pour faire disparaître ce soupçon et se laver de toute accusation, serait d'aller voir le premier ministre et d'insister sur la nécessité de cette enquête. Mais il se défend sur l'immunité accordée à un député.

Mais, monsieur l'Orateur, il n'était pas député quand cette manipulation des soumissions est censée avoir eu lieu. Pourquoi l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) changea-t-il le fonctionnaire qui avait mission d'ouvrir les soumissions? Pourquoi a-t-il évité M. Ryley, qui avait coutume de faire ce travail auparavant, pour le confier à l'actuel député d'Assiniboïa-est (M. Turriff)? Ne pouvait-il se fier à M. Ryley ou avait-il plus confiance en M. Turriff pour faire cette besogne ? Si l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) est aussi honnête qu'il le prétend, pourquoi, dans les circonstances, n'insiste-t-il pas pour avoir l'enquête ? Le premier ministre lui-même (sir Wilfrid Laurier) ne se sent pas capable de prendre sur cette motion l'attitude qu'il a prise sur d'autres. Lorsque dans une occasion précédente on lui demanda une enquête sur l'administration du ministère de l'Intérieur, il se réfugia derrière le subterfuge que l'on demandait une enquête à seule fin d'aller à la découverte de scandales. Mais dans ce cas-ci, il est mis en présence d'accusations directes et détaillées. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a énuméré neuf motifs distincts, et tous les honorables députés de la gauche qui ont pris la parole sur cette motion ont donné des raisons. Dans l'intérêt de la saine administration, dans l'intérêt des membres du Gouvernement sur qui planent des soupçons au sujet de ces transactions, le premier ministre ne peut invoquer comme subterfuge que les motifs allégués ne sont pas suffisamment graves.

D'ailleurs le public canadien n'acceptera pas une telle réponse. Un premier ministre qui aurait à cœur l'honneur du pays, l'honneur de son Gouvernement, l'honneur de ses employés ministériels asquiescerait à cette résolution. S'il n'y a rien à cacher, pourquoi refuser l'enquête? Le public ne se contentera pas d'un refus du premier ministre, mais le tiendra personnellement responsable comme tel de la gestion des affaires, que ce soit l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ou l'ex-commissaire des terres, l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) qui soit impliqué ou une autre personne quelconque.

Aussi c'est avec un plaisir extrême que j'appuie la résolution de mon honorable collègue (M. Lake), et j'ai la conviction que le public ne sera content qu'après une enquête des plus complètes.

M. E. BRISTOL (Toronto-centre) : Je suis surpris qu'au moins un membre du Gouvernement ou un de ses partisans n'ait pas jugé à propos d'essayer de répliquer à l'habile et claire et éloquente mise en accusation de l'administration par l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche). J'aurais cru que quand l'honneur de plusieurs honorables députés est en jeu, la droite se serait défendue avec opiniâtreté. Mais puisque personne ne répond à mon honorable collègue (M. Roche), je conclus que l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et l'actuel ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ont épuisé leurs moyens de défense.

Voyons un peu ces moyens de défense, si on peut les appeler ainsi, qu'ont employés ces honorables messieurs. Ils se résument en peu de mots. Voici effectivement ce qu'ils allèguent: Vous avez fait la même chose en 1883 ; c'est que nous avons fait en arrivant au pouvoir, mais le butin n'est pas aussi considérable que vous pensez, et dans tous les cas, il en reste encore en quantité. Je pense que le public ne se soucie plus beaucoup de ce qu'a fait le parti conservateur ou de ce qu'il n'a pas fait en 1883. Quels que furent ses péchés de commissions ou d'omissions, il a reçu le châtiment de ses fautes, et il ne s'agit plus maintenant de lui refaire ici un procès. C'est le Gouvernement actuel qui est sur la sellette, et à moins qu'il n'ait d'autre excuse à donner pour se justifier que de dire que les conservateurs ont mal agi en 1883, le public croira qu'il est temps d'effectuer un changement. Quelle était la politique conservatrice en 1883, au dire du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ? Il dit que ce n'était pas tant d'accumuler des recettes que d'amener le plus de monde possible à se livrer au commerce du bois, afin d'assurer un approvisionnement de bois abondant et bon marché.

Si tel est le cas, ne vaudrait-il pas mieux, dans l'intérêt de la population de l'Ouest, qu'il y eut 1,000 personnes plutôt que 20 d'engagées à couper du bois dans certaines conditions ? Plus on aurait scié de bois, dans des conditions raisonnables, plus le bois se serait vendu bon marché. Tant que les conditions auraient été équitables, que les forêts auraient été livrées à la concurrence publique, je ne vois pas que cent ou deux cents ou trois cents personnes se livrant à la fois à l'industrie forestière pour abandonner aussitôt leur idée, affectassent la situation d'un iota. Le point important est qu'à cette époque les intérêts des colons étaient protégés par l'obligation imposée aux concessionnaires de forêts de construire des scieries dans un temps limité, de payer une certaine rente foncière et de remplir certaines autres conditions. Ceci est prouvé par le fait que lorsque les conservateurs abandonnèrent le pouvoir, en 1896, il n'y avait que 1700 milles carrés de forêts entre les mains des marchands de bois de cette époque et toute cette superficie était en exploitation. Si l'honorable député de Brandon (M. Sifton) avait voulu être franc il aurait dit non pas que les conservateurs, avaient aliéné 21,000 milles carrés de forêts, bien que les licences fussent émises pour toutes ces concessions, mais qu'en 1896, ce chiffre était réduit à 1,700 milles carrés seulement, ce qui montre comme il est absurde de parler de 2,000 milles carrés et de police correctionnelle.

Nous avons encore appris de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) que de 1889 à 1896 l'administration du domaine public fut honnête, équitable et avantageuse pour le pays. Il est difficile d'avoir un meilleur certificat. Ceci prouve la futilité de se reporter sans cesse aux jours de l'administration conservatrice en 1883, car l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) admet non seulement que l'administration actuelle cherche à imiter l'ancienne, mais que celle-ci fut très avantageuse pour le pays entre 1889 et 1896. Cette déclaration est prouvée par le fait qu'il n'y avait que 1,700 milles carrés de forêts de concédées en 1896.

Les honorables députés d'en face ont déclaré qu'ils avaient suivi notre exemple. Nous savons en effet qu'ils ont essayé bien des fois, mais dans ce cas-ci leurs efforts me rappellent si bien le Chinois à qui on avait donné un vieux pantalon comme modèle pour en faire un neuf. Malheureusement, le vieux avait des pièces, et le Chinois crut qu'il devait en poser sur le neuf. C'est ce genre servile d'imitation que le gouvernement a mis en pratique au sujet des forêts. Nul doute que si cette résolution n'eut été proposée, ils auraient continué indéfiniment à aliéner les forêts au bénéfice de leurs amis sans publicité ni concurrence.

Les honorables ministres disent qu'ils ont adopté la politique conservatrice, mais il est évident que non seulement ils n'ont pas suivi la politique des conservateurs, mais qu'ils l'ont matériellement changée sur un ou deux points essentiels, au détriment de l'intérêt public. Si je suis bien renseigné, et je crois l'être, les conservateurs du temps avaient pour principe de confier à trois personnes l'ouverture des soumissions de cette nature. S'il en était ainsi, et que M. Ryley était une de ces trois personnes, alors je me permettrai de dire que le changement de méthode qui a permis à une personne seule d'ouvrir ces soumissions au lieu de trois personnes en présence l'une de l'autre, comme auparavant, est peut-être une des causes principales qui ont plongé le pays et le Gouvernement dans l'embarras au sujet de cette grave question. J'appellerai l'attention de la Chambre et du pays sur un autre changement de haute importance se-

lon moi, et que le Gouvernement actuel semble avoir complètement méconnu. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) aime surtout et avant tout à se vanter d'être le chef d'une administration pratique. Si elle l'est réellement, j'aimerais savoir comment il se fait qu'elle ne s'est pas aperçue depuis 1900, que les circonstances ont complètement changé dans l'ouest. Elle aurait dû, étant une administration pratique adapter sa politique aux conditions nouvelles qui ont surgi depuis lors. Je prétends qu'un système qui a pu être bon en 1880 peut être devenu mauvais en 1900. Je soutiens que c'est le devoir d'un gouvernement de surveiller le cours des affaires, et d'adapter sa politique aux exigences du moment. Mais les honorables ministres semblent avoir complètement ignoré le nouvel état de choses qui existe dans l'Ontario depuis sept ans. Ces régions se sont graduellement peuplées entre 1883 et 1900. Il n'y avait pas de chemin de fer du Pacifique en 1883; il n'y en avait même pas du tout. En 1900, le Gouvernement avait énoncé sa politique relative au Grand-Tronc-Pacifique. Et même avant cela le Canadian-Northern avait étendu rapidement ses ramifications dans les régions de l'Ontario. Les homesteads américains étaient tous concédés et les colons américains affluaient vers nos régions de colonisation. Au lieu d'une population de 100,000 âmes ayant peu de communications de chemins de fer nous avions 500,000 habitants disséminés sur une vaste superficie et desservis par un bon réseau de chemin de fer.

Si le Gouvernement ignorait le changement qui s'est effectué dans le régime public de l'Ouest, un groupe de spéculateurs, ses amis reconnus, était très au fait de ce changement. Ainsi, nous voyons qu'il a été possible à ce groupe particulier d'amis du Gouvernement d'accaparer entre 1902 et 1905, ce que l'on prétend être toutes les plus belles forêts disponibles dans ces régions. Ces dernières, nous a dit l'honorable député de Brandon (M. Sifton) contenaient 150,000 milles carrés de forêts de bois marchand.

Tous les Canadiens sont heureux de l'apprendre. Mais l'honorable député aurait fait acte d'amabilité si, en communiquant ce renseignement à la Chambre et au pays, il avait déclaré que la plus grande partie de cette superficie est située sur le versant septentrional du continent, que non seulement elle n'est pas accessible aux chemins de fer actuels, mais que les cours d'eau flottables ne peuvent servir à en amener le bois aux consommateurs d'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, parce qu'ils se jettent dans l'océan Arctique. Quelle est l'accusation que l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) a portée devant la Chambre ? Il a affirmé que les spéculateurs avaient accaparé presque toutes les forêts accessibles d'Alberta au détriment de la population de la province. L'honorable député de Brandon a-t-il répliqué à cette assertion ? Il n'en a pas dit un mot. Au contraire, il s'est lancé dans de brillantes dissertations qui n'ont aucune portée sur la question en discussion, et qui passionne si fort l'opinion au Canada. Je dis donc que le Gouvernement, soit par ignorance ou dans le but de favoriser ses amis, a absolument fermé les yeux du corps et de l'esprit sur l'expansion de l'Ouest entre 1900 et 1907, et poursuivi une politique qui pouvait être opportune lorsque la contrée n'était pas colonisée, qu'elle manquait de chemins de fer et que personne ne voulait à aucun prix s'y livrer à l'industrie du bois, mais qui n'était pas nécessairement une bonne politique quand le bois fut devenu un article de première nécessité parmi une population nombreuse et croissante. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) nous a dit que les règlements n'ont pas été changés depuis 1889. C'est un aveu renversant, en présence du changement radical qui s'est opéré depuis dans le régime des affaires à l'Ouest. Les honorables ministres s'aperçurent qu'au lieu d'être une quantité méprisable dont personne n'avait cure, les forêts étaient en grande demande sur le marché. Que firent-ils ? Ils inaugurèrent un genre de concurrence simulée. Je ne m'attarderai pas à cette phase avancée du débat à exposer tous les moyens qu'ils ont pris pour ne pas livrer à la publicité les concessions à adjuger, afin d'en faire profiter leurs amis, mais il a été clairement établi que la concurrence était une farce, une farce vulgaire, qu'il n'y avait pas en réalité de concurrence quelconque. Nous avons donné vingt avis de motion depuis le 4 décembre dernier pour obtenir le dépôt de la correspondance originale dans des transactions de ce genre. Après une semaine de lutte, nous avons réussi à obtenir neuf documents, mais jusqu'ici il a été impossible de proposer nos motions de façon à obtenir d'autres documents qui ont une importance vitale dans le débat actuel. Mais qu'arrive-t-il ? L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) parle dans cette enceinte et il appert d'après son discours, qu'on lui a permis de fouiller dans toute la correspondance ministérielle et d'y puiser au hasard, comme il dit, les documents susceptibles de l'aider dans la présente discussion.

Mais à part les arguments que je viens de développer, le public a les yeux fixés sur ce point très important: c'est que certaines personnes, favorites du Gouvernement, semblent avoir été douées d'une remarquable faculté de deviner juste, quand il s'est agi d'adjudications forestières considérables qu'elles ont obtenues pour une prière. Parce que certaines pratiques auraient existé en 1883, quand il n'y avait presque pas de colons et aucun chemin de fer dans l'Ouest, je ne crois pas que le public consente à être privé d'une enquête sur l'administration d'un

ministère que la correspondance déposée jusqu'ici accuse de faits de corruption. On a fait des commentaires sur les deux soumissions écrites de la main de M. Fraser lui-même et envoyées au département. Vu que M. Fraser a jugé à propos, par l'intermédiaire du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) de s'efforcer de donner des explications à la Chambre, explications qui, selon moi, sont loin d'être satisfaisantes le moins qu'on devrait faire dans une situation comme celle-ci, est de fournir à M. Fraser l'occasion de se présenter devant une commission, et d'y donner sous serment et dans les conditions voulues, les explications qu'il a tenté de faire parvenir à la Chambre. Le fait même qu'une personne sent le besoin de se disculper au sujet de certains documents qui ont été rendus publics, suffit en soi pour montrer la nécessité d'instituer une enquête afin d'interroger cette personne sous serment, de même que toute autre personne, qui pourrait jeter de la lumière sur la question. A part cela, il y a cette autre déclaration de M. Nolan dans les journaux, qui diffère matériellement de celle de M. Fraser.

S'il est dans ces documents originaux un point qui, à mon sens, mérite l'attention minutieuse de la Chambre et, entre tous appelle une enquête, c'est bien les circonstances qui entourent l'envoi des trois prétendues soumissions le 2 décembre 1903. Les deux soumissions de M. Fraser portent respectivement les nos 454, 688 et 454, 689 et une estampille bleue, marquée : Ministère de l'Intérieur, mercredi, 9 décembre 1903; branche des forêts et des mines. La troisième qui figure au dossier et est censée être de James Curry, en date du 2 décembre 1903, n'est pas numérotée, ni estampillée en foi de sa réception dans l'original au ministère. Comment pouvons-nous dire sans la preuve que cette soumission est authentique? A sa face même, elle ne l'est pas, puisqu'elle ne porte pas son numéro d'ordre ni l'estampille du département comme les deux autres.

On a allégué que la première soumission pour le montant de $1,000 a été reçue la première et l'autre portant le numéro 454,688, la dernière. Cependant, l'on voit que l'autre a été introduite entre ces deux, et ne porte ni numéro ni estampille officielle. Je prétends que le public veut savoir, même si les honorables députés de la droite n'y tiennent pas, pourquoi, dans les seuls documents originaux que ce ministère ait déposés, il s'en trouve un qui n'est pas marqué au coin de l'authenticité ? Voici qui nécessite une explication de la part du ministère. Est-ce parce que nous avons découvert ces irrégularités, et que nous avons relevé dans la deuxième soumission de M. Fraser, une différence d'encre et une différence d'écriture que nous n'avons pas pu encore obtenir le dépôt des documents originaux dans les 21 autres cas portés à l'attention de la Chambre ? Révèleront-ils les mêmes irrégularités ? Si ce ministère a été administré d'une façon si honnête et si régulière, il est important dans l'intérêt du public et du département, que tous les soupçons qui planent au sujet d'une question aussi grave, et d'un intérêt aussi vital pour le Gouvernement et le public, soient dissipés immédiatement et effectivement.

En présence des accusations qui ont été lancées dans les différents discours qui ont marqué ce débat, je déclare que l'honneur du Gouvernement est en jeu ; je déclare que la responsabilité de cette affaire ne porte ni sur le ministre de l'Intérieur actuel ni sur son prédécesseur, mais que le public a les yeux fixés sur le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Il veut savoir ce que le chef du Gouvernement va faire à ce sujet. C'est lui qui est responsable de la gestion des affaires du pays, responsable de l'honneur du Gouvernement et du Parlement, et à moins qu'il n'intervienne comme il l'a fait pour le dépôt des documents, et permette à la lumière de se faire, j'ai la certitude que le public ne croira pas qu'il n'y a pas quelque turpitude à cacher dans cette affaire, quelque chose qui couvrira le Gouvernement de l'honorable premier ministre de honte et de déshonneur, quand elle sera dévoilée.

M. H. A. WARD (Durham) : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais comme mon nom a été mêlé à la discussion au sujet de l'adjudication de concessions forestières aux amis du gouvernement conservateur, je crois que je me dois à moi-même, comme à la Chambre et au pays, de donner quelques explications sur cette transaction. Quand j'appelai l'attention du ministre de l'Intérieur sur une certaine allusion qu'il a faite et que je lui posai une question, il tira des documents qu'il s'était par avance procurés au minstère, un exposé de mes relations avec le gouvernement conservateur au sujet d'une concession adjugée en 1883. En 1886, M. Charlton, alors représentant de la circonscription de Norfolk-sud, se servit de la même liste qu'a employée au cours du présent débat l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), et déclara que j'avais réussi, entre autres membres de la Chambre des députés, à obtenir du gouvernement conservateur des concessions qui ne m'auraient pas été accordées si je n'avais été député, et qu'en conséquence l'administration avait commis un acte condamnable. L'honorable Peter White, alors représentant d'une des circonscriptions de Renfrew appela l'attention de M. Charlton sur le fait que je n'étais pas député quand j'obtins cette concession. De nouveau, en 1890, M. Charlton employa la même liste de délinquants, comme il les appelait, et qui avaient obtenu des concessions de cette administration. Je vais lire à la Chambre les paroles mêmes dont je me suis servi en réponse à M. Charlton quand il fit sa dénonciation pour la deuxième fois. Je ne fis aucune réponse en 1886, mais en 1890, je me servis des paroles suivantes à la Chambre, bien que

je n'aie pas été à mon siège quand M. Charlton m'attaqua :

Monsieur l'Orateur, j'ai quelques mots à dire sur le sujet dont l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a saisi la Chambre. Malheureusement, je n'étais pas à mon siège quand il a lu la liste des députés qui en différents temps ont fait des demandes de concessions de terres publiques. Je vois par le hansard que l'honorable député aurait dit : Que M. H. A. Ward, député, avait obtenu une concession, et que de plus, M. H. A. Ward, député, a fait trois demandes et obtenu trois concessions. L'honorable député a dû avoir la correspondance en sa possession lorsqu'il a fait sa déclaration à la Chambre, et il a dû savoir, s'il avait lu le dossier et pris connaissance des dates auxquelles j'avais fait mes demandes, que celles-ci dataient de deux ans avant mon élection à la députation. Tel est cependant le genre d'argument de l'honorable député. Je dirai simplement que j'étais intéressé à cette époque avec des Américains et des Canadiens dans des transactions forestières dans le Nord-Ouest. Ils firent leur demande par mon intermédiaire, et j'obtins aussi une concession en mon nom et ensuite nous dépensâmes environ $3000 à explorer et examiner nos forêts. Mes amis en vinrent à la conclusion qu'elles ne pourraient jamais être d'aucun rapport. Elles ne furent pas exploitées et les concessions furent révoquées. Le fait que le domaine public n'a été en aucune façon aliéné au profit des personnes associées avec moi doit soulager l'esprit de l'honorable député, mais il ne saurait être excusé pour avoir voulu ternir la réputation d'un honorable député au moyen de faux prétextes.

C'est l'explication que j'ai donnée en 1886. J'étais à ce moment un membre de la Chambre des députés, mais je ne l'étais pas quand ces concessions me furent accordées. Je dirai pour satisfaire la curiosité des honorables députés de la droite que deux de mes associés dans ces transactions étaient des libéraux de la vieille école. Ce n'étaient pas des conservateurs, ils ne l'avaient jamais été jusqu'au moment de ces adjudications et ne l'ont jamais été depuis. Personne ne s'inquiéta de leur allégeance politique. Les concessions furent adjugées dans le cours ordinaire des affaires. Certains honorables députés semblent oublier que les circonstances différaient entièrement il y a 25 ans de l'état de choses actuel, et que la politique du gouvernement conservateur à cette époque visait principalement l'expansion du commerce de bois dans le Nord-Ouest pour l'avantage du colon. Mes associés, dont un était marchand de bois, désiraient comme moi établir le commerce du bois dans ces régions. Mais après une étude des conditions qui prévalaient à Saint-Albert, non loin du lieu ou nos forêts étaient situées ceux qui étaient bien plus au fait que moi, car je n'étais pas beaucoup versé dans ce genre d'affaires, en vinrent à la conclusion qu'il était impossible de se rembourser dans cette entreprise. C'est pourquoi nous avons abandonné nos concessions. C'est là toute l'histoire de la transaction, et je suis sûr que ceux qui m'entendent me feront la justice d'admettre que je n'ai pas voulu spéculer en m'engageant dans cette affaire. Au contraire, nous avons trouvé qu'il n' avait pas de spéculation à faire ni dans la coupe ni dans la vente. J'aurais été heureux de céder mes droits à quiconque m'aurait remboursé mes frais, mais personne n'en voulait à ce prix, et je suis presque certain que dans 99 cas sur 100, les concessions de forêts ont été rétrocédées au Gouvernement pour la même raison. L'Etat n'a pas perdu un sou par la promulgation des décrets adjugeant ces concessions. Comme l'a dit l'honorable député de Marquette (M. Roche) il n'y a que cinq pour cent environ des concessionnaires qui ont conservé leurs licences. Les eussent-ils conservées toutes, le pays en aurait bénéficié. Ces concessions représentaient au total 29,300 milles carrés, et combien croyez-vous que l'Etat en aurait retiré si elles n'eussent pas été pour la plupart révoquées ? Je n'ennuirai pas la Chambre à lui faire un calcul exact, mais jusqu'à présent, l'état aurait perçu en chiffres ronds $3,000,000 en rentes foncières sur ces concessions. Si chaque mille carré de forêt que le dernier gouvernement a concédé avait été conservé aux adjudicataires, le résultat aurait été bien plus satisfaisant que celui qu'obtient le Gouvernement actuel depuis quelques années. Voyons seulement ce qu'a perçu le gouvernement Mackenzie pendant les cinq ans de son administration. Il a reçu en rentes foncières et en droits de coupe, au total $6,100.

Après cela, le gouvernement conservateur arriva au pouvoir et perçut de cette même source $539,000 pendant cinq ans. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a déclaré avec beaucoup d'emphase que l'actuel gouvernement a perçu autant pendant les dix années de son administration. Ainsi en comparant le régime des conservateurs avec les divers régimes libéraux depuis 1872, le parti conservateur n'a pas à rougir de son administration. Je n'en dirai pas davantage, car ce débat se prolonge déjà depuis longtemps, mais je crois que je me devais à moi-même de donner ces explications, et c'est avec plaisir que j'appuierai la motion de l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake).

M. F. L. SCHAFFNER (Souris) : Monsieur l'Orateur, comme vient de le dire l'honorable député qui m'a précédé, ce débat se continue depuis longtemps. Un grand nombre de très habiles discours ont été prononcés, et la question a été, je crois, savamment expliquée et discutée. Il est évident que l'autre côté a abandonné la réplique. Est-ce fatigue ou est-ce parce qu'il est allé entendre la Nordica, je ne saurais le dire, mais tout de même il s'est retiré de la discussion. Je suis convaincu qu'il ne pourra se justifier devant le

public qu'en adoptant la motion et en accordant la demande d'enquête. Je n'aurais pas élevé la voix dans ce débat, mais je craindrais que mes commettants ne me tiennent responsable si je n'exprimais au moins mon opinion sur cette importante question. Je dirai à la Chambre, mais surtout aux représentants de l'est du pays, que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta sont différemment situées des autres provinces sous le rapport des forêts. Dans les Provinces maritimes, dans Ontario, Québec et la Colombie-Anglaise les forêts sont disséminées sur toute l'étendue de leur territoire. Il n'en est pas ainsi de nos provinces. Comme le savent ceux qui ont voyagé dans ces régions, et les connaissent, il y a peu de bois de haute futaie sur des centaines de milles au nord de la frontière internationale. Il y en a mais peu. Les forêts se trouvent au nord de la rivière Saskatchewan, entre les lacs Winnipeg, Winnipegosis et aux Cèdres, sur l'estuaire et sur la ligne de partage de cette rivière, sur l'estuaire des rivières Pembina et Macleod, et au nord du bassin de la Saskatchewan. C'est là où s'étendent les principales forêts de ces régions. L'honorable député de Marquette (M. Roche) a dit que le bois est un article de nécessité dans cette partie du pays, et ceux qui y habitent depuis 20 ou 25 ans savent qu'il a raison. Ceux qui y ont pratiqué la médecine ou leur état pendant quelques années, ont été à même de visiter les habitations, et savent combien y est importante l'industrie du bois, et combien il est important que les colons puissent y avoir du bois au plus bas prix possible. J'ai parlé l'année dernière des instruments aratoires, des machines propres à l'agriculture et je prétends que la question affectant ces machines est subordonnée en quelque façon, dans une large mesure même à celle qui nous occupe en ce moment.

J'ai dit que pour tirer le meilleur avantage de l'outillage de la ferme, il fallait le conserver dans le meilleur état possible, et il est impossible de conserver des instruments en bon état, si le cultivateur ne peut acheter de bois à un prix raisonnable pour construire les abris nécessaires à leur remisage. Ainsi, ils savent combien il est important pour eux de pouvoir acheter le bois au plus bas prix du marché. Nous avons eu l'année dernière un comité de la Chambre qui a tenu une enquête sur la situation des marchands de bois. Qu'est-ce qui avait donné naissance au désir ou à la nécessité de tenir cette enquête? L'enquête n'a pas eu lieu non pas parce que le bois était bon marché, mais parce que le bois était cher, et parce qu'il y avait lieu de croire qu'il existait un monopole, et que les industriels ne vendaient pas le bois aussi bon marché qu'ils auraient dû aux cultivateurs. Je dirai dès maintenant que si le débat qui se prolonge ici depuis quelques jours n'obtient pas d'autre résultat que d'amener à la Chambre et d'y retenir pendant quelques séances, certains honorables députés qu'on y voit rarement, à l'exception de l'honorable député d'Assiniboia-est qui ne pêche pas trop de ce côté, ce sera déjà beaucoup. J'ai remarqué que ces mêmes députés étaient très zélés, l'année dernière, pendant que se poursuivait l'enquête sur la coalition des marchands de bois ; ils paraissent tout particulièrement intéressés quand s'agite en quelque façon à la Chambre la question de l'industrie du bois. La semaine dernière, nous étions engagés dans la bataille des documents originaux. J'emploie ce mot à dessein, car il est indéniable que nous avons battu le Gouvernement. Malgré les tours de force du premier ministre qui un jour nous disait : Vous pouvez avoir ces documents, et le lendemain nous disait : Vous ne les aurez pas, je suis convaincu que nous les avons eus grâce à l'attitude des conservateurs à la Chambre, qui ont combattu pour ce qu'ils croient être leur droit constitutionnel, et grâce à l'appui qu'ils ont obtenu de la presse conservatrice et de la presse indépendante du pays. Et après avoir consulté ces documents nous avons obtenu la conviction que le Gouvernement n'administrait pas les forêts dans l'intérêt du public. Je ferai remarquer que le principal argument, probablement le seul qu'ont employé les honorables députés de la droite pour combattre notre prétention est que les libéraux n'ont pas fait pire que les conservateurs. Ils rabâchent ce même argument d'un bout à l'autre du pays. Je vais lire ce que dit le " Globe " dans ses efforts pour faire croire au public que le Gouvernement n'est pas en faute, parce qu'il aurait livré ces concessions à la concurrence publique et les aurait adjugées dans tous les cas au plus haut offrant ? Le " Globe " du 4 février dit :

> Deux ou trois considérations dans cette affaire doivent suffire pour les faire réfléchir. En premier lieu, il est difficile de croire que l'argument le plus sérieux, ou plutôt les conclusions de M. Ames, soient bien fondées, quand on sait qu'aucune licence forestière n'est accordée qu'après un appel de soumissions, la licence étant accordée au plus haut enchérisseur.

Tel est l'argument irrésistible du parti libéral et de ses organes, mais les honorables députés de la gauche ont montré dans tous leurs discours combien ce raisonnement est fallacieux. Sachant qu'il se trouve des députés intelligents à la droite de monsieur l'Orateur, je ne vois pas pour un seul instant comment ils peuvent s'aveugler au point de croire que le public n'a pas compris le simulacre de concurrence employé dans la vente des forêts. D'ordinaire l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) peut soutenir et défendre très habilement la plus mauvaise cause, mais aujourd'hui il a peiné pitoyablement dans une faible tentative de défendre le Gouvernement. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député libéral aujourd'hui qui ne soit inté-

rieurement désappointé de la piètre défense du Gouvernement par l'ex-ministre de l'Intérieur. Comme les autres, il s'en est tenu à rabâcher le vieil argument contre les conservateurs : vous avez fait la même chose lorsque vous étiez au pouvoir.

L'opposition a souvent et victorieusement réfuté cette vieille redite. Même en admettant que les conservateurs ont péché avant 1896, personne ne nie que les circonstances diffèrent du tout au tout entre les jours d'aujourd'hui et les jours d'autrefois, et cependant ils furent jugés, condamnés et chassés du pouvoir par le corps électoral qui les a remplacés par des hommes susceptibles de mieux administrer les affaires du pays. C'est manquer de raisonnement de dire que les conservateurs ont fait ce que font les libéraux, et on emploie cet argument à défaut d'autres. Dès que l'honorable député de Saint-Antoine eut exposé cette question, le premier à lui répondre fut l'ancien commissaire des terres, et il n'avait pas parlé pendant deux minutes qu'il leva la tête dans un geste d'arrogance et dit : Soyez hommes et portez des accusations. C'est peut-être sa manière à lui de se montrer homme, mais ma manière à moi, si j'étais accusé ou soupçonné, serait, dans les circonstances, de me disculper et de montrer à mes amis et au pays que je suis innocent. Dans la lutte que nous avons faite pour obtenir le dépôt des documents originaux, le Gouvernement nous a également mis en demeure de porter des accusations, et il nous demandait réellement de jurer que la copie différait des originaux, avant même que les documents fussent déposés, sachant à n'en pas douter que nous ne pouvions établir cette différence sans au préalable comparer les originaux avec la copie.

Il est impossible de porter une accusation directe contre l'ancien commissaire des terres, mais je dis qu'il y a matière à une enquête dans toutes les allégations qui ont été faites devant la Chambre, et le premier ministre trouvera qu'il est difficile de ne pas appuyer la motion appelant l'enquête. J'ai dit tout à l'heure et je le répète que la méthode de publicité et concurrence employée pour l'adjudication des forêts est une farce. Quand les libéraux prirent les rênes de l'administration en 1896, les forêts qui avaient été aliénées jusque là se trouvaient aux abords du lac des Bois et du lac Winnipeg, le long de la rivière Winnipeg et sur quelque distance, le long des tributaires de cette rivière. Elles n'étaient pas très éloignées les unes des autres, et il n'était pas nécessaire de publier les avis de vente aussi longtemps que dans les cas qui nous occupent en ce moment. Celles-ci sont situées à des centaines de milles des chemins de fer et sont inaccessibles. Je ne suis pas très familier avec les méthodes de publicité employées par le département, mais on a répété à satiété au cours de ce débat, qu'il affiche dans un bureau de poste



à proximité des concessions, un petit placard de 3 pouces sur 2 pouces annonçant la vente, qu'il publie cet avis une fois dans un petit journal local, et qu'il adresse des avis personnels, on ne sait combien, aux personnes qui sont censées s'intéresser aux ventes forestières. Il a été établi incontestablement qu'il faudrait au moins deux semaines—une semaine chacune dans les deux directions, pour transmettre les formules de soumissions d'Ottawa à Dauphin ou Prince-Albert, ou Edmonton, ou tout autre endroit où les avis sont affichés et vice versa. Il n'est pas probable que les personnes les plus intéressées à la vente habitent dans le voisinage des endroits où les avis sont publiés. Nous avons montré ou essayé de montrer que ces forêts sont si éloignées qu'il était absolument impossible d'opérer la transmission des formules de soumissions dans le temps voulu, même en les expédiant le premier jour de l'avis. Ce qu'il y a de plus remarquable, c'est qu'invariablement l'appel de ces soumissions se fait en hiver, quand il est pratiquement impossible d'explorer les concessions. Je crois qu'il a été suffisamment démontré que ceux qui réclamaient la mise en adjudication de certaines concessions les avaient auparavant visitées et en connaissaient passablement la valeur.

Je partage entièrement l'opinion de ceux qui ont dit que le Gouvernement devrait s'assurer de la valeur des forêts avant de les mettre en adjudication. Dans le commerce ordinaire de la vie, on ne vend pas sa maison ou sa terre sans en connaître la valeur. Le Gouvernement est le fidéicommissaire du pays, et il est convenu que les dépositaires d'un bien en fidéicommis doivent user de plus de prudence et de précautions pour en disposer que s'il s'agissait de leur propriété personnelle. Ces forêts n'appartiennent pas et n'ont jamais appartenu aux honorables députés de la droite. . ..

Un honorable DEPUTE : Elles leur appartiennent à présent.

M. SCHAFFNER : En effet, et en grand nombre. Les 6,400 milles carrés qui ont été aliénés sont probablement la fine fleur de 1,000 coupes de bois. Je ne dis pas qu'il n'y a plus de forêts disponibles dans ces régions, mais je dis que les amis du Gouvernement ont eu le premier choix. Pourquoi? On l'a prouvé clairement, c'est qu'ils avaient des amis à la cour. Il y a un groupe de cinq personnes qui ont bénéficié de ces concessions. La plupart sont ici, à la Chambre, et représentent le Nord-Ouest. Je les connais ; j'ai habité ces régions pendant vingt-cinq ans et j'ai vécu au milieu d'elles ; si elles se sont enrichies, j'en suis aise. Je ne suis pas de ceux qui les tiendront seules responsables d'avoir acquis ces forêts : c'est le Gouvernement qui est responsable. Je ne pense pas comme l'ex-ministre de l'Intérieur,

qui nous a dit ici aujourd'hui : Je ne suis pas responsable ; nous demandions des soumissions, et n'avions pas à nous occuper si elles étaient honnêtes ou non. Quel état de choses c'était ! Le premier ministre nous a dit que le Gouvernement est responsable de tout ce qui se fait dans le département. Je tiens donc le premier ministre responsable de l'aliénation des forêts aussi bien que des terres publiques. Le Gouvernement est conduit par le parti. Or, le parti s'inspire de ses conciliabules, que conduit presque absolument le premier ministre. Donc le Gouvernement est conduit aujourd'hui en grande partie par un seul homme. C'est pourquoi nous devons tenir cet homme responsable.

J'ai montré que le seul argument employé par ces honorables députés est que les concessions étaient livrées à la publicité et adjugées au plus haut enchérisseur. Le vulgaire même sait que si vous demandez des soumissions sans accorder un délai suffisant pour permettre l'inspection de la concession, vous jouez la comédie. Puis, qui ouvre ces soumissions ? Je n'accuserai pas l'ancien commissaire des terres, l'actuel député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) d'être responsable des manipulations auxquelles ces soumissions étaient sujettes, mais je crois que quelque personne en autorité les modifiait. Autrement, comment expliquer que les amis de l'ancien ministre de l'Intérieur étaient toujours assez chanceux pour présenter une soumission dont le prix était chaque fois un peu plus élevé que la deuxième avant la plus basse ? Le public ne peut s'empêcher de soupçonner qu'il y a du louche dans cette circonstance.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que je m'attarde davantage, mais l'importance de cette question, la grande importance des sources d'approvisionnement de bois pour les cultivateurs du Nord-Ouest, me commandent de ne pas laisser passer sous silence la résolution qui nous est soumise. L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous dit que nous pouvons encore nous alimenter de bois dans la vallée de la rivière La Pluie. C'est vrai, mais ces forêts sont concédées, et je n'y trouve pas à redire, car les concessionnaires sont justement des marchands de bois du calibre voulu. J'ai aimé la manière dont l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) aborde son sujet, lorsqu'il a dit qu'il ne voyait pas d'objection à ce que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) possédât des concessions, car il exploitait des scieries dans leur voisinage. C'est très vrai, mais l'honorable député de Dauphin n'a pas des scieries dans toute la contrée entre le lac Winnipeg et les montagnes Rocheuses, car si vous traversez ces régions jusqu'au bassin de la Saskatchewan, vous aurez à peine laissé le lac Winnipeg, que déjà vous verrez des affiches : " Défense de marcher sur le gazon : par ordre du député de Dauphin (M. Burrows) ". Un peu plus loin, vous verrez une semblable affiche signée par M. Fraser, d'Ottawa. Plus loin encore, vous en verrez d'autres au nom du député de Dauphin, ou de l'Imperial Pulp Company. En passant, nous aimerions savoir quels sont les membres de cette compagnie. Si cette enquête nous était accordée, et je ne vois pas que le premier ministre puisse nous la refuser, nous pourrions peut-être savoir qui compose cette compagnie.

Le bois est une des principales ressources et un des premiers articles de nécessité dans le Nord-Ouest et je voudrais que le public des provinces de l'est et de la Colombie-Anglaise en connaissent l'importance. Les cultivateurs du Nord-Ouest sentent que toutes les forêts sont aliénées et ne le sont pas dans leur intérêt. L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) nous a dit cette après-midi que le bois est encore tout là, et qu'e les cultivateurs peuvent l'avoir. Oui, mais seulement au prix qui convient au spéculateur. Voici un exemple. Supposons une scierie qui opère sur une concession d'un mille carré et scie 2,500,000 pieds de bois. Supposons que celui qui exploite cette industrie a payé une rente foncière de $500. C'est une rente passablement élevée. Le Gouvernement n'en a jamais perçu de telle, et je prétends que c'est là un moyen de décourager les spéculateurs. Imposons une rente de $500 par mille carré, qui est égale à 20c. par 1,000 pieds à ajouter au prix de la production. C'est une augmentation si minime qu'elle n'ajoutera probablement pas un sou au prix de vente au cultivateur. Mais quand une forêt est entre les mains d'un spéculateur, il exigera $2 par 1,000 pieds, et le cultivateur sera obligé de payer d'autant plus pour son bois, et ceci provient de ce que le Gouvernement a cru devoir aliéner les forêts à des particuliers.

Comme je l'ai déjà dit, je suis content que ces gens se sont enrichis, mais je ne veux pas qu'il s'enrichissent à même les terres qu'on a ravies aux cultivateurs dans les prairies du Nord-Ouest. Il n'y a pas que le bois qui a contribué à faire la fortune de ces spéculateurs ; il y a la spéculation de la compagnie immobilière de la rivière Saskatchewan, celle des fermes d'élevage de Galway, celle des terres irrigables de Robbins, et ce qu'il y a d'extraordinaire, c'est que toutes se sont produites de 1900 et 1901 à 1904 et 1905 environ. Ces spéculations ont été effectuées dans ces quelques années, et c'est une étrange coïncidence que beaucoup de personnes qui ont bénéficié des concessions forestières étaient également intéressées dans les profits de la compagnie d'élevage de Galway, la compagnie immobilière de la vallée de la Saskatchewan et la compagnie d'irrigation Robbins, et dans toutes les autres spéculations qui ont été sanctionnées pendant les années que j'ai mentionnées. Est-ce surprenant que le public soit devenu soupçonneux ? Est-ce surprenant que le public soupçonne la com-

mission de malhonnêtetés au sujet de toutes ces concessions dans le Nord-Ouest ? J'ai connu ces gens quand ils n'étaient pas plus riches que nous. Je les ai connus tous cinq, et s'ils se sont enrichis, j'en suis heureux. L'honorable député d'Assiniboïa-est a dit qu'il n'était pas un gueux il y a dix ans. Non, c'est vrai. Il a déclaré aussi qu'il n'est pas millionnaire aujourd'hui. Je ne saurais le dire, mais j'ai une assez bonne idée de ce que ces cinq hommes valaient à cette époque, et je répète que nul groupe d'hommes ne saurait s'enrichir aussi vite que ceiui-ci l'a fait, à moins d'avoir de très bons amis à la cour.

Si ces transactions sont légitimes, si le domaine forestier a été bien administré pourquoi refuser l'enquête ? Nous sommes impatients, de ce côté-ci de la Chambre, de laver les honorables députés des soupçons apparemment bien fondés qui pèsent sur eux. Plusieurs d'entre eux n'aiment pas l'expression " soupçons ", mais le public a de forts soupçons contre eux, et ils devraient, en justice pour eux-même, saisir la première occasion de s'en laver. On dit qu'il existe aux Etats-Unis une loi que je leur conseillerais d'étudier avant de nous demander de porter des accusations. Cette loi veut que le jury fasse une enquête, et de cette enquête dépend si oui ou non une accusation sera portée. A mon sens, c'est raisonnable. Supposons que j'accuse ce soir un honorable député quelconque. Je ne suis pas avocat, mais il y en a beaucoup ici, trop même, je le crains, et je n'aurais pas le droit de conduire mon enquête en dehors de cette accusation spécifique. Rien autre chose ne pourrait être invoqué. Mais nous ne demandons pas une enquête sur un seul point d'accusation. Nous voulons faire la lumière sur toutes ces concessions, afin que nous sachions et comprenions ce qui a été fait. S'il n'y a rien d'anormal, alors le public n'en sera que plus satisfait, mais il veut connaître la vérité. Je regrette que le premier ministre ne soit pas à son siège, car après mes exhortations, il se lèverait aussitôt et dirait : " Instituez immédiatement cette commission, sans plus de discussion ".

Je n'en dirai pas davantage. Mais j'étais obligé d'exprimer mon opinion. J'ai parlé avec toute la sincérité de mon cœur. J'ai la conviction que le Gouvernement n'a pas disposé du domaine public à l'avantage des cultivateurs. Je représente des cultivateurs et je connais à peu près exactement leurs besoins, leurs idées et leurs soupçons. Si le Gouvernement désire rester en bons termes avec les cultivateurs du Nord-Ouest, et ils sont la majorité, il dira : si vous voulez seulement attendre un peu, nous allons vous accorder ce comité d'enquête.

M. MELZAR AVERY (Frontenac) : J'avais décidé de ne pas prendre part au débat, parce que la question me paraît avoir été discutée à tous ses points de vue. Je tiens toutefois à faire valoir une ou deux raisons, que le Gouvernement ferait bien de prendre en note. En premier lieu, le ministre de l'Intérieur semble avoir adopté une méthode qui permet aux amis du Gouvernement de se servir eux-mêmes, et il semble qu'ils en aient profité.

Il semblerait que le député actuel d'Assiniboïa-est (M. Turriff), lorsqu'il était commissaire des terres fédérales de l'Ouest, a eu amplement le temps de parcourir les terres qu'il était chargé d'administrer et d'en connaître la valeur. Il y a un de ces terrains forestiers qui doit valoir beaucoup, il n'y a aucun doute, car lorsque vous voyez une compagnie à fonds social demander $500,000 pour une concession, cela est une preuve que celle-ci a beaucoup de valeur. Le commissaire des terres de cette époque, qui est aujourd'hui membre de cette Chambre (M. Turriff), devrait, dans son propre intérêt, demander une enquête. S'il est innocent ainsi qu'il le prétend, il devrait être le premier à demander une enquête, afin de dissiper tout soupçon contre lui. Si le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) avait agi avec sagesse, il aurait suivi l'exemple de la Colombie-Anglaise? Chaque concessionnaire est obligé de payer $115 de rente foncière annuelle par mille, et un droit de coupe de 60 cents sur chaque mille pieds de bois qu'il abat. A ce taux, pour les 2,400 milles carrés de concessions forestières qui ont été accordées par ce Gouvernement dans deux soumissions, les droits de coupe se seraient élevés à $276,000, et pendant les trois années durant lesquelles ces terrains ont été concédées, au lieu de la petite somme qui a été payée—$7,500—le chiffre en aurait été de $28,000 et le Trésor public en aurait bénéficié d'autant. Si le Gouvernement continue à aliéner les terres forestières de cette façon, il favorisera la spéculation et découragera ceux qui autrement achèteraient ces concessions et y établiraient des scieries et vendraient le bois. Ces terrains sont détenus par de grands capitalistes qui ont enveloppé tout le pays. Il est vrai qu'ils sont obligés de faire le choix de 25 p.100 du terrain, mais ils empêchent que tout le reste soit exploité, et personne n'y peut toucher. De cette façon ils se sont assurés de tout le bois sur le bord des cours d'eau et dans les vallées, et ils le conservent parce qu'ils s'attendent que le chemin de fer traversera cette région et qu'en conséquence le bois augmentera de valeur. Cela va tenir ces terrains forestiers inexploités pendant des années, et lorsque ces spéculateurs construiront une scierie ils seront en état d'exiger les prix qu'ils voudront, et les gens seront obligés de leur payer leur prix.

Je crois que le ministre aurait dû étudier cette question et suivre l'exemple de la Colombie-Anglaise dans l'administration des forêts. Le ministre nous dit que le Gouvernement reçoit des revenus en sus des 50 cents par mille pieds et en sus aussi de la rente foncière. Mais à quoi cela monte-t-il, surtout lorsque l'on considère que ces spé-

culateurs sont maîtres de tout le pays? C'est une simple bagatelle comparée à la valeur du bois. Je puis dire à l'honorable ministre que le peuple est d'avis qu'il a commis une bévue lorsqu'il a changé la loi, et qu'il ne l'a pas faite de façon à donner les avantages au grand nombre, au lieu de ne les donner qu'à quelques-uns. J'espère sincèrement que s'il reste encore des terrains forestiers non vendus, il s'efforcera de les conserver pour le peuple en général, et ne les laissera pas accaparer pour le bénéfice des spéculateurs.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Je ne me lève pas avec l'intention de prononcer un discours, mais simplement pour avoir le plaisir de converser amicalement pendant quelques minutes avec le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Je suis heureux de voir que l'honorable premier ministre ait consenti à venir à son siège pour m'être agréable. Le premier ministre est, à mon avis, responsable de l'administration de tous les ministères publics. Il a été élu en 1896 chef du gouvernement national. Il a confié cette administration à des surintendants, ses ministres. Il n'a pas rencontré beaucoup de difficultés à distribuer la grande majorité des portefeuilles, mais celui du ministre de l'Intérieur lui a donné beaucoup de tablature. Il y avait là un problème très difficile à résoudre, celui de la question des écoles du Manitoba. Il voulait troquer cette question contre un ministre de l'Intérieur. Il a envoyé son premier lieutenant, feu l'honorable J. Israël Tarte, au Manitoba pour voir s'il ne pourrait pas régler la question des écoles, et en même temps lui trouver un homme pour prendre en charge le département de l'Intérieur M. Tarte a eu des conférences avec l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et on m'informe, de source autorisée, que les choses se sont passées à peu près comme suit.

M. Tarte a demandé à l'ex-ministre de l'Intérieur de régler la question des écoles du Manitoba, et l'ex-ministre a répondu : Il y a trois hommes avec lesquels vous devez vous entendre d'abord et qu'il faut ensuite écarter du chemin avant que je puisse faire accepter un règlement par la législature du Manitoba : M. Prendergast, M. Joe Martin, et vous devez pacifier l'honorable Thomas Greenway.

L'honorable M. Tarte a entrepris la tâche. Il est allé voir M. Prendergast et lui a dit : Vous combattez ici pour les droits des métis pour la misérable somme de mille dollars par année ; jetez l'éponge, abandonnez la lutte, et nous allons vous faire juge en chef de la province du Manitoba. Le marché a été conclu ; M. Prendergast a abandonné la lutte et a été fait juge en chef. M. Tarte s'est ensuite adressé à la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et lui a dit : Nous voulons que vous preniez M. Joe Martin comme avocat et que vous l'envoyiez à la Colombie-Anglaise, en lui donnant un traitement de $8,000 à $10,000 pendant quatre ans. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à répondu : Nous allons faire cela, si vous nous donnez une compensation. M. Tarte a répondu : Nous vous récompenserons en augmentant la subvention pour le chemin de fer de la passe du Nid-de-Corbeau, et le marché a été conclu et exécuté. M. Martin a été immédiatement engagé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique et envoyé en Colombie-Anglaise, et la subvention en faveur du chemin de fer de la passe du Nid-de-Corbeau a été, comme nous le savons, proposée à la Chambre et votée—juste au double de la subvention que le gouvernement conservateur avait offerte. Quant au député de Lisgar (M. N. Greenway), on lui a promis un siège de sénateur qu'il n'a pas encore obtenu, et nous l'avons vu ici montrer quelquefois un esprit de révolte envers les chefs. La question des écoles du Manitoba a été réglée aussitôt que ces personnages ont été pacifiés, et la question du portefeuille de l'Intérieur a été aussi réglée. De quelle manière ? L'honorable député de Brandon (M. Sifton) a dit : J'accepterai ce département, pourvu que j'en aie la direction complète, sans être soumis aux ordres du conseil. M. Tarte a conclu cette entente, et le premier ministre a déclaré qu'il avait nommé l'honorable M. Sifton, et lui avait donné la direction absolue de ce département—maîtrise sur les terres agricoles, sur les terrains forestiers, sur les mines et sur tout l'or qu'il y avait dans le Yukon ; il devait administrer tout cela comme bon lui semblerait.

L'hon. M. FOSTER : Et n'oubliez pas la vente des boissons.

M. TAYLOR : Naturellement, cela était compris. Tout, en un mot, et l'honorable député (M. Sifton) a consenti à devenir ministre de l'Intérieur. Il a conduit ce département comme bon lui a semblé, et nous avons vu à la dernière session, et nous voyons aujourd'hui par les discours des honorables collègues pendant ce débat ce qui a eu lieu. De même que l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) l'a dit l'autre soir, je veux étudier cette question à un point de vue pratique, au point de vue du bon sens, et comme un homme d'affaires. Le premier ministre occupe dans le Gouvernement la même position que le président d'une corporation commerciale. Il est le président de la corporation du Canada dans laquelle chaque contribuable est actionnaire. Le premier ministre confie l'administration des divers départements à différents chefs de services. Supposons le cas d'un président de compagnie auquel un des actionnaires apprendrait à l'une des assemblées annuelles qu'un des chefs de service vend des marchandises valant $100 pour la somme de $50, et qu'il donne à l'acheteur un pot-de-vin de $25, et que le président lui dirait : Non, j'ai confiance en

cet homme, je ne crois pas qu'il ait fait ce que vous dites, et je n'accorderai pas d'enquête pour le découvrir ; je vais le maintenir à la tête de son département. Voilà dans quelle situation se trouve le premier ministre aujourd'hui ; un actionnaire l'accuse d'avoir un chef de service qui agit de cette façon, et j'espère que lorsque le premier ministre se lèvera pour répondre il dira : J'ai confiance dans l'administration de ce département ; je l'ai confiée a l'ex-ministre, je ne crois pas qu'il ait commis aucune erreur, et en conséquence je n'accorderai pas d'enquête.

Je ne suis pas avocat, mais j'ai feuilleté cette liasse, et comme je veux en parler comme un homme d'affaires pratique, je demanderai à l'honorable premier ministre d'examiner lui aussi la liasse, et je lui dis qu'il ne pourrait pas la soumettre à un jury d'une demi-douzaine de juges canadiens sans qu'ils rendissent un verdict de culpabilité.

Je ne crois pas que l'honorable premier ministre ait examiné ces documents ; et je veux appeler son attention sur quelques faits que j'y trouve, et je lui demanderai s'il croit que des juges ne rendraient pas un verdict de culpabilité contre l'ex-commissaire des terres dans cette affaire de la coupe de bois n° 1108.

La première lettre de la liasse est conçue comme suit :

Un client nous prie de demander au département d'offrir en vente une concession forestière de 60 milles....

Le clavigraphiste avait d'abord écrit 50, mais le chiffre a été changé par la suite en 60.

....qui pourra être prise dans les îles du lac à l'Orignal, dans le district de Saskatchewan, et sur les terres entourant le lac sur une distance ne dépassant pas 5 milles des rives et ne couvrant pas plus de six lots; les îles ou parties d'îles qui seront choisies devront être considérées comme ne formant qu'un lot.

(Signé): PERKINS, FRASER AND BURBRIDGE.

Le département répond à MM. Perkins, Fraser et Burbridge par la lettre suivante, datée du 12 octobre :

Je suis chargé de vous accuser réception de votre lettre du 30 écoulé, dans laquelle vous demandez pour un client une concession forestière de 60 milles dans les îles du lac à l'Orignal, dans le district de Saskatchewan.

En réponse, je vous envoie ci-inclus copie d'un avis qui sera publié prochainement dans les journaux pour demander des soumissions concernant ce canton désigné sous le n° 1,108.

l'imprimeur du Roi :

On s'est mis à l'œuvre. Le 12 octobre, on lui a fait savoir que l'on s'était conformé à sa demande et que la concession serait offerte en vente. Le 12 octobre encore, le département écrivait la lettre suivante, à l'imprimeur du roi :

Je suis chargé de vous prier d'être assez bon de faire insérer une fois dans chacun des journaux suivants: Le "Dauphin Press", publié à Dauphin et le "Manitoba Free Press" publié à Winnipeg, l'annonce ci-incluse, demandant des soumissions pour le canton de bois n° 1,108, dans le district de Saskatchewan.

Cette concession était dans le district de la Saskatchewan ; mais n'y avait-il pas dans cette région de journaux dans lesquels on aurait pu publier cette annonce ?

Envoyez s.v.p. cent cinquante exemplaires de cette annonce au département des Bois et des Mines du ministère à Ottawa.

Cette lettre a été envoyée à l'imprimeur du roi le 12 octobre et en consultant les journaux à la bibliothèque, je constate que l'annonce concernant la vente de la concession n° 1108 a été publiée le 24 octobre, qu'elle a paru dans le "Free Press" deux semaines après qu'elle eût été envoyée à l'imprimeur du roi, de sorte que cela raccourcit de deux semaines le temps ordinaire déjà court, avant que personne ait pu savoir qu'il y aurait une vente.

Occupons-nous maintenant des soumissions. La première est datée du 2 décembre. Elle est alressée au département des Bois et des Mines, et porte la suscription : Soumission pour le canton de bois n° 1108. Elle est libellée comme suit :

J'ai l'honneur de soumissionner la coupe de bois n° 1,108, dans le district de Saskatchewan, autour du lac à l'Orignal, et je joins à cette lettre un chèque de $1,000 pour la prime.

Votre tout dévoué,
(Signé): A. W. FRASER.

L'inscription sur cette soumission porte qu'elle a été reçue par le département des Bois et des Mines du ministère de l'Intérieur le mercredi, 9 décembre 1903, et elle porte le n° 654,688. Vient enusuite une autre soumission, signée Curry, offrant $6,420, et à laquelle est annexée une coupure contenant l'avis imprimé. La soumission ne porte pas de numéro d'ordre. Ainsi que mon honorable ami de Toronto (M. Bristol) l'a dit, il y a quelques instants, elle ne porte ni numéro d'ordre, ni le timbre du département indiquant qu'elle a passé par le département des Bois et des Mines, et cependant elle apparaît au dossier comme étant la deuxième qui a été reçue.

L'hon. M. FOSTER : L'enveloppe n'est-elle pas là ?

M. TAYLOR : Non, il n'y en a pas. Les autres soumissions sont dans des enveloppes, et les avis publics d'adjudication exigent que les soumissions soient mises dans des enveloppes scellées, et ces enveloppes doivent, conformément aux règlements du ministère, accompagner la soumission. Il n'y a pas d'enveloppe, seulement ce simple papier écrit au clavigraphe. On y trouve attaché un reçu du renvoi du chèque, signé James Curry, mais il n'y a ni enveloppe, ni numéro, ni timbre, et cette soumission est la deuxième dans la liasse. La troisième est celle de W. H. Nolan. Elle est écrite d'Ot-

tawa, le 2 décembre, et porte le numéro 454,689. L'autre, le numéro 454,688. Il ne reste pas alors de numéro pour la deuxième soumission qui vient entre ces deux là. La soumission est libellée comme suit :

Je désire obtenir la coupe de bois n° 1,108, lac à l'Orignal, et j'inclus un chèque de $7,000 pour la prime, conformément à l'avis d'adjudication.

Votre tout dévoué,

W. H. NOLAN.

La signature de cette soumission est de la même main que celle qui a signé la soumission Fraser, mais comme expert en écritures je ne crains pas de dire que les chiffres "$7,000" dans cette soumission n'ont jamais été écrits par Fraser, parce qu'ils ne ressemblent pas du tout aux siens que nous trouvons dans ces documents. Les chiffres ne sont pas formés de la même façon, l'encre n'est pas la même, elle est d'une couleur différente, et la plume n'est pas la même non plus. L'honorable député d'Assiniboïa-est a dit, l'autre soir, qu'en recevant et ouvrant ces soumissions, seul et enfermé à clef dans son bureau, il n'était pas un détective. Il connaissait l'écriture de Nolan ; il est son ami intime. Lorsque Nolan a épousé une de ses filles, on a rapporté que le seul invité de marque en dehors de la famille était l'honorable député d'Assiniboïa-est, et que c'est lui qui avait fait le cadeau le plus riche à la mariée. Il savait alors, lorsqu'il a vu cette soumission portant le nom de W. Nolan, qu'elle n'avait pas été signée par lui. La lettre dit que Nolan a inclus son chèque. Nous voulons voir ce chèque. Je suis prêt a affirmer, et je puis en faire la preuve, qu'il n'y a jamais eu de chèque Nolan envoyé avec cette soumission, parce que l'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit que M. Fraser a déclaré qu'il avait d'abord envoyé une soumission au nom d'un client offrant une prime de $1,000, et qu'il reçut ensuite ordre d'un autre client d'envoyer une autre soumission. Qui a jamais entendu parler d'un avocat de quelque réputation agissant pour deux clients ? J'affirme donc, et je défierai l'honorable député d'Assiniboïa-est de me contredire que la soumission de Nolan n'a jamais contenu son chèque, mais que c'était le chèque de M. Fraser. Alors, lorsque l'honorable député a vu une soumission signée par Nolan, et accompagnée du chèque de M. Fraser, n'était-ce pas suffisant ? Admettant que son devoir n'était pas d'agir comme détective, ne devait-il pas au moins agir dans l'intérêt du pays ?

M. LANCASTER : Il l'aurait dû.

M. TAYLOR : Oui, il l'aurait dû.

L'hon. M. PUGSLEY : Quelle soumission aurait-il dû accepter ?

M. LANCASTER : Il aurait dû faire une enquête pour découvrir laquelle était réelle.

M. GANONG : L'honorable ministre des Travaux publics a-t-il déjà occupé pour deux clients ?

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est pas une réponse à ma question.

M. TAYLOR : Je soumets donc ces faits à l'honorable premier ministre, et je lui demande de les examiner et de nous dire s'il accordera une enquête qui permettra de découvrir si ce serviteur du pays a fait son devoir. Nous avons devant nous une soumission portant un genre d'écriture et le chèque de $7,000 qui l'accompagne, écrit avec une encre et par une main différentes, écrite par une autre personne et tout le monde connait la manière d'écrire des avocats.

M. SPROULE : Pourquoi un avocat aurait-il le droit d'envoyer une soumission au nom d'un client sans donner le nom de ce client ?

M. TAYLOR : Il a forgé le nom de ce soumissionnaire. Il a signé le nom de Nolan. Il est possible qu'il ait été autorisé à le faire, mais il aurait dû mettre au-dessous "par M. A. W. Fraser". Tous ceux qui connaissent l'écriture de Nolan savent que ce n'est pas lui qui a écrit cela. Le 4 décembre le département écrit la lettre suivante à M. A. W. Fraser. Sous le pli était le chèque de $1,000 :

Je suis chargé d'accuser réception de votre soumission du 2 courant, à laquelle était joint votre chèque au montant de $1,000 que vous offrez comme prime pour la concession forestière numéro 1108 dans le district de Saskatchewan. Comme votre offre n'est pas la plus élevée que nous avons reçue, nous vous renvoyons votre chèque.

Votre obéissant serviteur,

M. SPROULE : Quelle est la signature ?

M. TAYLOR : P. G. Keyes, secrétaire. Il a écrit aussi à M. Currie une lettre qui est très drôle. La voici :

Je suis chargé d'accuser réception de votre soumission du 2 courant, y compris votre chèque de $6,420, que vous offrez comme prime d'un permis de coupe du bois sur la concession n° 1,108 du district de Saskatchewan. Comme votre soumission n'est pas la plus haute, elle ne peut pas, en conséquence, être acceptée. Ainsi que vous le savez, le chèque en question vous a été remis à Ottawa.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) : P. G. KEYES.

M. AMES : Quelle est l'adresse de cette lettre ?

M. TAYLOR : Elle est adressée à M. H. Nolan, Ottawa (Ont.).

M. SPROULE : Je croyais que M. Nolan demeurait à Montréal.

M. TAYLOR : La lettre qui vient ensuite est adressée au département et porte la même date.

Nous avons reçu de M. W. H. Nolan une lettre nous autorisant à agir en son nom re-

lativement à ce canton de bois, et de faire les paiements qu'il serait nécessaire de faire. Veuillez, s'il vous plaît, nous laisser savoir quelle somme il faudra payer comme rente foncière.

Vos tout dévoués,
PERKINS, FRASER,
BURBRIDGE et GIBSON.

L'hon. M. FOSTER : Cette lettre est-elle là ?

M. TAYLOR : Cette lettre a été envoyée au département et porte la même date : 12 décembre.

L'hon. M. FOSTER : La lettre de Nolan y est-elle ?

M. TAYLOR : Non. M. Nolan a reçu la lettre lui-même la veille, le 11 décembre.

Comme je ne connais pas l'étendue des îles comprises dans la concession, je remets toute l'affaire à mes avocats, MM. Perkins, Fraser et Burbridge qui s'en occuperont et payeront la rente foncière.

Cette lettre porte la signature même de Nolan, qui diffère autant de la signature que l'on voit sur la soumission que la lune diffère du soleil. Lorsque l'honorable député a ouvert ces soumissions seul, avait-il d'autres soumissions devant lui ?

Du temps des conservateurs il n'était pas permis à un fonctionnaire d'ouvrir les soumissions. Le sous-ministre et deux commis de la 1re classe assistaient au dépouillement des soumissions, mais voici que le très honorable premier ministre a confié l'administration de ce département du gouvernement du pays, dont il est président, au ministre de l'Intérieur, qui n'étant plus soumis au contrôle du cabinet, l'a conduit comme bon lui semblait et à mis de côté les anciennes méthodes plus sûres. Un fonctionnaire ne devrait pas ouvrir les soumissions seul. Il devrait se dire : Si j'avais deux compagnons avec moi, tous deux pourraient dire que la besogne a été faite comme elle devait l'être. D'après l'ancienne méthode, tout honnête que pouvait être un fonctionnaire, il ne pouvait y avoir d'occasion de le soupçonner. Le sous-ministre et deux commis ouvraient les soumissions et les mettaient devant le ministre.

Voici une autre lettre très curieuse. Elle est datée du 16 mars 1904. La Chambre se rappelle que le département n'a fait insérer cette annonce que dans deux journaux, un journal publié à Dauphin et un autre à Winnipeg, et qu'il a envoyé l'avis à l'agent des bois de la couronne à Winnipeg. Le 16 mars 1904, cet agent écrivait au département la lettre suivante :

Je vous informe que jusqu'à ce jour nous n'avons aucune information nous faisant connaître à qui la coupe de bois n° 1,108, pour laquelle le concours a pris fin le 2 décembre dernier, a été accordée. Veuillez, s'il vous plaît, m'en donner avis, et me dire en même temps le montant de la rente foncière qui a été payée, si quelqu'un en a payé.

Votre obéissant serviteur,
E. F. CROWE.

M. BENNETT : Quelle est la date de la cession par M. Nolan à la Ontario Pulp Company ?

M. TAYLOR : Je ne sais pas. Cela s'est passé plus tard, mais voici la partie curieuse de l'affaire ; le 23 mars le département écrivait à M. Crowe à Winnipeg :

Je suis chargé d'accusé réception de votre lettre du 16 courant numéro 188,193, dans laquelle vous demandez que l'on fasse connaître le nom du soumissionnaire qui a obtenu la coupe de bois n° 1,108 et aussi quelle rente foncière a été payée. En réponse je dois vous dire que vu que cette concession est dans l'agence de Prince-Albert, toute la correspondance qui s'y rapporte est faite avec l'agent des terres à Prince-Albert. C'est par erreur que l'on vous a envoyé une copie de l'annonce demandant des soumissions pour cette concession.

Votre obéissant serviteur,
P. G. KEYES.

Le département n'insère cette annonce que dans un seul journal à Dauphin, et il envoie l'avis à un journal publié à Winnipeg à des centaines de milles du lieu de la concession. Quel renseignement a-t-il publié à Prince-Albert relativement à cette vente. Le département n'a envoyé d'avis qu'au directeur de la poste à Winnipeg et un autre à l'agent des terres. Vu tous ces faits bien établis qui sont consignés dans cette liasse, je demande à l'honorable premier ministre de les soumettre à un jury de cinq avocats, ou de cinq juges, et si ce jury ne rapporte pas un verdict de coupable contre celui qui a accepté ces soumissions, et ne déclare pas que le département n'a pas été administré dans les intérêts du pays ; qu'il y a faute quelque part ; que le commissaire n'aurait pas dû accepter une soumission signée d'un nom qu'il savait ne pas avoir été écrit par le soumissionnaire lui-même, et accompagnée d'un chèque d'un avocat quelconque, je serais très surpris.

L'affaire est louche du commencement à la fin, et maintenant que l'on y a appelé l'attention du premier ministre je suis certain qu'il donnera les explications. Bien qu'il ait laissé à l'ex-ministre (M. Sifton) l'entière administration de son département sans l'obliger à faire des rapports au conseil, et bien que mon très honorable ami ait permis à l'honorable député de Brandon de faire ce que bon lui semblait dans ces questions, cependant, maintenant qu'il voit ce qui a été fait, je suis certain qu'il jugera de son devoir impérieux envers le pays de déclarer qu'il fera faire une enquête dans tout le département.

La seule justification que nos honorables collègues de la droite ont tenté a été de montrer que les conservateurs avaient

fait en 1882 et 1883. Que nous importe ce qu'ils ont faits ? S'ils ont mal agi, ils ont été renversé du pouvoir, et les ministres actuels ont pris les rênes du pays sur la promesse qu'ils administreraient les affaires publiques en hommes pratiques. Il ne s'agit pas de savoir ce que les conservateurs ont fait ; la population demande que les libéraux administrent bien les affaires du pays tant qu'ils seront au pouvoir. Maintenant que le premier ministre sait que des fraudes ont été commises, il devrait être le premier à dire: Je vais faire une enquête, et comme nous pouvons annuler ces baux, s'ils ont été obtenus par fraude, nous allons obliger quelques uns de ceux qui se sont enrichis dans ces opérations à rendre gorge, s'ils se sont rendus coupables de fraude.

M. F. R. LALOR (Haldimand) : Monsieur l'Orateur, la motion de mon honorable ami (M. Lake) a été assez longuement discutée et je crois que, d'une façon générale, le pays comprend parfaitement la question. Après avoir porté beaucoup d'attention à ce débat depuis plusieurs jours, ce qui me frappe le plus, c'est le silence de nos collègues de la droite, et je dois dire que cela est à l'honneur des députés libéraux de la grande province d'Ontario.

Au cours de ce débat nous n'avons vu qu'un député libéral de cette province avoir l'audace de défendre cette opération, et c'est le député de Grey-sud (M. Miller). Il est prêt à défendre n'importe quoi. Le Gouvernement se comportera comme il voudra, le député de Grey-sud le défendra toujours. Il est le seul député d'Ontario du côté ministériel qui a approuvé cette vente de terrains forestiers. Pourquoi les autres députés libéraux d'Ontario restent-ils aussi silencieux? Est-ce parce qu'ils n'oseraient pas aller dire à leurs électeurs qu'ils ont défendu ces ventes dans la Chambre. Ils se disent que c'est assez pour eux que d'être obligés de venir donner leur vote à l'appui de ces actes, sans se rendre ridicules en les défendant de leur parole. Et les députés des autres provinces aussi restent silencieux. Aucun député de la Nouvelle-Ecosse n'a défendu le Gouvernement ; on peut dire la même chose des députés du Nouveau-Brunswick. Les députés de la province de Québec n'ont pas non plus ouvert la bouche pour défendre l'acte du ministère de l'Intérieur, et je n'en suis pas surpris, parce que, si je suis bien informé, et si les rumeurs sont vraies, M. Sifton et ses suivants dans cette Chambre ne sont pas très populaires parmi les députés de la province de Québec. Ils n'en sont pas vus d'un très bon œil. La province de Québec n'a pas oublié certains actes et votes de ce groupe dans cette Chambre et ses députés ne semblent pas disposés à venir faire leur défense. En résumé, tous nos collègues libéraux dans cette Chambre, à part ceux de l'Alberta et de la Saskatchewan, paraissent vouloir laisser se défendre seuls du mieux qu'ils le pourront le petit groupe qui s'est enrichi aux dépens du pays. Mais lorsque le moment de voter arrivera il n'y a aucun doute qu'ils se montreront partisans serviles du premier ministre, bien qu'ils ne veuillent pas défendre les actes du ministre de l'Intérieur par leur parole.

La seule défense que la droite a apportée a été qu'il y a vingt-huit ans le parti conservateur a fait des choses qui étaient presqu'aussi mauvaises que celles que le gouvernement libéral d'aujourd'hui fait. Or, je veux dire ceci, monsieur l'Orateur ; le grand comté que j'ai l'honneur de représenter, le comté d'Haldimand, ne m'a pas envoyé pour défendre la politique conservatrice d'il y a un quart de siècle. Il m'a chargé de veiller à ce qui se passait, d'appuyer les bonnes mesures et de condamner celles qui ne sont pas dans l'intérêt du pays. L'argument *ad hominem* dont les libéraux sont si friands n'est pas un argument qui ait du poids sur l'opinion publique au Canada. Nous savons tous que le parti conservateur a fait des erreurs il y a vingt-cinq ans, et nous savons tous aussi que les députés libéraux d'alors, dont quelques-uns sont encore parmi nous aujourd'hui, entre autres l'honorable premier ministre lui-même, blâmaient avec une grande vigueur les ventes de coupes faites par le parti conservateur d'alors. J'étais jeune à cette époque, et je me souviens avoir entendu les orateurs libéraux condamner dans leurs discours d'élection ces concessions de coup—es qu'ils accusaient les conservateurs d'avoir données à leurs amis sans qu'aucune somme ne fut payée au Trésor public.

M. LANCASTER : Et le gouvernement conservateur a fait faire une enquête.

M. LALOR : Oui, Je me rappelle que lorsque la Chambre fut saisie d'une affaire que l'on ne peut pas du tout comparer à l'opération que nous discutons aujourd'hui, sir John Thompson a chassé ce député de la Chambre des communes. Nous ne pouvons pas espérer cela du Gouvernement actuel ; personne ne le suppose capable de chasser un de ses amis qui aurait commis des actes malhonnêtes. Un de mes collègues dit que s'il faisait cela, il ne resterait plus de ministériels dans la Chambre, mais sans aller aussi loin que cela, je crois qu'il y aurait quelques expulsions, si l'on faisait une enquête dans le département de l'Intérieur.

Le Gouvernement actuel a concédé 6,000 milles carrés de forêts dans le Nord-Ouest. Nous voulons bien admettre qu'une partie de ces terrains ont été concédés à d'honnêtes marchands de bois ; mais il n'y a aucun doute que 2,400 milles carrés sont allés à des spéculateurs.

Quels sont ces spéculateurs, et en la possession de qui ces concessions forestières sont-elles tombées ? Je crois que quelques membres de cette Chambre en ont eu une part. Quelques-unes de ces concessions sont maintenant en possession de nos collègues, qui ne sont pas seulement membres

de cette Chambre, mais parents très proches de l'honorable député de Brandon (M. Sifton) l'ex-ministre de l'Intérieur.

Je vois par les documents que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) paraît avoir été l'un des plus heureux soumissionnaires pour ces permis de coupe de bois, et je constate aussi que la Imperial Pulp Company est un autre soumissionnaire très chanceux. On ne voit qu'un seul cas où d'autres aient dépassé l'offre du député de Dauphin, et c'est celui de la Imperial Pulp Company. Le pays aimerait à connaître quels sont les membres de cette compagnie. Est-ce une compagnie dans le genre de la North Atlantic Trading Company ? Le Gouvernement craint-il de nous donner les noms de ceux qui la composent ? Le Gouvernement devait certainement savoir avec qui il traitait lorsqu'ils vendait des terrains à la Imperial Pulp Company, et pourquoi ne nous fait-il pas connaître les noms de ceux qui la composent. Sont-ce des membres de cette Chambre ? Appartiennent-ils à la même bande qui a obtenu de ce Gouvernement tant de faveurs illicites dans les achats de terres forestières et agricoles dans l'Ouest ? Pourquoi le Gouvernement ne nous donne-t-il pas leurs noms?

L'honorable député d'Assiniboïa-est a, l'autre jour, fait de son mieux pour défendre cette affaire. Il était commissaire des terres fédérales lorsque ces soumissions ont été envoyées ; c'est lui qui les a ouvertes, toutes portes étant closes autour de lui, et aucune autre personne avec lui, et le pays a de très forts soupçons sur ce qu'il a fait lorsqu'il a ouvert ces soumissions, et si lui-même ou d'autres dans le département n'auraient pas favorisé des amis en leur permettant de faire leur offre de quelques dollars seulement plus élevée que celles de leurs concurrents.

Nos amis de la droite vont nous répondre que ces soumissions ont été soumises à la concurrence publique, mais nous savons que la manière dont les annonces ont été faites que toute cette concurrence ne pouvait être que fictive ; que l'on n'a pas donné aux gens un temps suffisant pour aller faire l'examen des terres ; que quelques favoris seulement connaissaient leur valeur, on avait donné sans doute, à ces favoris tous les moyens possibles de faire l'inspection de ces concessions longtemps avant l'époque à laquelle on a demandé les soumissions.

Une autre circonstance particulière est celle que l'honorable député de Dauphin (M. Burrows) semble avoir été renseigné avant toute autre personne sur la route que suivrait le Transcontinental national, et qu'il a pu alors faire le choix des meilleurs terrains forestiers sur le parcours de cette route ; et ensuite grâce à un simulacre de demandes de soumissions, il a pu prendre ces terrains pour lui. Comment cet honorable député a-t-il pu obtenir ces informations ? Est-ce parce qu il était beau-frère du ministre de l'Intérieur de cette époque-là ? Je ne veux pas que c'en soit la raison, mais le public a beaucoup de soupçons à ce sujet, et il s'imagine que la proche parenté existant entre lui et l'honorable député de Brandon peut avoir eu une certaine influence.

Plus d'une fois nous avons eu la preuve de la vérité de ce vieux dicton que " le sang est toujours plus épais que l'eau." Nous avons vu l'honorable député d'Assiniboïa-est, l'exécommissaire des terres fédérales, favorisant son beau-frère Adamson, non seulement en matière de concessions forestières, mais aussi dans d'autres opérations, telles que l'octroi de terres à la compagnie de la vallée de la Saskatchewan, la concession de ranches à la compagnie Galway et la concession d'irrigation Robbins.

Toutes ces adjudications ont été faites à des personnes siégeant dans cette Chambre et parentes l'une de l'autre. Il n'y a aucun doute que c'est cette parenté qui leur a procuré l'avantage d'être riches aujourd'hui. Un honorable député représentant un des comtés du Manitoba nous a dit qu'il avait connu ces personnes pas très à l'aise, il y a quelques années, mais qu'elles ont acquis soudain de grandes richesses. J'avoue que nous vivons à une époque où il est aisé de gagner de l'argent dans le Nord-Ouest, et plusieurs en ont gagné. J'avoue aussi que ce pays offre de nombreux moyens de faire de l'argent, mais je demande si d'autres ont été aussi favorisés que ces personnes. D'autres avaient probablement autant d'habileté, mais elles n'ont pas accumulé autant de richesses, et n'ont pas été mises non plus en possession des meilleurs terrains forestiers entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses, ni des meilleures terres à blé, comme ces personnes favorisées.

Il y a quelques jours on demandait au Gouvernement de déposer les pièces originales. Ainsi que la Chambre le sait, le Gouvernement a combattu de jour en jour cette demande, jusqu'à ce qu'enfin il finît par déposer les pièces que l'on demandait. Ces documents ont été, je crois, une révélation pour les membres de cette Chambre et pour le public en général. Je ne veux pas entrer dans les détails de cette affaire, parcequ'elle a déjà été expliquée, mais ces documents montrent à leur face même qu'il y a quelque chose de louche dans le département de l'Intérieur. Ils montrent que différentes soumissions ont été reçues, toutes écrites par la même main, par un même individu, une contenant une offre minime et une autre faite en blanc et devant être complétée par le département. Il s'agit de savoir qui dans le département a rempli ces blancs et qui pouvait connaître quels étaient les autres soumissionnaires, parce que les documents montrent clairement que les blancs ont été remplis par quelqu'un dans le département de l'Intérieur.

Au sujet de la valeur des concessions fo-

restières obtenues par la Imperial Pulp Company, et par les honorables collègues de la droite, je ne puis donner de meilleures preuves que le fait que dans un cas le soumissionnaire qui avait réussi à obtenir sa concession de $500, l'offrait en vente au prix de $500,000.

Mais la question n'est pas de savoir ce que valent ces terrains aujourd'hui. Il s'agit de savoir aussi ce qu'ils vont valoir en dix et vingt ans. S'ils valent $1,000,000 aujourd'hui, je crois que le temps viendra bien vite qu'ils vaudront des dizaines de millions. Nous pouvons difficilement nous faire une idée des profits que ces personnes vont faire. Ces concessions forestières vont augmenter tellement en valeur qu'elles apporteront à ces personnes des fortunes dépassant tout ce que nous pouvons concevoir.

Les conditions de vente de ces concessions forestières sont entièrement différentes de celles des ventes sous le régime conservateur. Je ne suis pas ici pour défendre les actes de l'ex-gouvernement. Ce gouvernement ne vendait pas des terrains choisis tout spécialement ici, mais le Gouvernement actuel a non seulement demandé des soumissions pour une certaine étendue de terrains, mais il a donné aux soumissionnaires le privilège de choisir leurs lots dans les meilleurs régions forestières du pays. L'honorable député de Brandon nous dit qu'il en reste encore de grandes quantités de bois ; je ne suis pas prêt à le contredire sur ce point ; je ne sais pas quelle quantité il en reste ; mais je sais que les concessionnaires dont les soumissions ont été acceptées ont pu choisir leurs concessions dans les meilleurs terrains forestiers de la région, et que l'on ne leur a pas imposé d'obligations de les exploiter dans un certain temps fixe. Ils peuvent les garder tant qu'ils veulent ; tandis que sous le régime conservateur, le concessionnaire était obligé de construire une scierie et de remplir certaines autres conditions.

Lorsque le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir il a aboli toutes ces conditions et a accordé des concessions perpétuelles. Tant qu'il y aura un morceau de bois sur le lot l'acte est maintenu, et ces terres augmentent en valeur tous les ans. C'est un argument qui ne vaut rien que de nous dire qu'il y a vingt-cinq ans un gouvernement conservateur a accordé certaines concessions forestières à un certain prix par acre, et même des terres agricoles. Il y a vingt-cinq ans, 50 cents de l'acre était un bon prix pour les terres agricoles les plus fertiles dans le Nord-Ouest, mais aujourd'hui ces terres valent $25 à $40 l'acre. Il en est de même des terrains forestiers. Les conditions ont changé entièrement pendant les vingt-cinq dernières années, et d'ici à dix ou vingt-cinq ans ces terres auront doublé et même triplé en valeur. Qui aura à payer cette plus-value ? Ce sera le pauvre colon qui aura besoin de construire une grange ou une maison, et le spéculateur qui aura obtenu du Gouvernement des étendues immenses de bois de grande valeur retirera les profits. C'est une question dans laquelle le peuple est particulièrement intéressé. Quelques amis du Gouvernement sont devenus millionnaires et multimillionnaires et il faut que chaque dollar de cet argent sorte des poches du peuple. Je ne vois pas comment le Gouvernement pourrait refuser d'accorder cette enquête.

La résolution qu'on nous propose est très modérée. Le très honorable premier ministre se doit certainement à lui-même et à l'opinion publique d'accéder à cette résolution et d'accorder l'enquête. La demande est juste et raisonnable, et la seule raison pour ne pas l'accorder doit être qu'il y a quelque chose dans le département qui ne peut pas supporter la lumière du jour.

Pourquoi le premier ministre refuserait-il l'enquête? Est-ce parce qu'il a quelque chose à cacher? Craint-il que le peuple ne découvre ce qui s'est passé dans le département de l'Intérieur? C'est un scandale public que de voir comment certains députés qui ont des rapports intimes avec le Gouvernement, ont fait de grandes fortunes avec le pays, et ce ne serait que rendre justice au peuple qui paie de lui donner l'occasion d'examiner les documents originaux au département de l'Intérieur. Si le Gouvernement refuse d'accorder une enquête, nous ne pouvons qu'en conclure qu'il craint que l'on vienne à découvrir ce qui s'est réellement passé dans le département de l'Intérieur.

M. JOHN CRAWFORD (Portage-la-Prairie) : A cette heure avancée de la nuit, monsieur l'Orateur, je ne me propose pas d'entrer beaucoup dans les détails, mais je me lève seulement pour corriger certaines assertions inexactes de nos amis de l'autre côté de la gauche. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) ne veut pas que nous fassions de comparaisons entre l'administration actuelle et la précédente, mais la chose me semble toute raisonnable, surtout lorsque nous voyons sur les bancs de l'opposition quelques anciens membres de l'ex-cabinet conservateur, et qui, nul doute, si un changement du Gouvernement avait lieu, seraient de nouveau ministres. Dans cette circonstance, je crois que nous avons le droit de rappeler à la Chambre le passé de ces hommes et, à sa lumière, prévoir ce qui pourrait arriver s'ils réussissaient de nouveau à gagner la confiance du public.

L'accusation que l'on porte est que nos terres forestières sont administrées dans l'intérêt des spéculateurs et non pas dans l'intérêt du pays. Pour montrer combien cette accusation est fausse, je vais indiquer quelques ventes de concessions forestières qui ont été faites à des personnes que je connais bien. Prenons d'abord le canton forestier n° 1,388. Ce canton est situé dans l'angle nord-ouest de la province du Manitoba et les prix offerts dans les soumissions étaient de $307, $430, $2,000 $6,300 et $8,100. C'est le plus haut soumissionnaire

qui a obtenu la concession. Le concours à été clos le 18 septembre 1907.

Voyons maintenant une autre vente faite en 1903. La concession n° 333 a été offerte en vente et on a demandé des soumissions. Elle comprenait 23 milles carrés, et les soumissions ont été comme suit : $3,025, $4,600, $5114.44, $7,283, $7,510, $9,200 et $25,225. Voilà certainement un exemple qui contredit l'affirmation de nos honorables collègues de la gauche.

Une autre étendue a été aussi offerte en vente : le canton de bois n° 335. Le plus bas soumissionnaire offrait $1,005 ; le suivant $1,111.45 et l'adjudication fut accordée au soumissiannaire offrant $3,150. Je connais ceux qui ont obtenu ces concessions, et j'ai discuté la situation avec eux. Mais voici une autre étendue qui a été vendue par nos honorables amis de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir en 1884, le canton n° 410, 16 milles ¼ carrés. Je connais la personne qui l'a obtenue. Tout ce qu'elle a été obligé de faire a été de venir à Ottawa, de déposer une demande, et on la lui a accordée sans demander à d'autres de faire des offres. Je donne ces faits afin de montrer la différence dans la gestion des forêts par les deux partis.

La gauche semble avoir fait de notre honorable ami de Dauphin (M. Burrows), pendant ce débat, le point de mire de ses attaques. L'un d'eux a dit ce soir que M. Burrows avait toujours réussi à faire accepter son offre, excepté lorsque la Imperial Pulp Company est venue en concurrence avec lui. Or, j'ai parcouru quelques-unes des soumissions à son nom. Je constate qu'il a offert $750 dans sa soumission relative au canton n° 888, et que Knox Bros., de Glasgow, ont offert $850, $100 de plus seulement. Pour le canton n° 960 la soumission de M. Burrows était de $2,100 et la soumission de Thomas Mackey $10,000. Il n'y a rien qui montre qu'il y ait eu ici collusion, les deux soumissionnaires étant des amis du parti libéral. Pour la concession n° 958 M. Burrows avait offert $1,200, et celui qui l'a obtenue, $1,350. Pour la concession n° 988, la soumission de M. Burrows était $3,500, tandis que celle du soumissionnaire heureux était de $3,569.40. Pour le canton n° 1,050 M. Burrows avait offert $6,000, mais elle fut accordée à McDonald et Frith, pour $13,125. M. Burrows avait offert $5,100 pour le canton n° 1,281 et M. D. A. Robertson l'a obtenu pour $5,195. Dans ce dernier cas les soumissions étaient presque de même chiffre. Je suis certain que si dans toutes ces soumissions les chiffres eussent été de l'autre manière que le Gouvernement aurait été accusé de collusion et fraude.

M. STAPLES : Mon honorable ami (M. Crawford) me permettra-t-il de lui poser une question? Voudra-t-il dire à la Chambre combien de concessions forestières l'honorable député de Dauphin a réussi à obtenir du Gouvernement actuel ?

M. CRAWFORD.

M. CRAWFORD : J'ai ces chiffres en ma possession, mais je ne crois pas devoir les examiner ce soir. Au sujet des propriétés que possède l'honorable député de Dauphin, il y a un fait sur lequel les honorables membres de l'opposition ont été très heureux de passer très rapidement. Je veux parler de ses propriétés à Grand-View. Nos amis de l'opposition disent que tout a été bien fait. Il y a une très bonne raison pour laquelle ils s'esquivent d'une façon aussi adroite, c'est qu'une partie considérable de ces terrains forestiers à Dauphin a été vendue par le gouvernement conservateur à un prix bas. Par exemple, le gouvernement conservateur avait vendu une concession pour $800, et M. Burrows l'a payée $16,000. C'était là une excellente raison qui a empêché nos honorables amis de la gauche de discuter les concessions de M. Burrows à cet endroit.

Je ne voudrais pas retarder la Chambre plus longtemps, mais il y a une autre question que je désire vous soumettre, monsieur l'Orateur, ce sont les assertions extravagantes faites par nos honorables collègues de la gauche pendant ce débat. La Chambre connait les évaluations très élevées qui ont été faites de ces concessions forestières qui font le sujet du débat actuel. Prenons, par exemple, la concession du lac Cormorant. J'ai à la main une lettre qui a été écrite par M. H. A. McDonald et publiée dans les journaux, et je crois qu'elle devrait être insérée dans le hansard. On y verra que M. McDonald répond aux assertions de l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley).

Monsieur le rédacteur du "Journal",

Comme MM. Ames, Perley et autres membres du Parlement ont dans la Chambre des communes pendant ces derniers jours, ainsi que le rapporte le " Morning Citizen ", beaucoup parlé de McDonald et Frith et de la Saskatchewan Lumber Co, je vous demanderai de m'accorder un espace dans les colonnes de votre estimable feuille, pour que je puisse rectifier quelques-unes des assertions et insinuations absolument trompeuses—assertions qui nous placent dans une position fausse, et que je ne puis laisser passer sans y répondre. Permettez-moi tout d'abord de dire que je ne soulève pas d'objection, au contraire, je désire que l'on fasse l'enquête la plus complète au sujet de toute vente de terrains forestiers que j'ai pu obtenir du gouvernement fédéral. Je ne me rappelle pas avoir jamais demandé de faveur ni en avoir reçu, et je n'ai fait aucune entente avec M. Fraser ou toute autre personne, au sujet de soumissions relatives aux coupes de bois, ainsi que certaines paroles que M. Ames semblent l'insinuer. D'après ce que je sais, M. Ames ou M. Perley auraient pu obtenir comme moi les concessions dont ils parlent.

M. Ames aurait dit que la concession du lac Cormorant contient environ six ou sept millions de pieds de bois au mille carré, et je voudrais bien qu'il ne se trompât point dans ses chiffres; cependant, je dois lui dire que s'il peut d'ici à la fin de la présente année y trouver cette quantité de bois, je lui en

donnerai la moitié. Quant à M. Perley, qui est lui-même un commerçant de bois et devrait en connaître la valeur, je vais lui offrir un bien meilleur marché. Il nous aligne de gros chiffres à propos de ce qu'il appelle le "sacrifice" de cent vingt-cinq milles carrés près du Pas, et pour lesquels il dit que l'on demande aujourd'hui $375,000. Or M. Perley peut acheter cette concession aujourd'hui, s'il le veut, pour $75,000, sans y ajouter les $300,000, ou si l'opération est trop mince pour lui et s'il peut engager un de ses amis à payer $375,000 pour la concession, il pourra garder comme commission les $300,000 dont il parle si facilement. Ceux qui ne sont pas au fait de l'état réel des choses peuvent être portés à croire, par les discours de ces honorables députés, que nous sommes des spéculateurs achetant et gardant les terrains forestiers simplement pour nuire aux colons, tandis que la vérité est que, pendant les trois ou quatre dernières années, nous avons exploité de grandes scieries et manufactures de bois, et que dans le moment actuel nous donnons de l'emploi à plus de trois cents hommes. Ces faits démontrent que les assertions et insinuations concernant les Macdonald sont, pour dire le moins, injustes, et bien que je comprenne la difficulté que les politiciens ont à se bien faire voir des électeurs, je m'oppose à ce que l'on interprète mal et que l'on fausse des opérations auxquelles j'ai été lié de façon à répandre dans le public l'opinion qu'il y a quelque chose de louche.

H. M. McDONALD.

Ottawa, 4 février 1908.

M. PERLEY : L'honorable député (M. Crawford) veut-il nous dire combien cette concession a été payée ?

M. CRAWFORD : Je ne le sais pas dans le moment. Je n'ai plus rien à ajouter.

M. PERLEY : La Chambre me permettra peut-être un mot d'explication personnelle en réponse à l'honorable député (M. Crawford). Je suis heureux qu'il ait lu la lettre de M. McDonald. Dans cette lettre il essaye de montrer que j'ai cherché à faire croire à la Chambre que cette concession valait $375,000. Naturellement, je n'ai rien dit de semblable. Je ne connais rien de la valeur de cette concession, mais ces personnes mêmes, dans leur prospectus, en demandent $375,000. C'est tout ce que j'ai dit. Ils l'ont payée $13,000 et en demandaient $375,000. Je suppose que ces commerçants ont leurs raisons pour évaluer leurs concessions à ce prix, mais je n'ai jamais prétendu en connaître la valeur moi-même.

M. CRAWFORD : Je suis heureux que mon honorable ami (M. Perley) se soit corrigé lui-même. S'il pouvait corriger ses amis, j'en serais doublement satisfait.

M. PERLEY : Si l'honorable député (M. Crawford) veut bien lire le hansard il verra que je ne fais que dire exactement ce que j'ai dit l'autre soir.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Ce n'est pas mon intention de retenir la Chambre bien longtemps. A mon sens, tout ce qu'il était nécessaire de dire sur le sujet a été dit pendant ce débat. Mais on a mêlé mon nom à cette discussion, et des membres de la droite ont tenté de me faire passer pour un millionnaire ; afin que mes créanciers ne prennent pas ces dires trop au sérieux, je crois qu'il vaut mieux pour moi saisir cette occasion d'expliquer que je ne possède pas la richesse dont ces honorables députés voudraient me doter.

Evidemment, quelques-uns des nouveaux membres de cette Chambre qui ont pris part à ces débats ne savent pas que cette question a été discutée à fond il y a plus de vingt ans. Mais tout le monde doit convenir qu'avoir recours à l'argument du *tu quoque*, c'est une piètre disculpation de la part de ceux qui sont impliqués dans les soumissions sur lesquelles porte la discussion. En ce qui concerne les opérations auxquelles mon nom a été mêlé, je n'ai pas à me disculper. La lecture du hansard des années passées suffirait à convaincre mes honorables collègues que je n'ai été mêlé en aucune façon à ces opérations.

Il faut considérer cette question de deux manières. Premièrement, non seulement les membres de cette Chambre savent, mais le public en général sait que depuis le commencement de la session la gauche a demandé le dépôt de certains documents, de pièces originales. Le Gouvernement les a refusés. Pourquoi ? On a donné plusieurs raisons, mais il est évident qu'aucune n'était valable, puisque le Gouvernement a fini par se rendre au désir de l'opposition. Nous avons découvert alors, dans ces documents, que dans le cas même qui nous occupe des soumissions fictives ont été envoyées au département de l'Intérieur. Voilà un fait connu du public maintenant, et le débat qui dure depuis trois jours porte sur ces soumissions fictives.

L'accusation formulée par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) dans son projet de résolution, et qui a été appuyée d'une manière très habile par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), est une accusation très grave contre le Gouvernement, une accusation très sérieuse pour des hommes qui se targuent devant les électeurs d'être membres d'un gouvernement honnête ; cependant, pas un ministre ne se lève pour défendre l'administration. A qui a-t-on dévolu la tâche de défendre le Gouvernement ? A un simple membre de cette Chambre, l'honorable député d'Assiniboïa-est qui s'est levé avant tout pour se défendre lui-même ; et dans cette défense il a eu l'audace de dire que les membres de la gauche devraient avoir assez de courage pour porter une accusation contre lui. Il y a si longtemps que l'on nous répète cela dans cette Chambre que je crois de notre devoir d'y mettre fin. C'est un argument d'enfant. Porter une accusation ? Peut-on porter une accusation plus forte contre un gouvernement que ne l'a fait l'honorable député de

Qu'Appelle (M. Lake), ou est-il possible d'apporter des arguments plus convaincants que ceux de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) ? L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) dit : "Accusez-moi." Il n'y a pas lieu de porter d'accusation contre lui comme membre de cette Chambre ; l'accusation est portée contre le Gouvernement. L'honorable député n'était pas membre des Communes à cette époque, il était un employé du Gouvernement, et indubitablement à mon avis, c'est à ce titre qu'il a cru nécessaire de se défendre lui-même. Entre autres choses il a dit que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'a pas osé, l'été dernier, lors de sa tournée dans l'Ouest, accuser ni l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), ni aucun de ses collègues mêlés aux mêmes opérations dans cette partie du pays. J'ai déjà entendu dire cela, mais je n'ai jamais cru que la chose était prise au sérieux. J'ai eu l'honneur d'accompagner le chef de l'opposition dans cette tournée pendant laquelle nous avons adressé la parole dans plus de soixante réunions, dans l'Ouest et dans l'Est, et à chacune de ces assemblées nous avons parlé particulièrement de ces questions, et presque tous ceux à qui nous en parlions dans l'Ouest les connaissaient et savaient ce qu'il fallait en penser.

Pourquoi aurions-nous eu peur de parler de ces opérations-là dans l'Ouest, puisque nous en avions parlé dans cette Chambre, en présence des députés qui y sont impliqués? Une fois pour toutes, c'est de l'enfantillage que de chercher à faire croire que nous avons peur de parler des opérations dont il a été parlé dans cette Chambre ; ce que nous en avons dit a été imprimé et passera à la postérité. Mais mon honorable ami sent le besoin de se défendre.

L'honorable député a mêlé mon nom à cette affaire. Il est bien petit, de sa part, de parler de députés qui ont demandé, il y a vingt-sept ans, des coupes de bois au Nord-Ouest. La députation se souvient qu'à cette époque-là nous avons fait honnêtement et candidement ce que chacun faisait, non seulement les membres conservateurs du Parlement, mais aussi les membres libéraux, en demandant des coupes de bois. Il était laissé sur le bureau de la Chambre des formules toutes prêtes dont chacun pouvait se servir. Cette contrée de l'Ouest venait d'être ouverte; personne n'y connaissait rien; elle n'avait pas même été arpentée. Nous savions que c'était un pays immense: c'était comme une sorte de réclame, que d'avoir autant de gens que possible dans la Chambre ou au dehors demandant des concessions forestières pour faire connaître, non seulement au Canada, mais dans les autres pays, qu'il y avait là d'énormes étendues que nous voulions voir exploiter. Il a été présenté plus de deux mille demandes. Quelqu'un a dit cet après-midi que cinq permis seulement ont été accordés. Il n'en a pas coûté un sou au Trésor public pour les décrets. Il a été fait plus de deux mille demandes et rendu cinq cents décrets, mais quatre permis seulement ont été accordés. Comme on l'a dit cet après-midi, le Trésor de l'Etat a bénéficié de ces opérations. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) savait qu'il avait à se défendre et à défendre le Gouvernement, mais il n'a pas raison d'avancer cet argument *ad hominem*.

La meilleure manière et la plus pratique d'en venir à une conviction est d'examiner la politique des deux partis sur cette question. Le parti conservateur était au pouvoir en 1872; il venait de faire l'acquisition de ce territoire en dépit de tous les efforts du parti libéral.

Cette prise de possession avait coûté peu de chose au gouvernement conservateur, qui s'empressa de faire des règlements motivés par le seul intérêt du pays. Personne ne pouvait obtenir de coupes sans payer, sans y ériger une scierie et sans y avoir fait certains travaux. Ces coupes de bois mettaient de l'argent dans le Trésor. En 1874, les libéraux ont à leur tour pris les rênes de l'administration et n'ont eu rien de plus pressé que de changer cette loi, de manière à permettre à leurs amis d'obtenir plus facilement ces concessions forestières ou n'importe quoi au Nord-Ouest, sans que le Trésor public y gagnât autant. Telle a toujours été la politique de ce parti. La loi a été changée et, pour le temps qu'ils ont été au pouvoir, il a été accordé 605 milles carrés de terrains forestiers sur lesquels il n'a cependant pas été coupé un seul pied de bois. Tout cela a été donné sans concurrence et, comme rente foncière, il n'a été reçu que $6,160. C'était là la politique libérale, la politique du parti qui plus tard proclamait que les terres étaient pour le colon et que le Canada devait appartenir aux Canadiens. Lorsque les conservateurs sont revenus au pouvoir en 1878, ils ont repris la loi de 1872 qui oblige celui qui obtient une coupe de bois d'ériger une scierie, de faire fonctionner cette scierie et de scier le bois. Ils ont porté le prix de la rente de $2.50 à $5. Toute personne à qui une concession était accordée avait à payer $5 de loyer par année pour chaque mille que le Gouvernement lui passait. Combien cela a-t-il dû rapporter au Trésor?

l'honorable député d'Assiniboïa-est a parlé de ces deux mille demandes dont il a trouvé la mention dans les débats de 1896. Il suffit de savoir lire pour accomplir pareil exploit. Il verra que M. Charlton, en mai 1886, a mentionné les noms de presque tous les habitants du pays, sauf les membres de son propre parti. Chacun pourrait en faire autant. A cette époque-là, ces demandes ne coûtaient rien du tout au pays. Les décrets, comme je l'ai dit tantôt, ne coûtaient rien. Trois ou quatre permis ont

été accordés, et combien le gouvernement canadien a-t-il retiré de cette source ?

Tant qu'ils furent au pouvoir, les conservateurs travaillèrent non pour leurs amis mais pour le plus grand intérêt du Canada et sans aucun but de favoritisme. Tous ceux qui demandèrent un permis pour le Nord-Ouest, libéraux comme conservateurs, furent traités sur un pied d'égalité. Il ne fut pas fait de passe-droits aux conservateurs, ni dans la Chambre ni au dehors.

Combien le gouvernement canadien a-t-il retiré de cette source ? Tout ce que le gouvernement libéral en a retiré, de 1874 à 1878, ça été $6,160. Combien le gouvernement conservateur a-t-il perçu, de 1879 à 1886?—un temps bien court. Il a ramené la loi à ce qu'elle était en 1872. La loi avait été changée par l'administration libérale pour favoriser ses amis, pendant que le gouvernement conservateur l'a changée de façon qu'il devînt plus difficile de s'assurer une coupe de bois. Malgré cela, qu'en est-il résulté. De 1879 à 1886, le gouvernement conservateur a reçu, pour loyers de terrains, $24,062.27. Là où des décrets avaient été rendus, sans délivrance de permis, le Trésor a reçu $21,-226.25, et, pour redevances, là où du bois avait été coupé, le OTrésor a reçu $8,587.92.

En tout le Trésor public a reçu de ces coupes de bois au Nord-Ouest, de 1879 à 1886, la somme de $54,176.44. Cela fait voir la différence qu'il y a dans l'administration des affaires de ce pays entre un gouvernement présidé par les conservateurs et une administration dirigée par les libéraux.

L'honorable député de Brandon (M. Sifton) disait, cet après-midi : Nous n'avons rien changé ; les règlements en vertu desquels nous avons administré nos terres à bois du Nord-Ouest sont ceux-là mêmes qu'il y avait au temps de l'administration conservatrice. Comment donc pourrait-on nous blâmer ? Cela me rappelle la réflexion de ce brave cultivateur qui disait : Il est vrai qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre la politique du gouvernement libéral et celle du gouvernement conservateur ; le gouvernement libéral a adopté votre politique sur presque toutes les questions ; mais là où vous commettiez un péché véniel, c'est un sacrilège qu'il commet ; ce sacrilège, le Gouvernement s'en est rendu coupable ici. Acceptons l'explication donnée par l'honorable député de Brandon. Alors que le gouvernement conservateur a refusé aux siens, dix-huit années durant, de rien leur laisser faire au Nord-Ouest qui ne fût pas honnête, des membres libéraux du Parlement, ou des amis à eux, ont pu, sous l'empire des mêmes règlements, s'enrichir par l'acquisition de coupes de bois au Nord-Ouest.

L'honorable député de Brandon a dit aussi cet après-midi : Nous avons au Nord-Ouest des coupes de bois pour encore 225 ans. Ceci n'est pas une excuse. Nous sommes ici les mendataires du peuple, chargés de veiller aux richesses du Canada et de faire valoir ses ressources. Nous n'avons pas le droit de livrer à nos amis, dans l'Ouest non plus qu'ailleurs, un bien qui pourra durer des centaines d'années. Ce n'est pas ce qui nous excusera de rien faire de ce qu'un particulier ne voudrait pas faire, s'il s'agissait de l'administration de ses propres affaires.

On nous a également parlé de l'espace de temps pendant lequel ces coupes ont été annoncées. L'honorable député de Brandon a dit : Vous nous avez accusés de vendre des coupes sans en donner un avis suffisant ; nous donnons un avis aussi long que le donnait les conservateurs, trente ou quarante jours. Il nous a donné lecture d'une liste de toutes les coupes de bois accordées et où le temps pendant lequel elles avaient été annoncées ne dépassait pas celui qu'on a donné dernièrement. Mais, qu'est-ce donc qui m'a frappé pendant qu'il parlait ? Comment se fait-il que, dans un cas comme dans l'autre, avec un long avis comme avec un avis bref, il s'est trouvé des gens qui savaient où étaient les bonnes coupes de bois du Nord-Ouest ? Ces gens étaient des amis du Gouvernement ; ils étaient allés au ministère de l'Intérieur, on les y avait accueillis amicalement, et ils avaient fait des offres pour des coupes dans l'Ouest. Ils n'avaient pas eu besoin de se rendre sur les lieux pour un examen; ils savaient ce qu'il y avait dans ces coupes ; ils savaient combien de bois il s'y trouvait ; ils savaient quelle sorte de bois il y avait là, et ils ont fait des soumissions comme celles que nous avons eues devant la Chambre. Une soumission portait $1,000. Un honorable député dit que nous n'avons pas besoin d'enquête, que nous sommes absolument renseignés. Nous savons qu'une offre de $1,000 a été faite, en même temps qu'une autre de six mille et quelques cents dollars. Comment se fait-il que, cette soumission pour six mille dollars à peine déposée, quelqu'un l'ait su et soit venu au bureau déposer une soumission pour $7,000 ? Un avocat se présente et dit : J'ai des clients qui veulent soumissionner. De cette façon un homme peut rester dans la ville d'Ottawa et de là acheté tout le Nord-Ouest. On nous dit cependant qu'une enquête est inutile.

Quelqu'un là, en arrière, se lève qui n'a pas plus d'affaire là-dedans que l'homme dans la lune, et proteste que rien de malhonnête n'a été fait. L'honorable député d'Assiniboïa a eu quelque chose à faire à cela, non pas comme membre du Parlement mais comme employé du Gouvernement. Il a su tout ce qui en était. Qu'est-ce que l'Imperial Pulp Company ? De qui se compose l'Imperial Pulp Company ? Ne sommes-nous pas autorisé à savoir cela ? Assurément. C'est peut-être quelque chose comme la North Atlantic Trading Company.

L'honorable député de Brandon a cette après-midi défendu son administration, et il lui faudra pour la défendre, travailler dix-huit mois dans douze chaque année. Il a dit que tout c'était passé régulièrement.

N'a-t-il pas, étant ministre et après avoir prêté serment de faire son devoir, passé un marché d'un million de piastres avec une compagnie qui n'avait jamais existé, laquelle a néanmoins touché cet argent. Quand nous avons voulu connaître à qui l'argent avait été payé, on nous dit que nous ne pouvions pas le savoir, que nous n'avions pas le droit de le savoir ; et le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a été le premier debout pour nous dire : Vous ne le saurez pas si M. Preston refuse de parler. Qu'est-ce que l'Imperial Pulp Company ? C'est quelque chose du même genre. Mon idée est que la North Atlantic Trading Company se composait de membres du Parlement, peut-être bien aussi de ministres et de sous-ministres, et personne ne m'ôtera cela de l'esprit. Qu'est-ce que l'Imperial Pulp Company ? De qui se compose-t-elle? Pourquoi ne croirais-je pas qu'elle se compose de membres du Parlement, et pourquoi n'avons-nous pas le droit de le savoir ? Pourquoi le pays n'a-t-il pas le droit de savoir ? Pourquoi cette question ne ferait-elle pas l'objet d'une enquête ?

Qu'est-ce que M. Nolan ? Il peut bien n'avoir jamais existé.

M. TAYLOR : C'est un beau-frère de Gallery, n'est-ce pas ?

M. BERGERON : Je n'en sais rien. On nous a parlé, l'autre jour, d'une nouvelle organisation ayant nom la Sturgeon Lake Lumber Company. Quel est cette organisation ?

L'hon. M. FOSTER : C'est facile.

M. BERGERON : La Sturgeon Lake Lumber Company s'est enregistrée à Régina (Saskatchewan) et l'un de ses membres porte le nom de J. G. Turriff.

Quel est ce M. J. G. Turriff ? A. Adamson est un autre de ces membres. Qui est ce M. A. Adamson. Geo. McCraney en est un autre. Qui est-il ? Il y a aussi A. G. Bell. Quel est ce M. A. G. Bell ? Je vois également un monsieur du nom de Dempster, dont je ne peux pas comprendre le prénom ; mais il est agent des terres fédérales à Humbolt dans la Saskatchewan. Quels sont tous ces gens-là ? Je vois là des noms qui sont ceux de personnes occupant des sièges dans cette Chambre. Est-ce que ces messieurs de la compagnie sont bien des membres du Parlement ? Comparez cela avec les demandes faites il y a vingt-deux ans par des personnes qui sollicitaient une chose à la disposition de chacun ; parce qu'alors tout le monde avait le droit de faire pareilles demandes, qu'elles vinssent de cette Chambre ou du dehors ; et il en a été fait un grand nombre. Mais à ceux-là qui demandaient, l'honnête gouvernement du jour répondait que, s'ils voulaient obtenir des coupes dans l'Ouest, ou ailleurs, pour en faire argent ou non—et ce pourrait être une légitime ambition d'espérer faire quelque argent—l'honnête gouvernement conservateur de ce temps-là répondait, dis-je: Vous pouvez avoir là un mille de coupes de bois, mais vous aurez à payer $5 par année ; vous aurez à payer le droit de coupe, il faudra que vous bâtissiez sur le terrain une scierie, et dans cette scierie vous devrez fabriquer un certain nombre de milliers de pieds de bois par jour.

C'étaient là les conditions imposées par une administration conservatrice honnête. Est-ce que le Gouvernement libéral qui est présentement au pouvoir a maintenu ces conditions ? Non. Chaque fois que des amis l'en ont prié, et nous savons qu'ils l'ont fait, ce Gouvernement leur a livré des coupes. Lorsque M. Mackenzie était premier ministre, n'a-t-il pas écrit à un ami qu'il avait à garder nuit et jour les coffres de l'Etat pour empêcher que ses associés politiques n'y missent la main. Y a-t-il aujourd'hui quelqu'un qui monte la garde. Le gouvernement Mackenzie a été battu le 17 septembre 1878 et, le 7 octobre, alors qu'il n'avait pas le droit d'agir au nom du peuple de ce pays, ce même gouvernement donnait à deux amies par un décret 200 milles carrés à choisir n'importe où dans les territoires du Nord-Ouest, et il était accordé trois ans à ces amis pour faire ce choix. Etait-ce celà une chose bien convenable ? Qu'il me soit permis de mettre en regard de cette conduite ce qui s'est produit quand le gouvernement conservateur quitta le pouvoir en 1896. Lorsque mon très honorable ami est entré en fonctions, il n'a pas toléré que sir Charles Tupper rendît un seul décret après sa défaite du 23 juin. Deux sénateurs avaient démissionné avant les élections générales, et mon très honorable ami, en acceptant de prendre les rênes de l'administration, refusa de permettre qu'ils fussent nommés de nouveau. Pour le gouvernement Mackenzie, après sa défaite, il livra à deux de ces amis 200 milles carrés des meilleures coupes qui se pussent trouver au Nord-Ouest.

J'ai prêté attention au discours de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton), et j'ai été beaucoup étonné. Il m'a paru avoir fait une très habile défense d'une très mauvaise cause ; mais il m'a semblé, comme il a dû sembler à d'autres, que l'honorable député (M. Sifton) ne s'était pas acquitté de sa tâche avec autant de bonheur qu'il l'a fait dans le passé en de semblable circonstances. La droite m'a tout l'air d'avoir partagé cette opinion, si nous devons en juger par la manière dont les applaudissements ont été distribués. Parfois, l'ancien ministre avait-il prononcé un mot que déjà ces messieurs l'applaudissaient avec éclat ; mais dans d'autres parties quand on ne pouvait pas manquer de s'apercevoir que les arguments de l'exministre étaient tout simplement absurdes, ses amis n'ont pas pu trouver le courage de l'applaudir.

Et l'honorable député (M. Sifton) nous a dit qu'en prenant, en 1897, la conduite de ce ministère, il a simplement, jusqu'en 1905,

suivi la politique adoptée par l'administration conservatrice d'avant lui. Mais les libéraux ont toujours proclamé que les conservateurs étaient des hommes pervers, que tous leurs actes étaient mauvais, et que, quand eux, les libéraux, viendraient au pouvoir, ils changeraient tout cela. Voici maintenant que nous tenons de la bouche même d'un de leurs propres ministres, que, dans son département, il n'a rien changé du tout, tout comme d'ailleurs nous savons que le Gouvernement, dans l'ensemble, n'a rien changé à la politique du parti conservateur sous d'autres rapports.

L'ex-ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il n'avait rien à faire avec le dépouillement des soumissions. Que pense de cela le premier ministre? Le premier ministre est responsable des actes de ses collègues, qui, après tout, ne sont pas grand'chose, attendu qu'ils font ce qu'il veut leur faire faire. Mais il est responsable de ce qui se fait. Voici pourtant un ancien ministre de la couronne, un représentant de l'autorité gouvernementale, qui, en dépit du serment qu'il a prêté, vient délibérément nous annoncer que, dans son propre ministère, il n'a eu rien à faire avec le dépouillement des soumissions, mais qu'il s'en rapportait absolument pour cela au député d'Assiniboia-est (M. Turriff), lequel décachetait ces soumissions, seul dans son bureau. J'avais toujours pensé que cette formalité du dépouillement des soumissions devait se faire en la présence d'au moins trois employés de l'administration. Il faut que le Gouvernement ait une confiance sans bornes en l'intégrité et la sagesse de l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff) pour lui avoir permis, étant commissaire des terres fédérales, d'être seul juge au dépouillement des soumissions.

Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Après ce que j'ai dit, j'ai confiance que, si j'ai le plaisir de siéger dans cette Chambre vingt-cinq autres années encore, il ne se lèvera jamais personnes pour m'accuser d'avoir obtenu des coupes de bois en 1882. Cette question a été depuis longtemps réglée. Ce n'est pas une justification pour le Gouvernement de dire que les conservateurs ont mal fait quand ils étaient au pouvoir. Il ne suffit pas au député de Brandon de nous apprendre que, de 1899 à 1905, les lois et règlements de l'administration n'ont pas été changés, et que les choses accomplies par le Gouvernement depuis 1896, l'ont été sous l'empire des mêmes lois et règlements qui existaient du temps des conservateurs. Quel mal peut-il y avoir à ce qu'une enquête soit tenue dans cette affaire ? Quel danger peut courir l'intérêt public.

Mon très honorable ami, quand il était dans l'opposition, n'aimait rien tant qu'à demander des enquêtes, lesquelles étaient toujours accordées par le Gouvernement conservateur. Lorsque ces messieurs de la droite siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, le gouvernement conservateur leur fournissait tous les renseignements qu'ils pouvaient demander, au point de payer les avocats qui s'employaient pour eux à parcourir les ministères pour y examiner les livres, aussi pour interroger et contre-interroger les témoins. Aujourd'hui nous ne demandons pas au Gouvernement de nous payer des avocats. Mais que pensez-vous qu'il arriverait si l'on nous donnait la même liberté que le gouvernement conservateur a toujours donnée à l'opposition libérale, si nous avions l'avantage de pouvoir faire venir, pour les examiner, les livres du ministère de l'Intérieur, ceux du ministère de la Marine et de deux ou trois autres ministères ? Si seulement le Gouvernement voulait bien ne pas se mettre en travers de nos recherches au comité des comptes publics, quelles belles découvertes nous y ferions, et comme le peuple de ce pays serait vite convaincu de la nécessité de cette enquête.

Mon très honorable ami peut bien se refuser à ce que nous lui demandons, mais alors le peuple de ce pays ne lui donnera pas longtemps son appui ; car, après tout, le peuple est notre maître, nous ne sommes ici que ses représenants, et il n'endurera pas longtemps un gouvernement qui refuse que l'on examine se s actes ; mais il confiera le soin des affaires du pays à des hommes qui les administreront d'une manière honorable et comme elles doivent l'être.

Je voterai pour la motion de mon honorable ami (M. Lake).

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : Monsieur l'Orateur, une fois de plus nous voyons dans l'embarras le ministre de l'Intérieur et son département. Il semble que la Chambre doive être constamment occupée en discussions concernant ce ministère.

L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Crawford) a reconnu que certaine coupe de bois peut se vendre aujourd'hui $75,000. On me dit que cette coupe a été achetée du Gouvernement il y a peu de temps au prix de $1,840, ce qui laisse pour l'opération un profit net de $73,000. Pourtant, il se trouve parmi la droite des hommes pour dire qu'une telle opération et beaucoup d'autres du même genre n'ont pas besoin d'être recherchées. Mais c'est pour avoir adressé un télégramme où il sollicitait la remise de $10,000 que sir John Macdonald et son gouvernement ont été chassés du pouvoir. Ici, un aveu a été fait par celui-là même qui le dernier a pris la parole du côté de la droite, et cet aveu seul montre qu'une enquête est devenue nécessaire. On nous a ensuite servi une masse de témoignages, qui, dirigés par la droite contre l'ancien gouvernement conservateur de sir John Macdonald, s'applique avec une égale force au gouvernement d'Alexander Mackenzie.

A entendre certains députés de la droite, on aurait pu croire qu'ils étaient en train

d'accumuler des faits pour un vote de blâme dirigé contre l'administration de sir John Macdonald. Mais à quoi bon toute cette tempête contre sir John Macdonald, qui n'est plus ici et dont le ministère a été depuis beau temps renversé. Des hommes intelligents ne s'en laisseront assurément pas imposer par cette sorte d'arguments *ad hominem*. Cette question forestière est un des points sur lesquels les deux partis diffèrent, et très sensiblement. Pour nous gens d'Halifax nous tenons que le bois, les minéreaux et les terres doivent appartenir aux provinces ; le parti libéral au contraire prétend que l'administration centrale doit les garder pour elle, et s'en servir, apparemment, pour le plus grand bien de ses amis.

Cette question est de première importance. Pour ce qui est du bois, nous savons que les choses ont beaucoup changé au cours des trente dernières années. Chez moi, dans mon comté, il se demandait il y a trente ans des soumissions pour brûler ou abattre jusqu'au bois d'érable de la plus belle venue ; on payait pour s'en débarasser, quand aujourd'hui on va jusqu'à donner $25 pour un arbre dont le bois n'a guère plus de valeur que celle de l'arbre dont il fallait jadis payer la destruction. A quoi bon mettre en parallèle nos forêts d'aujourd'hui avec celles d'il y a vingt-cinq ans ? Pour quiconque à jamais vécu dans un pays neuf, la chose est absurde au premier chef.

Il y a un point de cette question que l'on devrait, il me semble, sérieusement considérer. Tous ceux qui ont été dans les territoires du Nord-Ouest savent que cette contrée se divise en trois régions. La région du midi est sèche, elle a besoin d'être irriguée ; l'autre, qui sépare la première de la région des bois, est suffisamment arrosée par les pluies pour n'avoir pas besoin d'être irriguée. C'est là une précieuse partie de notre Nord-Ouest, et si, comme nous l'annonce l'honorable député de Brandon, la politique du Gouvernement doit faire que dans 220 ans tout le bois de ce pays sera disparu, cette sèche lisière du sud ne manquera pas de s'élargir pour, en définitive, envelopper toute la fertile vallée de la Saskatchewan, où, pour le moment, il se trouve tant de belles terres arables ; car la forêt, comme chacun sait, retient l'humidité dont le sol a besoin. Il ne faudrait pas ainsi vendre le bois en bloc. Il conviendrait de s'assurer que seuls les gros arbres seront abattus et soigneusement écartés, pour permettre aux autres de croître librement. De cette façon, nous sommes sûrs que la ressource ne n'épuisera point. Quant les provinces reprendront leurs terres comme nous espérons qu'elles vont le faire après les prochaines élections générales, elles en retireront un revenu beaucoup supérieur aux $375,000 que le gouvernement fédéral leurs sert aujourd'hui.

Détruire ainsi tous les arbres, c'est agir comme un cultivateur qui tuerait indistinctement son bétail jeune ou vieux. Le cultivateur qui veut disposer de son bétail vend ou tue celui-là seulement dont la croissance est achevée, laissant grossir l'animal jeune encore, pour ainsi perpétuer son revenu. Au lieu d'imiter cette sage conduite, l'administration actuelle donne son bois, petit ou gros, et, par là, détruit tout l'approvisionnement.

Rien ne pressait de concéder ces coupes de bois. On nous dit qu'il y a en ce moment plus de bois qu'il n'en est besoin dans les clos de la Colombie-Anglaise et des Territoires. Il ne semble pas que nous ayons besoin d'argent : avec des excédents comme cenx dont on a coutume de se tant vanter, ce n'est certainement pas pour la maigre somme de $1,840 qu'il est sage d'adjuger une coupe de bois dont la vente va rapporter à son concessionnaire $75,000, ainsi que nous l'annoncent avec vantardise certains députés de la droite.

Quand, après les prochaines élections, les provinces se verront remettre leurs terres, elles seront en état d'en faire un meilieur usage. Ce sera pour elles une source d'immenses revenus. Il y a dans chacune de ces provinces près d'un million d'acres non occupées. Qu'elles continuent de donner pour des homesteads les sections de nombre pair, comme ce Gouvernement le fait, et il restera encore dans chacune d'elles cinquante millions d'acres à vendre. Vendues à l'encan—car je ne conseillerais pas de les vendre par soumissions—vendues à l'enchère comme les terres d'écoles, cela devrait rapporter 10 dollars l'acre. Ce serait pour chaque province 500 millions, lesquels, placés à 3 p. 100, constituent une rente de 15 millions par année. Pour ne pas parler des mines et des terrains houillers, considérez ce que la population pourrait faire avec ses 15 millions par année. La première chose serait dt suivre l'exemple de la province d'Ontario qui a bâti son chemin de fer du Témiskaming et va le continuer jusqu'à la baie James. Ce chemin de fer sera la propriété du peuple d'Ontario ; et pourquoi les nouvelles provinces n'auraient elles pas, elles aussi, des chemins de fer ? Ce serait pour elles un grand avantage que d'en posséder, tout comme ce l'est pour la province d'Ontario. Cela créerait une concurrence avec les autres grands réseaux de la contrée. On peut toujours s'attendre à un fusionnement de ces trois réseaux. Les compagnies ont peu d'égard pour le peuple, et, si la fusion pouvait leur permettre d'augmenter leurs revenus, elles n'hésiteraient certainement pas à la faire.

Si les populations de la Saskatchewan et de l'Alberta avaient chacune un chemin de fer, leur appartenant et s'étendant de la frontière sud à la frontière nord dans chacune d'elles, si en outre elles avaient, à partir d'Edmonton, un chemin de fer à double voie qui se rendrait à Fort-Churchill sur la baie d'Hudson, voyez d'ici quels avantages ce serait pour elles. Au surplus, elles pourraient également se donner tous les embran-

chements qui leur deviendraient nécessaires. Le port d'un boisseau de blé coûte 1 cent pour 60 milles, mais un pareil chemin de fer abrégerait de plus de 1,000 milles le trajet que le blé doit parcourir. Cela revient à dire que tout habitant recevrait pour son blé 15 cents par boisseau de plus qu'aujourd'hui. Et ce n'est pas tout, il gagnerait sur son bétail de $10 à $12 par tête. La concurrence aussi avec les autres réseaux de chemins de fer lui ferait avoir sa marchandise à meilleur compte. Le colon arriverait plus aisément au lieu de sa destination, les tarifs de voyageurs seraient réduits, et la population de ces deux provinces pourrait alors gagner deux fois plus qu'elle ne le fait aujourd'hui avec ses champs.

A coup sûr, dans de pareilles circonstances, une enquête devrait être accordée. Faute de quoi, quand les gens de l'Ouest en viendront à comprendre combien l'état de choses actuel leur fait perdre, que le Gouvernement, malgré ses centaines de mille acres de terrains houillers laisse les populations périr de froid, qu'avec de grandes étendues d'épinettes et autres bois à moins de 100 milles de leurs habitations, ils comprendront vite la nécessité impérieuse d'un changement. Avec leurs terres à leur disposition et des chemins de fer à elles, ces provinces seraient indépendantes pour ces choses dont je viens de parler. Elles auraient au nord du bois à brûler et du bois de charpente. Ce bois de charpente, elles le paieraient de $8 à $10 les 1,000 pieds au lieu de $30 à $40.

On viendrait leur porter du bois à brûler à Saskatoon et autres lieux sur la ligne à $3 la corde, au lieu de $5 ou $6 qu'elles payent aujourd'hui. De fait, ces provinces sont bien injustement traitées par le Dominion. La droite, il me semble, ne devrait pas refuser l'enquête demandée. S'il n'y a rien d'irrégulier, quel mal peut-il leur en venir. Si jamais dans toute l'histoire du Canada une occasion a été fournie à un député ministériel, homme de conscience et d'honneur, se respectant lui-même et respectant le peuple qu'il représente, c'est bien aujourd'hui. S'il se trouve un tel homme parmi la droite, qu'il se lève sans plus tarder et qu'il donne son appui à cette motion.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Il s'est dit bien des choses sur la manière dont l'un et l'autre gouvernements, l'un et l'autre partis ont administré ces coupes de bois dont il s'agit ; mais j'ai bien peur que nous tombions toujours dans les mêmes embarras si elles continuent d'être administrées comme elles l'ont été jusqu'à présent.

Le Gouvernement prétend qu'il vend, mais en réalité il donne le bois à des amis du parti. Quand le Gouvernement concède ces coupes de bois, il passe un acte et l'adjudicataire paye une rente foncière. A combien revient-elle par mille pieds. Le Gouvernement donne un bail moyennant $2 ou $3 le mille carré. Un mille carré se compose de 640 acres de terre, et chaque acre fait 40,000 pieds superficiels. Chacun sait que les commerçants de bois payent à titre de droit de coupe, $4 à $5 par 1,000 pieds.

Cependant, malgré les 40,000 pieds par acre que contient un mille carré vous vendez ce mille carré de $4 à $10. Vous n'obtenez pas ainsi le meilleur prix de votre bien. Si vous vouliez en obtenir ce qu'il vaut, vous baseriez votre prix sur la quantité de bois qui s'y trouve et ne le vendriez pas à tant le mille carré. Dans ce pays-là le bois devrait donner de $150 à $160 par acre, si vous prenez pour base la valeur des 1,000 pieds. Il serait assez facile au Gouvernement d'envoyer là des évaluateurs qui s'assureraient de la quantité de bois qui s'y trouve. C'est là une chose que j'ai faite à maintes reprises et que je puis faire encore. Sans me vanter, je pourrais entreprendre d'évaluer à un demi-million de pieds près ce qui peut se trouver de bois dans un mille carré, dans dix, dans cinquante milles carrés, même si le mille carré devait comprendre 300 millions de pieds. Que le Gouvernement vende le bois à qui en voudra, mais qu'il ne le donne pas à bail à des amis, qui détiendront le fonds pour des fins de spéculation. Il y a dans ce pays, comme nous le savons tous, des marchands de bois, dont les baux ont couru pendant plus de cinquante ans, et le Gouvernement retire bien peu de chose de ces locations.

M. WM D. STAPLES (Macdonald) : Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, je n'ai jamais pris la parole en vue d'argumenter pour ou contre une proposition, à moins d'être bien sûr que mon devoir m'y obligeait. Si aujourd'hui je ne disais un mot ou deux à l'appui de la proposition faite par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) et appuyée par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), je ne croirais pas avoir fait mon devoir envers le comté que je représente ni envers la province d'où je viens.

Il est un peu tard pour entrer dans des détails ; mais si j'y tenais, je pourrais, à mon humble avis, apporter quelques éclaircissements à cette question du commerce du bois. J'ai bien une scierie ou deux dans cette contrée de l'Ouest, mais je n'ai pas vu qu'il me restât grand chose à manufacturer, avec ce que le Gouvernement y fait de ses terres à bois. J'en suis venu à la conclusion qu'il serait sage de ma part de tout abandonner aux gaillards qui déjà en ont une si grande part.

On me permettra bien de raconter un petit incident qui fera voir quelle opinion l'on a dans la contrée sur la manière dont l'administration traite cette question de nos forêts. J'ai eu occasion l'été dernier de faire en voiture un assez long voyage. J'avais pour guide un vieux pionnier du pays, qui, soit dit en passant, est un ami du ministère. Me montrant du doigt un arbre

qui s'élevait isolé dans la prairie, il me dit : " Staples, voyez-vous cet arbre ? " " Oui ", lui dis-je. " Eh bien, ajouta-t-il, c'est le seul arbre de cette vaste contrée de l'Ouest qui ait échappé aux mains des Quatre." " Qu'est-ce que c'est que les Quatre ? " lui dis-je avec une curiosité bien naturelle, " Les Quatre, répliqua-t-il, vous me surprenez pour un membre du Parlement qui a déjà fait trois sessions si vous ne savez pas que les Quatre, ce sont Turriff, Burrows, Adamson et Sifton ".

Il y a longtemps que j'habite l'Ouest ; j'y suis arrivé presque en même temps que ces messieurs dont je viens de dire les noms, et je les connais depuis nombre d'années. Je les ai connus quand encore ils se donnaient bien du mal pour d'assez maigres résultats, cherchant à gagner leur vie, sur une ferme ou dans des professions diverses. Mais le parti libéral est venu au pouvoir, et tout de suite ces hommes ont quitté l'Ouest pour venir ici, proche des bancs du trésor, à proximité des lieux où ils pourraient mettre la main sur l'argent du peuple. Et, s'il faut en juger par la manière dont nous les voyons parader à travers le pays, une conclusion s'impose, c'est qu'ils ont réussi. Comme je l'ai dit, j'ai connu ces hommes quand ils ne jouissaient encore que de bien faibles ressources. Que sont-ils aujourd'hui ? Descendez dans les rues d'Ottawa, vous verrez leurs beaux chevaux et leurs fins équipages. Prenez passage à bord de quelque bateau qui vous amène le long des rives du Saint-Laurent, et vous y verrez leurs splendides maisons d'été. Avaient-ils rien de tout cela quand ils sont arrivés ici?

Pour vous faire voir ce que l'un des Quatre a pu s'assurer je citerai un rapport qui a été déposé devant cette Chambre. Nous y trouvons que l'honorable député de Dauphin a eu.... j'allais dire de vingt à trente coupes de bois distinctes ; mais je vais plutôt donner lecture de la liste qui les énumère :

| Coupe n°. | Superficie en milles carrés |
|---|---|
| 814 | 15 |
| 827 | 44 |
| 966 | 50 |
| 992 | 40 |
| 1000 | 5 |
| 1001 | 6 |
| 1002 | 4 |
| 1046 | 40 |
| 1047 | 50 |
| 1054 | 1 |
| 1068 | 5½ |
| 1073 | 20 |
| 1095 | 12 |
| 1094 | 27 |
| 1099 | 44 |
| 1120 | 15 |
| 1191 | 50 |
| 1192 | 50 |

Je ne sais trop si c'est là tout ce que l'honorable député de Dauphin a pu obtenir, mais c'est déjà bien beau à ce qu'il me semble. Aussi il n'y a pas lieu de s'étonner si, comme l'a démontré un député de la gauche, un journal d'outre-mer, parlant des fameux Quatre, nous dit qu'ils font de leurs richesses un fastueux et vulgaire étalage.

Je m'abstiendrai de tout autre détail. Je dirai seulement que la population de cette contrée de l'Ouest, celle des provinces de l'Alberta de la Saskatchewan et du Manitoba, oui, et de la Colombie-Anglaise entendent qu'une enquête complète soit faite dans l'administration de ce département, dont elles tiennent le premier ministre responsable.

L'un après l'autre, les députés de la gauche se sont levés, s'efforçant d'obtenir une déclaration de la part du premier ministre. Accordera-t-il une enquête ? n'en accordera-t-il pas ? C'est à lui d'en décider, c'est lui qui peut ouvrir la porte. Dans toutes les campagnes auxquelles j'ai pris part, du haut de toutes les tribunes, les partisans du chef du ministère (sir Wilfrid Laurier) l'ont proclamé grand homme, honnête homme, homme qui ne voudrait pas permettre que le Gouvernement soit accusé de transactions et de manipulations, comme il l'est maintenant sans accorder une enquête complète. Je demande au premier ministre s'il permettra que le vote ait lieu sans justifier cet éloge que l'on a fait de lui ; sans déclarer qu'il permettra que l'on procède à une enquête complète sur tout ce qui touche à ce ministère. Le peuple demande cela, et il compte sur le chef du Gouvernement pour l'obtenir.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Il est tard ou plutôt de bonne heure : cependant, il me semble impossible de laisser passer l'heure sans dire un mot sur cette question.

Permettez-moi tout d'abord d'exprimer ma surprise de ce que dans un débat se prolongeant pendant deux ou trois jours sur l'une des plus importantes questions qui soient jamais venues devant la Chambre des communes, et comportant l'une des accusations les plus graves qui aient jamais été portées contre une branche quelconque de l'administration ; dans un débat conduit avec modération, raison et réflexion, au cours duquel on a fourni des preuves suffisantes pour émouvoir la Chambre et le public, aucun ministre n'a pris la parole, sauf celui directement en cause. Encore ne l'a-t-il fait que pour dégager sa responsabilité. Le premier ministre ne saurait échapper à sa responsabilité pour ce qui s'est passé dans ce ministère. Le ministre s'excuse en disant: Je n'étais pas ministre lorsque ces choses se sont passées et je ne suis pas responsable de ce qui a eu lieu. Le premier ministre ne peut en dire autant. C'est lui qui a fait choix de l'ex-ministre de l'Intérieur et qui lui a laissé le Gouvernement exclusif et presque absolu de ce ministère, ainsi que l'a dit ce soir l'honorable député de Leeds (M. Taylor).

Le très honorable chef du Gouvernement a lui-même mis ce collègue en évidence, il l'a placé à la tête de ce ministère ; il est

responsable de la conduite administrative de chacun de ces deux ministres. Cependant, après trois jours de débats, après des discours raisonnables, modérés, "ad rem" et remplis de faits, de la part des députés de l'opposition, il n'a pas dit un mot pour se défendre ou s'expliquer. Chaque discours, depuis celui de l'honorable auteur de la motion (M. Lake) jusqu'à la harangue du dernier orateur (M. Staples) a révélé des faits appuyés par des documents ; chaque document a ouvert de nouvelles échappées, a mis en lumière de nouvelles méthodes d'explication, a fait naître de nouvelles idées sur l'administration de ce département depuis dix ans. Analysez les discours prononcés de l'autre côté de la Chambre pour défendre un ancien employé de ce ministère. Imaginez-vous un gouvernement qui, lorsqu'il est attaqué, se cache derrière un fonctionnaire, un homme à qui l'on paie un salaire journalier. La seconde défense a été faite par l'honorable collègue qui est aujourd'hui à la tête du ministère ; mais il a eu soin de dire qu'il ne connaissait pas grand'chose de ce qui s'était passé au temps où il n'était pas directement responsable. La troisième défense nous la devons à un monsieur qui a quitté le ministère ; il vient devant la Chambre non pas pour défendre le Gouvernement, mais pour se défendre et se glorifier lui-même—c'est en effet tout ce qu'il a tenté dans son discours d'aujourd'hui.

Mais le pays ne sera pas satisfait avant d'avoir entendu le très honorable chef du Gouvernement. Le très honorable ministre a pris en face du public, en 1896, un engagement d'honneur. Il a proclamé le principe de l'honnêteté administrative et il s'est engagé, si on lui accordait le pouvoir, de conserver la terre au colon, de ne point la donner ou la vendre au spéculateur. Il a déclaré à Toronto et ailleurs que la vie publique, que la vie administrative n'était pas aussi pure et aussi franche qu'elle devrait l'être ; il s'est engagé, s'il en obtenait le mandat, de purger l'atmosphère politique et d'administrer convenablement la chose publique.

Quel plus énorme scandale se peut-il concevoir, que de trouver siégeant dans cette Chambre quatre hommes bénéficiant des faveurs du Gouvernement et de privilèges ? L'honorable ministre a nommé une commission royale dans le but ostensible de s'enquérir au sujet des compagnies d'assurance. Ayant organisé cette commission —une commission de chambre ardente—il s'est mis, avec l'aide de son ministre de la Justice, à poursuivre, comme pourrait le faire un limier, deux ou trois députés qui avaient acheté des terres au Nord-Ouest... mais pas du Gouvernement. Ils n'avaient pas suivi de routes tortueuses, ils ne s'étaient pas présentés le chapeau à la main au ministre de l'Intérieur. Ils n'avaient pas payé des avocats pour envoyer des soumissions fictives afin d'obtenir secrètement des choses qu'ils n'osaient pas demander ouvertement pour eux-mêmes. C'étaient des hommes qu'on ne pouvaient soupçonner de collusion avec des fonctionnaires quelconques du Gouvernement, mais qui allaient, comme ils en avaient le droit, acheter des terres des compagnies de l'Ouest.

Et cependant que voyons-nous ? Le ministre de la Justice dans le ministère du très honorable membre et son avocat payé, poursuivant ces hommes comme des limiers. Ils les épient au Nord-Ouest dans leurs négociations avec les compagnies indépendantes qui n'ont rien de commun avec l'administration; ils les observent alors qu'ils achètent moyennant un juste prix des terres qu'ils avaient le droit d'acheter. Et cependant n'a-t-on pas déclaré de ce côté (la droite) et cela depuis deux ans, sur les banquettes du Trésor et jusque sur les dernières banquettes que ces messieurs avaient grossièrement violé l'indépendance du Parlement en achetant de la compagnie du Paciqque-Canadien et d'autres compagnies; parce qu'ils avaient sagement obtenu quelque idée du futur tracé du chemin de fer et qu'ils avaient acheté des terres quelque part aux environs de ce tracé probable. Les organes serviles, payés et subventionnés du très honorable ministre, doublement payés, il le sait bien, ainsi que les honorables messieurs qui siègent derrière lui de l'autre côté de la Chambre et leurs partisans au dehors, se sont acharnés contre ces hommes, déclarant qu'ils ne devraient pas siéger au Parlement, qu'ils n'étaient pas indépendants, qu'ils étaient parvenus à découvrir le tracé du futur chemin de fer et qu'ils avaient acheté, avec de l'argent, des terres le long de la voie projetée. Monsieur l'Orateur qu'avons-nous découvert aujourd'hui ? Le très honorable ministre le sait-il ? Le comprend-il ? A-t-il une conscience. (Exclamations.)

Ces rumeurs ne nous arrêterons pas, et avant la fin nos adversaires en entendront bien d'autres.

Qu'est-ce que le très honorable ministre a entendu aujourd'hui ? Quels sont les faits, sans phrases ? Le Grand-Tronc-Pacifique, sa propre créature, a reçu en subventions et en garanties d'intérêt des millions de l'argent du pays. A peine cette compagnie avait-elle obtenu sa charte—et dans cette charte l'on jalonnait le tracé qu'elle devrait suivre — avant presque que la chose fût faite, alors que l'encre du traité était encore humide, les partisans du très honorable ministre se trouvaient déjà sur la piste. Ils parcouraient la route de la future voie ferrée ; on les trouvait à Dunvegan, au col de la Tête-Jaune, sur tous les points importants de la ligne, possesseurs de vastes coupes de bois par lesquelles passera la voie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'elle aura été arpentée, à travers lesquelles rouleront ses wagons. Ces coupes de bois n'ont pas été achetées de la compagnie du Pacifique ni de la compagnie de la baie d'Hudson ; c'est le Gouvernement

qui les a vendues, à la suite de négociations qui ne sont pas à son honneur, à la face même des documents. Ces mesieurs, le député de Dauphin (M. Burrows) avec ses centaines de milles carrés de coupes de bois, l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) avec ses concessions en divers endroits, l'honorable député d'Assiniboïa-est et autres, siègent aujourd'hui dans cette Chambre derrière le très honorable ministre ; ils votent avec lui. Grand Dieu ! comment pourraient-ils faire autrement ? Où seraient leurs sentiments de reconnaissance, s'ils ne votaient pas pour lui aveuglément ? Ils ont obtenu de lui ces concessions et c'est le peuple du pays qui en a soldé le prix. Où donc est notre ministre de la Justice ? Pourquoi n'instituez-vous pas une commission royale, pourquoi ne lui ordonnez-vous pas de suivre ces quatre hommes dans les sentiers tortueux qu'ils ont suivi pour arriver à s'emparer de ces concessions appartenant au peuple et obtenues du ministère de l'Intérieur, ainsi que les pièces le démontrent—pourquoi ne pas traduire ces hommes devant une commission royale et les dénoncer au mépris public ?

En vérité, l'acte de l'indépendance du Parlement se trouve violé lorsqu'un député achète un lot de terre du chemin de fer canadien du Pacifique moyennant un prix convenu. L'indépendance du Parlement reste intacte et resplendissante de pureté, si l'on entre par une porte dérobée, si l'on obtient à vil prix du Gouvernement des terres appartenant au peuple. Ils font cela et le très honorable ministre sait qu'ils le font. Nous comptons qu'il va remplir ses engagements et donner au Parlement l'occasion de savoir ce qui se passe dans ce ministère. Mais quelqu'un a dit—je crois que c'est le ministre de l'Intérieur—: Quel besoin avez-vous d'une commission ou d'un comité pour faire enquête sur la politique du ministère de l'Intérieur ? La politique de ce ministère, dit-il, est bien connue ; elle se trouve consignée dans ses archives. Personne ne demande une commission ou un comité d'enquête sur la politique du ministère. Ce sont les pratiques du ministère que nous voulons examiner. Le ministre de l'Intérieur et l'ex-ministre de l'Intérieur ont cru faire tout ce qui était nécessaire en occupant deux heures à défendre la politique du ministère. Nous voulons faire enquête au sujet des pratiques blâmables de ce ministère, qui sont devenues nettement mauvaises dès que cette branche de l'administration est tombée entre les mains du gouvernement de mon très honorable ami et sont restées telles jusqu'à ce jour. Ceci n'est pas un fait isolé. Il faut l'étudier à la lumière d'autres faits. L'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) n'est pas à son siège; je voudrais qu'il y fût. Nous entendrons sans doute quelque jour Wagner nous invitant à porter des accusations contre lui. Joseph Nixon s'avancera peut-être à son tour et nous dira : Pourquoi parlez-vous



de moi ; portez donc des accusations comme des hommes et alors nous en parlerons.

Qu'avons-nous à faire en cette circonstance avec l'honorable député d'Assiniboïa-est, en tant que député ? Rien du tout, à ceci près que nous examinons les pratiques d'un ministère où il était employé. Il s'est oublié. Il a oublié le passé. Il a eu l'audace de se lever dans cette Chambre, de nous regarder en face et de dire : Si vous avez quelque chose à dire contre l'administration de ce service sous ma direction, portez vos accusations contre moi. Nous n'avons pas l'habitude de formuler des accusations contre les fonctionnaires salariés de la couronne. L'honorable député n'était pas autre chose dans les opérations que nous essayons d'examiner. J'ai un mot à dire à cet honorable membre ou à son siège vacant. Il a déclaré à la Chambre qu'il s'était rendu à Stanstead et que du moment qu'il est monté sur l'estrade et qu'il a pris la parole, nous n'avons plus osé dire un mot. Des députés s'y trouvaient, mais ils sont restés confondus tant ils redoutaient l'honorable député d'Assiniboïa-est. Il a parlé et il comptait que nous lui donnerions la réplique, mais personne parmi nous n'a eu ce courage. Eh bien, monsieur l'Orateur, il est inutile pour moi d'en faire l'historique, mais en deux occasions il a été invité à mes assemblées, il était dans le voisinage, mais il ne s'y est point rendu. Quelqu'un dans cette Chambre voudrait-il croire que mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) s'est trouvé désarmé et tout tremblant parce que l'honorable député d'Assiniboïa-est faisait la campagne à Stanstead ?

M. BERGERON : Il n'est pas venu à notre assemblée de Magog.

L'hon. M. FOSTER : Non, il n'est pas venu. Je dois dire au sujet de l'honorable député que sa conduite, tant à Stanstead qu'ici, diminue encore la confiance que j'avais en lui en sa qualité de fonctionnaire du Gouvernement. En effet, à Stanstead comme dans cette Chambre il a absolument falsifié les faits pour avoir raison d'un adversaire. Qu'a-t-il dit à Stanstead?

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député devrait dire qu'un membre de la Chambre a falsifié les faits.

L'hon. M. FOSTER : Eh bien, il les a mal racontés, si cela vaut mieux. C'est une distinction très subtile qu'il est difficile de saisir. Si j'avais dit qu'il avait falsifié les faits de propos délibéré, j'aurais pu tomber sous l'application du règlement de la Chambre ; mais dans le cas actuel falsifier voulait dire qu'il les avait mal rapportés.

M. l'ORATEUR : Ma décision est celle-ci: Dire qu'un honorable député a falsifié les faits est antiréglementaire, dans l'opinion du président. Si l'honorable député (M. Foster) croit que cette décision n'est pas juste, il peut en appeler à la Chambre et ne doit

pas critiquer la décision après qu'elle a été rendue.

L'hon. M. FOSTER : J'ai quelque chose de plus important à faire maintenant que d'en appeler. Je m'exprimerai donc autrement, et, retirant ces mots, je dirai qu'il a mal raconté les faits. Est-ce régulier, monsieur l'Orateur ? Donc, il a mal raconté les faits dans le comté de Stanstead. On m'a affirmé là-bas que le député d'Assiniboïa-est aurait dit : Que veulent donc ces gens-là. Eh, mais le gouvernement conservateur, alors qu'il détenait le pouvoir, a remis en pur don à des députés et sénateurs conservateurs 29,300 milles carrés de terre. Il s'est levé dans cette Chambre et il a commis la même erreur. Il a déclaré ici à plusieurs reprises que le gouvernement conservateur avait aliéné à titre purement gratuit 29,300 milles carrés de coupes de bois. Est-ce vrai, monsieur l'Orateur ? Est-ce vrai, demanderai-je au très honorable leader de la Chambre ? Est-il vrai que l'on a aliéné ces terres ? L'ex-ministre de l'Intérieur a dit la même chose. Ces messieurs comprennent-ils le sens des mots. Est-il un homme qui voudra se lever et affirmer, à la lumière des faits, que le gouvernement conservateur a aliéné 29,300 milles carrés de coupes de bois ?

L'hon. M. OLIVER : Si c'est à moi que l'honorable député s'adresse, je dirai que ses amis ont certainement fait tout en leur pouvoir pour les aliéner.

L'hon. M. FOSTER : Je crains alors que si mon honorable ami (M. Oliver) se trouvait dans le comté de Stanstead ou dans tout autre comté il se rendrait coupable des mêmes erreurs. Que veut dire le mot " aliéner " ? Quand peut-on dire qu'on a "aliéné" une propriété ? C'est lorsqu'une autre personne entre en possession du titre de propriété. Le ministre de l'Intérieur, le député d'Assiniboïa-est oseront-ils déclarer devant la Chambre que le Gouvernement s'est dessaisi de la propriété de ces 29,300 milles carrés de terres à bois ? Jamais. Le très honorable premier ministre a répondu l'autre jour à une question, et le ministre de l'Intérieur y a aussi répondu. Entre ces deux réponses il y avait quelque divergence, mais pour les fins pratiques elles étaient identiques. Le ministre de l'Intérieur a lui-même déclaré en réponse à cette question : La quantité totale de terres aliénées par le gouvernement conservateur de 1878 à 1896 a été de 1,720 milles carrés. Le très honorable premier ministre avait dit la veille : environ 1,800 milles carrés. Voilà donc toute la vérité. Ces messieurs proclament que 29,300 milles carrés ont été aliénés, alors que le tout, à l'exception de 1,720 milles carrés, est resté entre les mains de l'Etat, et se trouve encore en sa possession, s'il n'en a pas été disposé depuis.

Le ministre de l'Intérieur dit que le gouvernement conservateur a aliéné ces terres en autant qu'il a pu. Le ministre de l'Intérieur a-t-il dit cela ?

L'hon. M. OLIVER : C'est ce que j'ai dit.

L'hon. M. FOSTER : Très bien.

L'hon. M. OLIVER : Et je désire réaffirmer que j'ai déjà dit, ce que mon honorable ami a discuté avec moi lorsque j'ai parlé : que sur la totalité de ces 29,300 milles carrés de terre, les concessionnaires ont exercé le droit de possession.

L'hon. M. FOSTER : Je discuterai maintenant ce point avec le ministre de l'Intérieur. Il dit d'abord que le Gouvernement a aliéné ces terres en autant qu'il l'a pu. Le Gouvernement aurait pu accorder un titre parfait pour chaque mille carré de terrain. Le ministre de l'Intérieur conteste-t-il cela ? Non, sans doute. Alors sa première affirmation est erronnée. La seconde affirmation se pose-t-elle sur une base plus solide ? Il dit que le Gouvernement a donné à chacun des détenteurs de ses 29,300 milles carrés les droits de propriété qu'ils ont exercé à titre de propriétaires. Eh bien, monsieur l'Orateur, cette déclaration est aussi inexacte que la première.

J'ai posé certaines questions au ministre de l'Intérieur, l'autre soir, il a consulté toutes les archives du ministère pour y répondre et il n'a pu citer que deux cas. Quels étaient ces cas ? Il a dit que M. Tisdale avait exercé les droits de possession et de propriété. Voyons si cela est exact. Par application d'un règlement largement conçu—je cite le ministre de l'Intérieur—sous un régime et des règlements qu'il déclare être justes et convenables—je le cite encore —et à ce propos qu'on me permette de rappeler à la Chambre que l'ex-ministre de l'Intérieur a aujourd'hui essayé de corriger les dires du ministre de l'Intérieur en disant que ce n'est pas cela que le ministre a voulu dire. Mais le ministre répète maintenant qu'il avait l'intention de dire cela et il s'en tient là.

L'hon. M. OLIVER : J'ai dit que le système était convenable, mais que l'administration était mauvaise.

L'hon. M. FOSTER : C'est bien cela que l'honorable ministre a dit. Mais je ferai remarquer qu'il y a une grande différence d'opinion entre l'ex-ministre et le ministre. L'ex-ministre , homme à l'esprit lucide, ne voulait pas être lié par ce que disait le ministre de l'Intérieur.

Le ministre de l'Intérieur, dans son langage caractéristique du pays de l'Ouest, a dit: Le système était bon, mais l'administration est pourrie. Maintenant quant aux actes de propriétaire. Sous une politique large approuvée par le ministre de l'Intérieur, sous des règlements approuvés par le ministre de l'Intérieur, M. David Tisdale, député, a exercé un droit qui lui appartenait de même qu'à tout citoyen du pays, et il a demandé

une coupe de bois. La demande reçue et enregistrée, l'on a adopté un arrêté en conseil accordant à M. Tisdale le droit d'exercer, à certaines condtions, le droit de propriété, sur certaines terres. Mais M. Tisdale ne pouvait, avant d'avoir rempli les conditions, couper ou vendre une seule pièce de bois de sur ces terres. Et quelles étaient les conditions ? Avant de pouvoir exercer le droit de propriété il devait payer la rente foncière, ériger une scierie d'une certaine capacité et faire faire l'arpentage à ses frais si la concession se trouvait dans une région qui ne l'était pas encore.

Après avoir fait tout cela il pouvait obtenir un permis de coupe. Alors il aurait des droits de propriété et il pouvait les exercer, mais pas une heure auparavant. Comment le ministre de l'Intérieur a-t-il établi que M. Tisdale avait fait acte de propriétaire ? Comme ceci : Après un certain temps M. Tisdale constate que la concession qu'il a obtenue ne contient pas de bois de commerce. Il revient vers le Gouvernement et lui dit : Je ne veux pas de cette concession ; donnez-m'en une autre. Le Gouvernement a annulé la première concession et lui en a accordé une autre comme il le demandait. Est-ce là faire acte de propriétaire ? Est-ce l'exercice du droit de remettre le terrain ? Il n'y a eu ni vente ni payement.

L'hon. M. OLIVER : Puis-je demander comment M. Tisdale pouvait rétrocéder ce dont il n'était pas propriétaire ?

L'hon. M. FOSTER : Cela ne sera pas difficile à comprendre, si mon honorable ami veut bien porter un instant sur ce point son esprit si juste et si avisé. M. Tisdale avait un droit qu'il ne pouvait exercer qu'à certaines conditions ; il avait obtenu ce droit du Gouvernement du Canada ; il le leur a rétrocédé. Dès cet instant, d'après les règlements, il avait le droit de demander une autre coupe de bois. C'est ce qu'il a fait et sa demande a été agréée. Mon honorable ami n'a pas démontré et il lui est impossible de démontrer qu'il avait qualité de propriétaire.

L'hon. M. OLIVER : Je demanderai à mon honorable ami si la concession à M. Tisdale a été annulée parce qu'il ne s'était pas conformé aux conditions et aux délais stipulés dans la concession.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre possède un avantage sur moi : il a les documents et je n'en ai point ; mais j'ai l'arrêté en conseil établissant qu'environ un an après sa première demande, il écrivait au ministère qu'il n'y avait pas de bois sur la concession qu'on lui avait accordée et qu'il n'en voulait pas, mais qu'il en demanderait une autre ; la première a été annulée et on lui en a accordé une nouvelle. Quant à l'ordre des dates, je ne puis le donner avec précision. C'est là tout ce que je sais d'après les documents. Ce n'était pas un droit de propriété. Ce droit ne devait lui être acquis que lorsqu'il aurait rempli les conditions. Ces conditions n'étant point remplies, le concessionnaire n'avait pas de titre de propriété et ne pouvait faire acte de propriétaire.

Permettez-moi maintenant d'aller un peu plus loin.

Mon argument portait sur la question de savoir si c'est à tort ou à raison qu'on prétend que, de 1880 à 1896, le gouvernement conservateur a aliéné 29,300 milles carrés de terres boisées. Je crois avoir victorieusement prouvé ma thèse. Le gouvernement conservateur n'a aliéné que 1,720 milles, d'après la réponse apportée avant-hier par le ministre de l'Intérieur, et qui figure au compte rendu de cette date que j'ai sous les yeux. Voici qu'un membre de cette Chambre se rend dans le comté de Stanstead, et abusant de sa position de député, exploitant son titre d'ancien fonctionnaire de ce ministère, dont les rouages secrets et le fonctionnement, affirme-t-il, n'ont pas de secret pour lui, il prend la parole et devant l'auditoire qui l'écoute, il s'écrie : " Les libéraux-conservateurs, qui prétendent que notre gestion est mauvaise, ont aliéné 29,300 milles carrés du domaine boisé et ont donné ces terres à leurs partisans. Foster en a obtenu 50 milles carrés, Colby, 50 milles carrés et ainsi de suite, d'un bout à l'autre de la liste." Et ces braves et honnêtes cultivateurs, et les autres auditeurs, qu'ont-ils conclu ? Ils ont vu et entendu un député au parlement fédéral, un ancien fonctionnaire du ministère ; ils ont ajouté foi à sa parole, dans la conviction que sa réputation était une garantie de sincérité et d'exactitude dans ses paroles et ils partent en se disant : " Les libéraux-conservateurs n'ont rien à y redire ; ils ont eux-mêmes aliéné 29,300 milles carrés, tandis que ces gens-là n'en ont aliéné que 6,400." Cette affirmation est absolument dénuée de vérité. Et ce député était jadis le fidèle fonctionnaire qui, se claquemurant dans sa propre chambre, la porte fermée à clef, loin des regards de tous témoins gênants, prononçait sur la demande de son beau-frère, de ses autres parents et amis politiques. Je ne crains pas de l'affirmer, la façon dont il s'est donné en spectacle, dans cette Chambre et dans le comté de Stanstead, au bénéfice de son parti, lui imprime au front la marque du partisan qui, dans les profondeurs les plus secrètes de sa chambre, loin de tout témoin ne serait pas éloigné de faire quelque chose, au bénéfice du parti, en matière de soumissions. L'honnête homme n'est jamais honnête à demi. Il se figure autant de probité lorsqu'il fait une affirmation devant des gens confiants, que lorsqu'il s'agit de la gestion de ses propres affaires. S'il manque de probité dans le premier cas, je ne me fierais pas à lui, dans l'autre cas. Voilà

en quelle posture se trouve le député d'Assiniboïa-est à mon humble avis.

J'ai dit qu'il ne s'agissait pas ici d'un cas isolé. C'est en 1900 que commence cette exploitation du domaine forestier ou même avant cette époque, alors que l'ex-ministre de l'Intérieur, en compagnie de cet honorable député qu'il avait amené de l'Ouest, pénétra, par la porte d'or, dans le paradis, je veux dire qu'il fit son entrée au ministère de l'Intérieur.

On se mît à l'œuvre dès le premier moment. Votre ex-ministre de l'Intérieur a pris la parole, aujourd'hui même et d'un air placide, d'un ton parfaitement calme, il nous a dit : " Je n'ai apporté de changement ni aux règlements ni à la pratique du ministère de l'Intérieur ; non, pas un seul changement. Le premier ministre l'a-t-il entendu ? At-il ajouté foi à sa parole ? " Je constatai—dit-il qu'en 1878, le gouvernement libéral-conservateur avait adopté un système sur lequel il basa ses règlements administratifs ; ce système fonctionna jusqu'en 1896, et cela sans le moindre embarras. En 1896, trouvant ces règlements en vigueur, je les appliquai jusqu'en 1905, et cela sans le moindre embarras. Je n'ai apporté aucun changement; non, pas un seul changement." Voilà ce qu'il affirme. Maintenant, passons au texte de la loi et aux témoignages. Sous le régime libéral-conservateur, quel était le fonctionnaire chargé d'examiner les soumissions et de faire les adjudications administratives. Le fonctionnaire, dis-je, qui exerçait ces fonctions lorsque l'ex-ministre entra en charge, et dont il nous a vanté, aujourd'hui même, la droiture et la probité ? Ce fonctionnaire, c'était M. Ryley, et M. Ryley, de concert avec ses collaborateurs, ouvrait les soumissions cahetées et rendait sa décision. Je n'ai fait aucun changement, dit-il ? L'homme qu'il avait amené de l'Ouest, il lui confia un poste de haute autorité, et désormais ce ne fut plus M. Ryley, assisté de ses collaborateurs, qui présida à l'ouverture des soumissions et aux adjudications administratives ; non, tout cela tomba dans le gousset privé de M. Turriff ; puis, lorsqu'il y avait des centaines de mille dollars en jeu et qu'il était en présence de considérations inspirées par l'esprit de parti que faisait valoir auprès de lui l'auteur même de la demande, avec l'appui d'amis intéressés et d'avocats qui tenaient à gagner leurs honoraires et à se faire payer leurs frais ; alors, saturé qu'il était jusque dans le tréfonds de son être par un intense esprit de parti, on l'installa dans une chambre sombre et isolée, avec pleins pouvoirs pour prononcer et rendre sa décision sur ces questions.

Il n'a pas apporté de changements, s'écrie-t-il. Mais, il a précisément effectué le changement même qui lui permettait de mettre à exécution les projets les plus néfastes en ce qui concerne la gestion de son ministère. Il n'a pas fait de changement. Que l'honorable député sache aujourd'hui s'il l'a ignoré jusqu'ici, que lorsque M. Clifford Sifton est devenu ministre de l'Intérieur, il s'attribua un droit qui, jusque-là, avait appartenu à l'exécutif, à l'égard des baux de pâturage tant révocables qu'irrévocables ; et dépouilla l'exécutif de ce droit et se l'attribua, à lui-même, à titre de ministre. Et que fit-il alors ? Les baux annuels, il les transforma en baux irrévocables, de vingt et un ans. Et quel était son conseiller, lorsqu'il prit cette décision ? M. J. G. Turriff, le député d'Assiniboïa-est. Il était là, lorsque le ministre abaissa la banière, pour laisser passer dans l'enclos Hitchcock et McGregor, la compagnie de ranches Galway, H. B. Brown et les cinq ou six autres animaux qui réussirent à franchir la barrière ? Et lorsqu'un nombre suffisant d'amis eurent pénétré dans l'enclos, quel est celui qui se remit à l'œuvre pour fermer la barrière des pâturages, afin d'empêcher tout autre d'y pénétrer, ce qui donnera un immense surcroit de valeur aux baux de pâturage accordés ? Il n'a pas fait de changement, il en a fait d'autres. Jusqu'à cette époque, la loi fixait le prix à payer pour la terre ; or, le ministre de l'Intérieur du jour prit sur lui de vendre des terres choisies dans tout le lot à $1 le mille, aux fermiers de ces terres à pâturage, à ces heureux mortels qui après avoir franchi la barrière, avaient obtenu des baux irrévocables ; puis un jour, ces messieurs bénéficiant de leur privilège, achetèrent ces terres à $1 l'acre pour les revendre, peu après à $12 l'acre, à une compagnie anglaise. Il n'a pas fait de changement ! Jusqu'à l'époque en question, celui qui avait obtenu un permis de coupe de bois, le détenait, au gré du Gouvernement. Ce permis, le Gouvernement pouvait le modifier et après avis d'un délai convenable, il pouvait le modifier de nouveau. Le colon, établi sur une terre limitrophe de la coupe de bois, avait le droit d'y prendre son bois de chauffage et de construction ; en outre, ce permis était révocable, au besoin et la terre était rendue à la colonisation. Eh bien, un des premiers actes de l'ex-ministre de l'Intérieur fut de modifier les conditions de telle sorte que, tant qu'il y avait du bois marchand de haute futaie sur les terres qu'il avait concédées à son beau-frère en premier lieu, puis aux autres favoris plus tard, les baux demeuraient irrévocables, c'est-à-dire qu'on pouvait détenir ces concessions à perpétuité.

Que nous a dit le ministre de l'Intérieur, aujourd'hui ? Le principal objectif, dit-il, c'est la conservation du domaine forestier. C'est vrai ; mais voyons, voici un homme à l'esprit éveillé qui, après avoir obtenu un bail révocable sur notification de deux ans, constate que ce bail est rendu irrévocable, grâce à l'intervention de son beau-frère, et vous prétendez que cet homme n'aura pas assez de bons sens pour cultiver sa concession et y aménager ses coupes de bois marchand, de façon que que ces coupes de bois

soient pour lui une source perpétuelle de revenus et de bénéfices ! Après cela, le ministre viendra nous dire qu'il n'a pas fait de changement !

Pendant tout ce temps, J. G. Turriff était l'homme qui l'aidait et l'incitait à enrichir ces gens-là. Quels services Hitchcock et McGregor ont-ils donc rendus au pays, pour qu'on leur ait ainsi concédé 100,000 acres de terre, par bail irrévocable de vingt et un ans? L'histoire mentionne-t-elle quelque noble geste qu'ils aient fait dans l'intérêt du pays? Quel service ont-ils rendu à l'Etat? Les annales parlementaires signalent-elles quelque action d'éclat, à leur crédit? Des Canadiens vont, dans le Sud africain combattre pour l'empire, au risque de leur vie et le Gouvernement ne veut pas même faire les frais de leur décerner une médaille. Mais Hitchcock et McGregor obtiennent 100,000 acres de terre par bail de vingt-et-un ans, et en moins de deux ans et demi, ces chers intermédiaires vendent leur bail et empochent $350,000 de profit.

On prétend que nous faisons des insinuations. C'est ce que nous chante partout le menu fretin. Je me borne en ce moment à un exposé des faits comme on en a souvent présenté au Parlement. Cet exposé s'adresse au premier ministre. Il ne s'agit nullement d'insinuations mais d'un exposé de faits.

Qu'ont donc fait Hitchcock et McGregor pour obtenir toutes ces richesses, aux dépens du pays ? Mais J. G. Turriff figure dans une autre affaire, non pas aussi importante, mais encore plus répréhensible. Quel est ce personnage du nom de H. P. Brown ? A-t-il jamais existé ? Le ministre de l'Intérieur me le dira-t-il, s'il le sait? Le ministre est muet. C'est une énigme. Je sais que le ministre, deux années durant, a cherché partout ce M. H. P. Brown, ou du moins, a prétendu le chercher. Pendant qu'on était à sa recherche, on laissait s'accumuler son arriéré. On lui avait consenti un bail irrévocable et pendant qu'on recherchait partout cet individu qui n'avait ni signé son bail ni fait les versements voulus, le véritable Brown fit son apparition en la personne de A. J. Adamson, député aux Communes. M. Adamson était en possession d'une cession-transport de la part de Brown qui n'avait jamais détenu le bail. Adamson exerçait le droit de propriété.

L'hon. M. OLIVER : Précisément comme les 450 bénéficiaires de l'administration de l'honorable député ont pu le faire, en vertu de ces décrets du conseil.

L'hon. M. FOSTER : Si on est assez simple pour s'imaginer que ces cas sont identiques, passe alors; je ne discute plus.

L'hon. M. OLIVER : Les deux cas sont absolument identiques.

L'hon. M. FOSTER : Devant la haute autorité qu'est le ministre de l'Intérieur, dont l'esprit logique est bien une des merveilles de la nature, je dois m'incliner, pour le moment. H. P. Brown est demeuré introuvable et n'a jamais soldé son arriéré. Il n'a jamais signé le bail, mais plus tard, M. Adamson, député aux Communes, se présenta avec une cession-transport de ce bail, qu'il portait dans son gousset depuis au moins un an et demi. Pendant que, dans sa candeur naïve, le ministère, sous la direction de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et du titulaire actuel (l'honorable M. Oliver) cherchait par monts et par vaux l'introuvable Brown, l'adjurant de faire acte de présence, de solder son arriéré et de signer son bail. Brown, sur ces entrefaites, se tenait caché dans la poche de pantalon de M. Adamson. M. Adamson avait transféré la cession-transport du bail qui n'a jamais été signé, à une compagnie qui, à l'époque où cette cession-transport s'effectua, n'avait pas reçu la personnalité civile. Enfin, M. Adamson obtint un bail de 60,000 acres en payant six mois de droit et en convenant de la prendre comme bail révocable. Le ministre fit un accord avec M. Adamson qui accepta ce bail révocable. Ce dernier constata que le bail n'avait pas la valeur qu'il lui était supposée.

Il en conféra donc avec M. Turriff qui, à cette époque, était député aux Communes. Turriff, l'ancien fonctionnaire et Adamson, le député, après avoir conclu avec le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) un solennel accord par lequel ils obtenaient à moins chers deniers un bail précaire, saisirent au collet l'obstiné mais peu énergique ministre et le forcèrent en le tenant à la gorge, à transformer ce bail précaire en bail irrévocable de vingt et un ans, pour le même montant et pas un sou de plus. Alors Adamson, député fédéral, vendit son bail et réalisa de cette vente un joli bénéfice, bien qu'il soit trop modeste pour nous en dire le chiffre précis.

M. NORTHRUP : Et c'est là ce qui est arrivé à Brown ?

L'hon. M. FOSTER : Voilà précisément ce qui est arrivé à Brown.

Or, monsieur l'Orateur, J. G. Turriff, le fonctionnaire démissionnaire, est justement celui qui a présidé à toute cette affaire. " Je ne suis pas un détective " s'écrie-t-il. Pourquoi donc recevait-il une rémunération de l'Etat ? Est-il une théorie mieux consacrée que celle qui veut que tout fonctionnaire public soit dans la mesure même de ses attributions, le dépositaire des deniers du peuple ? Ce monsieur touchait-il son traitement uniquement pour annoter les dossiers à la plume ou au crayon ? Etait-ce donc là toute la responsabilité de M. Turriff, à titre de chef du département ? " Je ne suis pas un détective " s'écrie-t-il ; je n'ai pas le droit de penser ; ma besogne est toute mécanique et je m'en acquitte ? Mais ce travail mécanique s'orientait rapidement vers l'exécution des ordres de M. Adamson et de M. J. G. Turriff, qui

est le beau-frère de M. Adamson. Peut-on concevoir pareil scandale ? Et n'établira-t-on pas une commission royale pour faire la lumière sur tous ces agissements ?

Comment ! vous créez une commission royale chargée d'opérer sous la direction de votre ministre de la Justice ; vous rémunérez cette commission sur les fonds publics, sous le prétexte que c'est une commission royale sur les assurances, dans le but de suivre à la piste les députés au Parlement qui ont acheté des terres de compagnies d'intérêt privé au Nord-Ouest, et tout cela sous le prétexte que ces députés avaient tenu une conduite répréhensible et violé la loi relative à l'indépendance des députés au Parlement. J'ai encore un mot à ajouter à l'égard de M. Turriff. M. Turriff a bien voulu me remettre, à ma propre demande un état portant la suscription " attesté ". Quand il me remit ce document, je lui demandai : " Est-ce là un document bien authentique du ministère de l'Intérieur " ? Voici sa réponse : " J'ai reçu ce document du ministère de l'Intérieur ; il est attesté." J'examinai la pièce et je vis qu'elle portait l'attestation en question.

Si j'eusse passé au bureau du ministre de l'Intérieur, pour lui demander la permission de voir dans les cartons les anciens dossiers se rattachant aux affaires relatives aux baux et aux permis de coupe de bois, on m'eût tout simplement éconduit. Mais pour M. Turriff, l'ancien fonctionnaire, le député d'aujourd'hui, la porte du bureau s'ouvre d'elle-même ; il obtient une copie attestée, s'il ne consulte pas lui-même les dossiers. C'est de cette copie attestée qu'il emprunte les extraits dont il donne lecture ici. Et cette copie est fausse. S'il a prêté l'oreille comme il l'a sans doute fait, au débat qui se poursuit encore, il saurait que ces données sont fausses. D'après ce document, le chiffre des terres aliénées par le gouvernement Mackenzie, durant la période de son règne, est de 310 milles carrés. Et cependant, en examinant la copie attestée, je lui fis observer que 200 milles carrés concédés à Cook et Sutherland ne figuraient pas dans cette pièce attestée. Et le député de Calgary (M. M. S. McCarthy) a donné ici lecture des décret du conseil qui, au nom du gouvernement Mackenzie, et aux derniers moments de ce gouvernement, faisait cadeau à Cook et Sutherland de 200 milles carrés de terres boisées, dans la mesure où la chose était possible dans les circonstances. Cependant, la copie attestée était bien là. Voilà les faussetés qu'il a débitées aux électeurs de Stanstead : Voilà ce qu'il a réussi à faire avaler à ses collègues de droite ; voilà ce qu'il a essayé de faire gober comme véridique par les députés de la droite. Mais ce document n'est pas véridique ; ce relevé est inexact, bien qu'il soit attesté, sans doute, par le ministère de l'Intérieur.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député (M. Foster) me permettrait-il de lui poser une question ?

L'hon. M. FOSTER : Certainement.

L'hon. M. OLIVER : Ces terres figurant dans cette concession accordée à MM. Cook et Sutherland ont-elles été aliénées ?

L'hon. M. FOSTER : Je me suis bien gardé d'employer le mot " aliéné ". J'ai bien quelque peu le sens de la valeur des mots de la langue anglaise, et la Chambre m'est témoin que j'ai affirmé que le gouvernement Mackenzie avait donné à MM. Cook et Sutherland ces 200 milles carrés, dans la mesure où les conditions le permettaient.

L'hon. M. OLIVER : C'est précisément ce que je désirais dire à la Chambre à l'égard des 450 concessions de même nature accordées par le gouvernement dont l'honorable député (M. Foster) faisait partie.

L'hon. M. FOSTER : Alors, il est fâcheux que le ministre ne l'ait pas dit. Que reste-t-il à ajouter ?

L'ex-ministre (M. Sifton) déclare qu'il n'a rien changé au régime établi. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) connaît-il un autre acte, chose que ses partisans au dehors appellent insinuation, et qui aurait eu lieu, dit-on, au pays ? Est-il au courant de l'historique de l'emplacement de la ville de Blairmore ? Sait-il que, lorsque M. Turriff était commissaire des terres de la Couronne, et M. Sifton, ministre de l'Intérieur, un partisan du Gouvernement, Malcolm Mackenzie obtint de Montalbetti une cession-transport d'un droit que celui-ci n'avait jamais possédé, droit que le juge en chef, M. Wetmore déclara frauduleux et faux, et conçu dans une pensée de fraude, dès l'origine, et qu'il n'a jamais rien donné à Montalbetti en retour ? Sait-il que, lorsque ceux qui croyaient avoir droit de revendiquer la possession de ce terrain présentèrent leur réclamation, ce même commissaire des terres fit preuve d'une célérité sans précédent dans les annales du ministère ? Tel jour, on reçut la demande ; le lendemain même, un inspecteur des terres fédérales reçut une dépêche lui ordonnant de faire enquête. Mais à peine cette dépêche était-elle arrivée à destination, qu'une idée frappa, qui ? Tout probablement le commissaire. Et au lieu de permettre à son propre inspecteur compétent de dresser son rapport, il donne ordre, par dépêche, à Joseph Nixon de faire un rapport. Nixon, célèbre par ses fraudes, celui-là même qui falsifia, un jour, les souches de ses chèques, s'appropria l'argent et vola les deniers de l'Etat ; Nixon, dis-je, reçut instruction de remplacer l'inspecteur compétent.

Et Nixon fit sa besogne. Mackenzie et lui allèrent ensemble jusqu'à l'emplacement. Nixon fit son rapport, le montra à Macken-

zie et l'envoya ici à Ottawa. Puis, en moins de rien le commissaire des terres de la couronne alors en fonction à Ottawa, prit la cause en mains, la jugea et rendit sa décision dans l'espace de six ou sept jours, en déclarant que Mackenzie avait droit à cette propriété. Alors une protestation fut déposée par l'avocat de Lyons qui demandait du délai afin d'établir que ce transfert était frauduleux. Mais la réponse fut : Non, non; je ne peux arrêter le char du temps; Malcom Mackenzie n'attendra pas; je rends ma décision et Mackenzie aura le titre du terrain. Mais un tribunal plus élevé intervint. Dans le ministère de la Justice, il existait un homme moins souple, pour l'époque, et quand les avocats de Lyons soumirent la cause à David Mills, David Mills répondit : Quoi qu'il arrive le bref sera émis. Il leur remit le bref et ils portèrent la cause devant le juge Burbidge. Le juge en chef Wetmore fut invité à examiner l'affaire et à rédiger un rapport et le juge Burbidge était prêt, sur l'examen du rapport, à annuler le transfert, auquel cas le terrain aurait fait retour à la couronne. Le commissaire des terres ne fit pas de changements. Mais que fit-il? Il s'avança devant le tribunal, annula la concession et accorda le terrain à Malcolm Mackenzie pour $3 l'acre, un emplacement de ville valant au moins $100,000.

L'hon. M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Cette question a été discutée en Chambre à la session dernière et le dossier qui a été déposé sur le bureau ne confirme pas la déclaration de mon honorable ami.

L'hon. M. FOSTER : C'est une affaire d'opinion. Si un député quelconque de la droite, excepté le ministre de l'Intérieur, avec sa curieuse fabrique de logique, avait fait cette déclaration, je lui aurais accordé un peu d'attention, mais j'ai examiné l'affaire complètement et je sais ce que je dis. Ce n'est pas une insinuation, c'est l'affirmation d'un fait dans l'intérêt de mon très honorable ami. Et il y a plus, le Gouvernement au lieu de demander à cet homme de payer les frais, a payé actuellement environ $2,500 de frais pour le procès et il lui a donné le terrain pour $480.

Ai-je besoin d'aller plus loin? Nous avons entendu la discussion au sujet de ces soumissions qui ont été remises à M. Turriff et nous avons vu comment il était seul pour faire l'adjudication, mais il n'est pas un détective.

Il s'agit d'une coupe de bois d'une étendue de 90 milles carrés. A. W. Fraser avait des renseignements sur la coupe de bois du lac du Cèdre, il fit une demande pour qu'on la mit en vente. Elle fut mise en adjudication par un avis insuffisant et personne d'autre que lui n'avait eu la possibilité de voir cette coupe et d'en faire l'estimation. M. Fraser déboursa $500 et obtint les 60 milles carrés pour lesquels il avait fait une demande. M. Turriff n'était pas un détective il n'allait pas se dire : Quoi ! voilà un terrible gaspillage des terres du pays, cette immense superficie de 60 milles carrés que l'on doit choisir parmi 300 milles carrés environ, me paraît être une opération absolument illégale et je n'accepterai pas cette soumission. L'ex-ministre et le ministre actuel de l'Intérieur semblent croire qu'il n'avait pas le droit de rejeter les soumissions. Le Gouvernement n'est jamais tenu d'accepter une soumission ; il peut faire appel à de nouvelles soumissions et le public peut soumissionner, mais le Gouvernement peut dire en tout temps, jusqu'à ce que la décision ait été rendue : Ce prix n'est pas suffisant. C'est ainsi que le gouvernement Whitney procède, c'est là ce qu'il a fait dans le cas des droits de mine du lac Kerr, quand il a refusé une offre de $51,000 et obtenu, en demandant de nouvelles soumissions, $187,000 et la redevance en plus. Mais ce fonctionnaire n'était pas un détective; que lui importait le prix, que lui importaient les droits des citoyens à cette étendue de terre ? Ce n'est pas à lui de discuter, il n'a pas à poser de questions, il doit simplement agir et mourir—c'est-à-dire apposer machinalement sa signature pour accorder cette coupe à M. Fraser. Je désire savoir ce que mon très honorable ami en pense. Ensuite, M. Fraser est allé voir M. Turriff et M. Turriff lui a accordé trente milles en plus des soixante, choisis dans la même étendue; jamais il ne les mit en adjudication et jamais il n'exigea un seul dollar en plus des $500 déjà payés. Mon très honorable ami pense-t-il que ce soit là une opération équitable ? Oh ! mais dit l'ex-ministre, qu'importe, il nous en reste encore des quantités ? Le même argument a été présenté par le ministre de l'Intérieur. Quand une héritière confie à un agent la gestion d'une propriété, si elle vient le voir dans la suite et lui dit : Voulez-vous me rendre des comptes au sujet de votre propriété ? Oui, dit-il, j'ai aliéné—absolument dans ce cas-ci—un tiers de votre propriété. Combien avez-vous retiré de cette vente ? Oh ! une somme insignifiante. Mais vous ne m'avez pas traitée d'une manière équitable, vous avez réellement donné cette terre, vous avez gaspillé mon bien. Reçoit-elle une réponse et la justice est-elle satisfaisante si l'agent dit : Mais ma bonne dame il en reste encore beaucoup. Et ainsi le ministre et l'ex-ministre de l'Intérieur pensent que c'est parfait du moment qu'il en reste encore des quantités. Ce n'est pas du tout une palliation ; on a abusé de sa confiance, si l'on n'a pas agi seulement dans l'intérêt de l'héritière. Le ministre de l'Intérieur dit : Notre politique a été suivie de succès. Il la défend avec l'argument suivant parmi tant d'autres. Il dit que la politique du Gouvernement a été heureuse si on la compare à celle du parti libéral-conservateur, parce qu'en vérité, il y avait cinquante-cinq scieries dans le Nord-Ouest

en 1896, tandis qu'il en existait quatre-vingt neuf en 1907 ; parce qu'en 1896 une certaine quantité de bois de construction a été fabriquée et qu'en 1907 on en a fabriqué une quantité beaucoup plus grande.

Il n'est pas nécessaire de s'appesantir sur cette argumentation, chacun peut voir instantanément que la seule méthode de mettre une politique à l'épreuve repose sur un état de choses analogue. Vous fabriquez plus de bois de constructions en 1896 qu'en 1881 et davantage encore en 1907, qu'en 1896, parce qu'il y avait là plus de monde, parce que les facilités pour livrer ce bois au public étaient plus grandes, et parce que les demandes de chaque colon pour du bois de construction sont plus abondantes, parce que dans les commencements ils se contentaient d'habitations plus primitives, et qu'ils sont à même aujourd'hui d'en construire de meilleures.

Je demande au premier ministre si oui ou non, écartant de son esprit l'idée que nous désirons une enquête dans l'administration de son gouvernement ou du ministère, à cette époque spéciale, et sachant que tout ce que nous demandons est un examen du système en vigueur dans le ministère, en nous basant sur les documents qui ont été produits dans le débat durant ces trois derniers jours, je lui demande s'il a l'intention de se placer en travers de la porte d'entrée pour empêcher les mandataires du peuple de constater comment leur propriété a été administrée. Le parti libéral-conservateur représente à la Chambre trois millions d'habitants de ce pays. Ces terrains sont la propriété du peuple. Nous sommes envoyés ici pour défendre les droits du public sur ces propriétés. Ces terrains appartiennent au peuple et non à mon très honorable ami ou au ministre de l'Intérieur. En qualité de représentants de trois millions d'habitants, nous déclarons que nous croyons qu'il y a eu malversation, et pour ma part, je le crois fermement. Nous nous présentons à l'entrée de cette maison d'affaires du Canada, et comme représentants de trois millions d'habitants aussi intéressés que les autres citoyens du pays dans cette propriété, nous demandons qu'on nous laisse pénétrer à l'intérieur.

Nous demandons une reddition de comptes. Eh quoi ! une chose pareille ne s'est-elle jamais vue dans une maison particulière d'affaires ? C'est étrange que les gens qui sont intéressés de moitié dans cette maison ne pourraient pas demander à jeter un coup d'œil sur leurs propres opérations pour constater si elles ont été bien ou mal conduites et feuilleter les dossiers ! Imaginez le conseil de direction d'une banque ou d'une compagnie ; cinq sur neuf des directeurs répondent aux quatre autres ou aux actionnaires de toute la compagnie quand ils se présentent à la porte en disant : Nous avons des soupçons sérieux sur tel ou tel employé et sur les agissements de la banque ou de l'entreprise commerciale, nous désirons connaître la vérité—imaginez la majorité des directeurs se levant et répondant : Vous ne verrez pas les papiers originaux ! C'est absurde ! Or quelle est la déclaration que nous avons ? Portez des accusations précises. C'est là ce qu'on nous dit : Portez des accusations. Quelles espèces d'accusations ? Des accusations personnelles? Comme membre du Parlement, je refuse de faire des accusations personnelles contre l'honorable député d'Assiniboïa-est. Nous faisons l'examen de l'administration du ministère de l'Intérieur, et non pas de l'honorable député en tant que membre du Parlement, mais comme employé salarié du Gouvernement. Quelles accusations personnelles désirez-vous ? Pouvons-nous demander sous serment un mandat d'arrestation pour meurtre ou pour vol, avant d'avoir pu pénétrer et jeter un coup d'œil sur nos propres affaires? Au nom de quel règlement et pour quelle raison pouvez-vous refuser le droit d'examen, quand nous avons montré ce que nous vous avons fait voir ? Vous vous êtes efforcés de nous empêcher de vous montrer quelque chose. Votre ministre de l'Intérieur nous a mis à la porte ; votre ministre de l'Intérieur a refusé de nous donner communication des documents originaux. Vous, vous-même, monsieur le premier ministre, avez refusé de nous donner ces papiers jusqu'au moment où les sentiments du public se sont élevés contre vous et alors, de mauvaise grâce, vous avez déposé une collection de ces documents. Il y a encore quatre collections que vous n'avez pas déposées et qui ont précisément trait à cette question.

Vous proposez-vous de les apporter ? Puis-je demander au très honorable premier ministre s'il se propose de nous communiquer les pièces originales ? Ayant apporté un dossier, déposera-t-il les autres? Il a le pouvoir d'y mettre obstacle. Les demandes sont bien en arrière dans les journaux de la Chambre. Il est presque impossible d'arriver jusqu'à elles en suivant l'ordre régulier, avant des semaines nombreuses et peut-être n'y arriverons-nous pas du tout. Nous avons été arrêtés quatre fois quand nous avons essayé d'adopter ces motions sans discussion. Quelle est votre politique ? Le très honorable premier ministre se propose-t-il de soutenir encore que son ministre de l'Intérieur nous fermera la porte et nous refusera ces documents? Je crois qu'il devrait être mieux conseillé. Il s'apercevra qu'il existe une opinion hors de cette Chambre. Quelquefois il m'a semblé que le premier ministre, dans un profond désespoir, ferme ses yeux et ses oreilles à tout ce qui se dit autour de lui ou à son sujet, de crainte que s'il essayait de le défendre il ne se mette dans une situation pire que s'il ne disait rien.

Je vous déclare que le peuple du Canada est soulevé. Je vous déclare qu'il y aura un examen dans le ministère aussi vrai que Dieu est au ciel. Vous pouvez peut-être, avec votre majorité rejeter cette motion.

Il y a des députés qui convoitent des emplois qu'ils savent ne pouvoir obtenir s'ils ne se maintiennent pas solidement aux basques du très honorable premier ministre ; cent deux députés, sénateurs et ex-députés ont déjà été récompensés par des emplois publics rétribués avec l'argent du peuple. Combien y en a-t-il qui siègent derrière vous et qui ne convoitent pas quelque récompense semblable ? Vous serez soutenu si vous fermez les yeux. Si vous refusez un examen, si vous refusez un comité, vous serez soutenu ici, mais vous pouvez être sûr que le temps viendra tôt ou tard où le ministère de l'Intérieur sera visité du sommet à la base. Le peuple aura le droit indiscutable de voir comment ses affaires sont gérées et il renversera finalement tout obstacle. Quelle objection existe-t-il ? A qui cela nuira-t-il si nous obtenons ce comité ? C'est une question simple. Quel intérêt sera lésé ? Le ministre de l'Intérieur dit qu'il est prêt à l'accepter. L'honorable député d'Assiniboïa-est dit: Arrivez avec vos accusations, et les autres disent : Formez vos accusations, il n'y a rien de fautif, vous n'êtes qu'une bande d'insinuateurs. Qui sera atteint si vous accordez le comité ? On vous aidera si tout est trouvé en bon ordre.

Le soupçon du pays, ce nuage menaçant qui descend sur nos têtes, se dissipera. Que ne donnerait pas le ministre de l'Intérieur pour dissiper ce soupçon des foules, ce nuage qui s'abat en ce moment sur vous, ce soupçon qui vole de bouche en bouche, cette affirmation publique justifiée par le vulgaire étalage de richesse que se permettent des hommes politiques, qui, il n'y a pas si longtemps, à leur entrée dans les ministères publics, étaient aussi dénués que nous le sommes des biens de ce monde et de moyens d'existence ? On parle dans le public, on se communique ses impressions et ses observations ; les populations demanderont compte à tout député qui refuse de faire la lumière sur la question de ce ministère et tôt ou tard, la lumière se fera. D'ailleurs, qui en souffrira ? Vous vous proclamez innocent de toute faute. Personne n'en éprouvera de tort, si c'est vrai. Au sens politique, si nous portons ces accusations et que nous soyons dans l'impuissance de les prouver, elles retomberont sur nous. C'est nous qui en ressentirons le contre coup, et non pas vous. Quel tort pourrait-il en résulter ? Le seul inconvénient de faire une enquête ne devrait pas nous faire hésiter. Je le demande : Quel tort pourrait-il résulter de cette enquête ? Il n'y a rien de prouvé, dites-vous ? Il ne s'agit que d'insinuations ? Voyons un instant ce qui a été prouvé. Il est prouvé que jamais le Gouvernement n'a fait d'enquête sur la valeur de ces terres boisées, avant de les vendre. Se figure-t-on qu'une société commerciale ayant des articles à vendre mette ces choses en vente sans en avoir fait l'évaluation et sans en connaitre le prix ?

M. FOSTER.

Mais, s'écrie le ministre de l'Intérieur, autrefois, vous n'aviez pas d'évaluation de ces terres ? Votre argument n'a pas le poids d'un fétu dans la balance. Cela ne vous intéresse pas. C'est avec le peuple que l'ancien gouvernement a eu à traiter et il a réglé ses comptes avec le peuple. Il est prouvé qu'il n'y a eu, sous le régime actuel ni mise à prix ni enchère réservée au Gouvernement. Vous avez accepté le prix qu'on vous a offert. Que l'enchère fut de $10 ou de $10,000, vous l'avez acceptée ; si elle était de $10,000, tant mieux encore, mais enfin, il est prouvé que vous avez accepté pour les terres boisées le prix offert par le plus offrant et dernier enchérisseur, quelque minime que fût l'offre. Il n'y a eu ni concurrence ni publicité. Ce n'était que de la comédie, ou de la poudre jetée aux yeux du peuple pour lui en imposer ; il y a eu semblant de concurrence, mais ces documents prouvent que réellement la concurrence n'a pas existée. Y a-t-il eu concurrence pour la coupe du bois Fraser ou pour l'importante concession limitrophe de la première ? C'est ridicule de prétendre que ce soit là de la concurrence.

On n'a pas établi des distinctions entre les terres à réserves et celles à aliéner. Le ministre de l'Intérieur, a formulé cet argument-ci: "Nous voulions nous débarrasser de nos terres et nous tenions à les vendre à des concessionnaires qui les exploiteraient ? Les a-t-on vendues réellement à de véritables exploitants ? Est-ce qu'Alexander Smith doit faire l'exploitation de ces terres ? Alexander Smith exploitant ces coupes de bois dans la contrée de la rivière à la Paix ! Allons donc ! Je pourrais parcourir toute cette liste couvrant 3,000 milles carrés, sans y trouver même le prétexte de l'exploitation. ni même de perspective d'exploitation pour une ou deux périodes décennales à venir. Aussi cet argument croule par sa base. Nous avons prouvé qu'il n'existe aujourd'hui ni examen critique des soumissions, ni limite fixe, et que leur acceptation est une simple formalité. Dans toutes les listes dont on nous a donné lecture relativement aux concessions accordées sous le régime conservateur, l'étendue des coupes de bois oscille entre trois milles et 50 milles ; mais c'est par exception si on a concédé plus de 50 milles au même concessionnaire. Or, aujourd'hui, un seul individu peut obtenir 50 milles ; il peut obtenir 250 milles et même 300 milles, comme l'ont fait M. Burrows et autres concessionnaires de coupes de bois dites de spéculation.

D'après le même principe, ils pourraient obtenir 1,000 milles carrés on même 6.000 milles. Mais, s'écrie le ministre, c'est parfait ; il en reste encore beaucoup. Il a assigné une limite maximum de 220 ans à l'âge du Canada pour l'épuissement de ces ressources forestières et alors le Canada pourra mourir ; car pour le pays, l'épuisement

du domaine boisé de l'immense ouest canadien, c'est la mort sans phrase. Par conséquent, nous appuyant sur toutes les raisons déjà données et sur la preuve parfaitement établie, nous demandons : Pourquoi l'enquête n'aurait-elle pas lieu ?

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Monsieur l'Orateur, j'ai prêté l'oreille, à mainte reprise, aux discours prononcés par le député de Toronto-nord (M. Foster) tant à la tribune populaire que dans cette enceinte législative; mais si je ne me trompe, tous mes collègues, ministériels comme antiministériels, s'accorderont à dire avec moi, que la harangue qu'il vient de commettre est bien la plus singulière élucubration qui ait jamais été faite au pays, sur une question d'intérêt public. L'honorable député semble hanté par deux cuisants souvenirs : et d'abord, celui du résultat des dernières élections complémentaires. Les députés de la gauche, ayant formulé leur programme d'Halifax, constatèrent, en se présentant devant le corps électoral, que personne au pays n'avait cure de ce programme, et force leur fut bien de recourir, à l'instar de l'honorable député (M. Foster) à Stanstead, à cette tactique d'insinuations, à ces allégations sans preuve que ces messieurs se permettent à l'endroit des députés de la droite. Ces députés de l'opposition se sont sans doute flattés de l'espoir naïf que, parce qu'ils ont réussi à chasser du pouvoir à Ontario le gouvernement Ross, ils réussiraient aussi, à force de calomnies et d'insultes lancées dans l'arène fédérale, à jeter assez de boue pour salir, par leurs éclaboussures la réputation d'honorables membres de cette Chambre. Mais le verdict récemment rendu par les électeurs, aux dernières consultations populaires, a donné à entendre à l'honorable député que sa tactique avait abouti à l'avortement et voilà pourquoi il se tord sous la cuisante douleur que lui fait éprouver le souvenir de sa défaite. Voilà pourquoi nous avons entendu, ce soir, cette interminable harangue, cet étonnant produit de son prolixe vocabulaire. Voilà la raison d'être de ces déclarations, de ces singulières allégations, de toutes ces évolutions, ces digressions, qu'il s'est permises tout autour de la question des concessions forestières, allant juqu'à nous répéter ces vieux contes tories empruntés de la brochure "Révélations des Sessions." Je le répète, s'il a pris pareille attitude, ce soir, c'est qu'il a encore tout frais à la mémoire l'amer souvenir de la défaite que vient de lui infliger le corps électoral en décidant que toutes ces déclarations sont vides de sens. En allant un peu plus loin ce soir, en renchérissant sur les exagérations dont il est coutumier, il s'est imaginé, sans doute, que quelqu'un ajouterait foi à ses paroles. Mais je le dis à regret, en abordant cette question des coupes de bois, l'honorable député a réveillé le souvenir d'un triste incident de sa carrière. Après avoir entendu, l'année dernière, le terrible réquisitoire lancé par le ministre de la Justice contre l'honorable député, je lui dirais volontiers : " Allez et ne péchez plus." Il ne saurait se plaindre si quelque député de la droite rappelle à son souvenir ou à celui de la Chambre cet incident qui rouvre une blessure mal cicatrisée dans son esprit et le porte à lancer les singulières paroles que nous avons entendues ce soir.

Vieux parlementaire qu'il est, il ne saurait l'ignorer : au point de vue de la doctrine constitutionnelle et de l'usage parlementaire, l'argument qu'il nous a présenté, ce soir, en faveur de la création d'un comité d'enquête sur la gestion du ministère de l'Intérieur, au cours des dix années dernières, cet argument, dis-je, ne tient pas debout. Il le sait, et il ne tient pas, sans doute, à ce que je lui rafraîchisse la mémoire à ce sujet. Si l'on consulte le hansard on trouvera la doctrine même exposée par l'honorable député, lorsqu'il siégeait sur les banquettes ministérielles, touchant les conditions qui doivent présider à la création des comités d'enquête. Pourquoi donc, ce soir même, alors qu'il s'agit de délibérer une résolution bien précise, présentée par le député de Qu'Appelle (M. Lake), demandant qu'il soit fait enquête sur certains marchés se rattachant aux coupes de bois, pourquoi, dis-je, l'honorable député s'avise-t-il de ramener sur le tapis ces racontars sur les terrains de Blairmore, l'affaire T. B. Brown et toutes ces légendes répétées à satiété sur lesquelles, il le sait il ne saurait appuyer d'arguments valables, militant en faveur de la création d'un comité ? Mon honorable collègue est un merveilleux ergotiste ; il appartient à la tribu de ces gens qui excellent à fendre les cheveux en quatre :

Can a hair divide
'Twixt west and sou'west side.

Avec sa merveilleuse fertilité d'esprit, il a cherché à prouver que les bénéfices que ses anciens amis ont pu recueillir d'un titre obtenu gratuitement sous le régime conservateur, se résumaient à rien du tout et que ces terres n'ont pas été aliénées en leur faveur. Je me garderai bien de marcher sur ses brisées, en me livrant à pareilles subtilités : seulement, je ferai observer qu'il suffit d'étudier les dossiers pour se convaincre que ces messieurs avaient parfaitement droit au titre de ces concessions forestières, titre qu'ils auraient eu la faculté de faire valoir, à un moment quelconque, au cours de ces années.

Ces distinctions subtiles viennent trop tard, puisque l'aveu tacite en a été fait par les députés de la gauche, sous l'ancien régime et que sir John Thompson lui-même, alors premier ministre, n'a pas osé, en discutant la question, avancer l'argument formulé par l'honorable député, se contentant de justifier la chose à un autre point de vue. La motion présentée par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) demande l'institution d'une enquête portant sur la gestion du ministère de l'Intérieur au cours de la

dernière période décennale. Or, une enquête portant sur la gestion d'un ministère ou sur toute autre chose est une proposition si simple, si naturelle, si facile que l'usage parlementaire et les droits constitutionnels autorisent tout député à prendre la parole et à dire : Je soupçonne qu'on a commis quelque irrégularité ; il importe donc d'établir un comité d'enquête. Dans l'état d'âme ou se trouve aujourd'hui l'opposition, s'il fallait céder à sa demande, nous serions encore ici, à la Noël, a faire des enquêtes. S'il est une note bien caractéristique du parti antiministériel, c'est qu'il a oublié toutes ses traditions, tous ses systèmes d'antan, bref, toutes les doctrines qui lui étaient sacrées par le passé. Ces honorables députés ont même mis au rancart le programme d'Halifax ; ils n'ont plus qu'un seul objectif en vue, aujourd'hui, qu'une seule occupation ; soupçonner leur prochain. Je vois avec peine figurer le député de Saint-Antoine, Montréal, (M. Ames) parmi ceux qui ont oublié les préceptes de la bible qui défend les jugements téméraires et cet autre précepte : ne faites pas à votre prochain ce que vous ne voulez pas qu'il vous fasse. Mon honorable collègue a oublié toutes ces prescriptions et depuis le commencement de sa carrière parlementaire, il n'a eu qu'une seule occupation : soupçonner ses collègues, soupçonner les fonctionnaires publics, formuler des insinuations, donner à entendre à cette Chambre et au pays qu'il a découvert quelque abus qu'il tient renfermé dans quelque case de son caveau et il n'a pas encore réussi à l'en extraire.

Au début de sa carrière parlementaire, d'anciens espéraient qu'il se ferait le champion de quelque cause tendant au progrès et à la prospérité du pays ; mais depuis quatre ans qu'il siège ici, jamais il n'a attaché son nom à une seule mesure visant au progrès et à la prospérité du Canada. Je ne sais, monsieur l'Orateur, si vous croyez à la science de la phrénologie. Je ne saurais dire que j'y ajoute beaucoup foi, moi-même ; cependant, dans quelques auteurs qui traitent de la question, j'ai lu que les professeurs de phrénologie prétendent qu'une des bosses qu'on trouve dans la tête de certains individus indique qu'ils sont enclins à se faire accusateurs de leurs semblables; et si je ne me trompe, l'inspection du crâne de l'honorable député de Saint-Antoine révélerait un développement anormal de ce penchant.

Quand est-il venu devant cette Chambre formuler un système ou affirmer qu'il s'est glissé dans la gestion des affaires publics, au cours de la dernière période décennale, quelque abus auquel il importe de remédier ? Ceux qui ont prêté l'oreille à ses discours ou qui en ont lu le compte rendu, y chercheraient en vain une seule proposition de ce genre. A-t-il énoncé quelque système qui lui soit propre ? Il formule une vague théorie sur l'importance de réserver



le domaine boisé pour quelque période de temps indéfinie, afin que l'Etat puisse bénéficier du surcroît de valeur que donnerait à ce domaine le développement du pays ; mais s'il y a quelque conclusion à tirer de là, c'est que, venant de Montréal où les bons conservateurs n'ajoutent guère foi à ses théories touchant l'exploitation des services d'utilité publique, il dirige ses regards vers les théories socialistes du député d'York-sud (M. W. F. Maclean), théories acceptées par son chef, et aspire au moment où le parti conservateur étant au pouvoir, il exploitera lui-même, entre nombre d'autres choses, ce domaine forestier. Si on tient réellement à la création de ce comité d'enquête, il faudrait, au moins, apporter quelque preuve. D'après toutes les autorités en droit parlementaire, l'usage établi veut que l'auteur de la proposition tendant à la création d'un comité apporte à l'appui de sa thèse des preuves suffisantes pour que la Chambre se juge autorisée à créer ce comité. Quel nom a-t-on donné jusqu'ici ? En guise de preuve, des exposés de faits inexacts ; des soupçons injustifiés et déraisonnables ; au lieu d'un sincère exposé de la cause, des arguments captieux et déloyaux, enfin des conclusions spécieuses, mais inacceptables.

A entendre ces messieurs de la gauche on dirait que le gouvernement actuel, dans sa gestion du domaine forestier, applique un système tout différent de celui en vogue, sous les administrations précédentes. Dans les anciennes provinces, la gestion du domaine forestier est confiée aux gouvernements provinciaux et comment le gère-t-on? Quelle est la règle en vogue, en Nouvelle-Ecosse, province que je représente ici ? D'après la règle en vogue depuis cinquante ans, dans cette province, quiconque désire obtenir une coupe de bois, s'adresse au bureau du secrétaire provincial et en versant la somme de $50 par 100 acres, obtient le titre qui donne droit à l'acquisition de la terre et du bois. Sans doute, s'ils l'ignoraient, les honorables députés doivent être affreusement scandalisés à la pensée que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse permet à Pierre, Jacques ou Jean d'acheter la terre, à leur gré, à 40 cents l'acre.

Sir John Thompson qui était, il y a quelques années, le chef du parti conservateur, a appliqué ce système, lorsqu'il était premier ministre, de la Nouvelle-Ecosse. Et cependant ces messieurs critiquent le système appliqué au Nord-Ouest, relativement au domaine forestier, système qui exige de tout concessionnaire d'une coupe de bois le paiement d'une redevance foncière annuelle de $5 par mille carré et un droit de 50 cents par mille pieds de bois abattu. Quoiqu'il arrive ces versements doivent s'effectuer, ou bien le concessionnaire est déchu de son droit. Ce système a été en vigueur, sous les deux administrations. En outre, le concessionnaire doit verser le montant de la prime, dont le chiffre est déterminé par voie

de concurrence publique. Cet après-midi, l'ex-ministre de l'Intérieur nous a donné lecture d'un état indiquant les résultats des ventes des coupes de bois dans la province de Québec, au cours de la dernière période décennale, et il ressort de cette statistique que le produit de ces ventes, relativement aux primes, est absolument identique à celui des ventes effectuées par le Gouvernement fédéral, au Nord-Ouest durant la même période. J'ignore les conditions du régime appliqué dans les autres provinces, et si je cite les conditions en vogue dans les deux provinces en question, c'est afin de montrer que, sur cette question, les députés de la gauche cherchent à tromper le peuple.

Quelques-uns de nos collègues se sont voilé la figure d'horreur, en attendant l'ancien ministre de l'Intérieur (M. Sifton) affirmer que le régime forestier appliqué aujourd'hui est celui-là même qui était en vogue, sous l'administration précédente.

Voyons ce qu'il en est. Qu'on se reporte au chapitre 55, article 170 des statuts refondus du Canada, et on y lira : Que le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, ordonner que les baux conférant le droit d'abattre du bois dans certaines coupes de bois définies soient offerts aux enchères publiques, et peut autoriser l'affermage du droit d'abattre du bois sur toute coupe de bois à toute personne qui est seule à en demander le bail. Notons le bien, cette loi, adoptée par les députés de la gauche, autorise l'exécutif à affermer le droit d'abattre du bois sur toute coupe de bois, à toute personne qui est la seule à faire la demande du bail, le chiffre de la prime à verser devant être fixé dans la demande même, et sans qu'il soit nécessaire de faire l'adjudication de la coupe de bois, avec concurrence et publicité.

Mais voici un article de la loi qui attribue au conseil la faculté d'autoriser le ministre lorsqu'une ou plusieurs personnes présentent une demande en obtention du droit d'abattre du bois sur la même coupe de bois, à demander des soumissions et à adjuger le bail à celui qui offre la prime la plus élevée en argent comptant. Voilà la disposition inscrite au statut, en 1884, par les députés de la gauche et qui y a figuré jusqu'en 1896. Voilà la loi appliquée par ces honorables messieurs, sous l'ancien régime, alors qu'ils concédèrent à MM. Mackenzie et Mann 500 milles carrés de terres boisées en cinq coupes de bois distinctes, sur le parcours de la rivière du Cygne, une section du pays inaccessible, et cela après avoir donné un avis comportant seulement quinze jours de délai. Quand on sait les terribles tourments d'esprit qu'éprouvent les honorables députés à la pensée du court délai accordé par le gouvernement actuel dans les avis d'adjudications forestières, songe-t-on aux tortures qu'ils subissent quand on leur rappelle que ce bon gouvernement conservateur n'accordait que quatorze jours de délai dans l'avis touchant l'aliénation de cinq coupes de bois, sur la rivière du Cygne. Cependant, je ne suppose pas qu'un seul d'entre eux, sauf peut-être le député de Saint-Antoine (M. Ames) se tourmente à cet égard. D'ailleurs, ces messieurs jouent en ce moment la comédie ; car, on le sait, cette affaire n'est qu'un coup monté d'avance. Tout le monde le sait, ils ne cherchent qu'à semer l'alarme dans les esprits, par ces allégations qu'ils répètent à la tribune populaire, et au moyen de ces brochures qu'ils répandent par tout le pays. Ils viennent déclarer devant le Parlement qu'un tel les a informés de telle ou telle chose ; un autre affirme avoir appris d'un passant dans la rue, telle autre chose. Et ainsi ils vont colportant ces calomnies, ces fausses rumeurs et demandent au public d'y ajouter foi.

Je ne veux pas faire l'historique de ce qui s'est passé sous le régime conservateur; seulement, je tiens à rappeler un seul fait tendant à établir l'exactitude d'une affirmation formulée par l'ancien ministre de l'Intérieur (M. Sifton), cet après-midi. Il a été question ici d'un ancien ministre de l'Intérieur M. T. Mayre Daly. Le député de Marquette (M. Roche) nous a cité un extrait d'un discours prononcé en 1894. J'ai parcouru ce texte, et j'en détache un passage qui révèle la pensée de M. Daly, et que l'honorable député a supprimé :

> Je dois dire, pour l'édification de la Chambre, que le ministère de l'Intérieur a vendu le domaine boisé sur lequel il a juridiction au Manitoba, dans les Territoires et dans la zone du chemin de fer en Colombie-Anglaise, et cela par voie de concurrence publique. Cette vente s'est effectuée par voie de soumissions publiques et non aux enchères; car les fonctionnaires ministériels sont d'avis, contrairement aux vues exprimées par l'honorable député qui m'a précédé, que l'on pourrait obtenir des prix plus élevés, par voie de soumissions qu'en faisant la vente aux enchères.

Voilà le système appliqué par le gouvernement conservateur en 1894, sous l'empire du statut que j'ai cité, et ce système est demeuré en vigueur jusqu'aujourd'hui, tant sous l'administration de l'ex-ministre de l'Intérieur que sous la gestion du titulaire actuel.

Cette résolution nous demande de faire enquête sur ce qui s'est passé depuis le 1er juillet 1898, et le député de Qu'Appelle (M. Lake) allègue neuf raisons qui militent en faveur de l'institution de cette enquête. Sept de ces raisons se rattachent à des questions qui pourraient être réglées législativement, si l'honorable député voulait assumer la responsabilité de présenter un bill. En affirmant la chose, j'emboîte, dans une certaine mesure, le pas à l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) déclarant que sept de ces questions se rattachent à des questions de droit ; or, soit le député de Qu'Appelle (M. Lake) soit le député de la division Saint-Antoine (M. Ames) aurait pu faire amender cette loi, au cours de la dernière période décennale, s'ils l'eussent voulu ou

s'ils figuraient parmi cette catégorie d'hommes d'Etat qui méritent le titre honorable d'hommes d'initiative, décidés à soutenir quelque système bien défini qu'ils demanderaient à la Chambre d'adopter. Sur quoi donc l'enquête porterait-elle ? Sur quoi le comité d'enquête délibérerait-il, en ce qui concerne ces sept questions ?

Mais on prétend que l'ex-ministre de l'Intérieur a modifié les conditions des concessions, de façon à faciliter à celui qui engage ses capitaux dans une coupe de bois l'obtention du titre de cette concession. Eh! bien, si l'objectif visé est le débit du bois dans les scieries mécaniques, quelle absurdité ne serait-ce pas de faire la proposition suivante à celui qui veut engager $40,000 dans l'érection d'une importante scierie mécanique : " Nous ne pouvons vous donner qu'un titre qui pourra devenir caduc, le 31 décembre de chaque année."

L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) a tenu l'attitude d'un homme qui possède bien le sens des affaires commerciales. Il y a quelques années, une proposition similaire s'est présentée, en Nouvelle-Ecosse. Nos terrains houillers étaient assujétis au régime des baux de vingt et un ans, renouvelables à l'expiration de chaque période. Un homme se rencontra qui déclara qu'il avait l'intention de développer les houillères sur une vaste échelle, ce qu'il ne saurait faire sans avoir obtenu un bail de quatre-vingt dix neuf ans, de façon à donner aux capitalistes quelque garantie de permanence et de stabilité pour l'emploi de leurs capitaux; et il fit observer que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse en retour de cette concession, retirerait, sous forme de redevances pour la houille, des recettes supérieures à celles résultant du bail de vingt et un ans. Eh bien ! le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse lui consentit ce bail de quatre-vingt dix-neuf ans, et en cela il se plaça uniquement au point de vue des affaires. L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) mériterait la censure, s'il eût décliné d'accéder à la demande des exploitants forestiers qui étaient prêts à engager leurs capitaux dans une scierie mécanique et le débit du bois, en leur accordant les conditions de stabilité qu'ils désiraient et auxquelles ils avaient droit.

Mais, dit-on, voyez donc le faible écart des enchères. C'est là une des raisons sur lesquelles a appuyé le député de Qu'Appelle (M. Lake). Voilà vraiment une bien grave raison à alléguer contre le système qu'il attaque. Mais, enfin, quel genre d'offres comptez-vous donc rencontrer, quand les gens présentent des soumissions ?

Vous attendiez-vous donc à des écarts de $10,000 entre les soumissions? Vous figurez-vous donc que les soumissionnaires n'étaient pas en mesure de faire l'appréciation des propriétés pour lesquelles ils soumissionnaient ? Et parce que l'écart entre les soumissions pour ces terrains forestiers n'a été



que de $500, nos amis de l'opposition croient être sur la piste de quelque horrible découverte et insistent pour qu'il soit nommé un comité d'enquête. Eh bien, j'ose dire qu'il ne se trouve pas parmi eux un seul homme d'affaires au courant de ce que c'est que de soumissionner qui ne sache également que, dans le cours ordinaire des choses, il se produit constamment des soumissions pour des chiffres approximativement égaux.

La seule autre raison avancée par l'honorable député de Qu'Appelle, c'est que le dépouillement des soumissions était opéré par une seule personne dans le département. On serait tenté de croire que ces messieurs, lorsque jadis ils détenaient le pouvoir, possesseurs de toutes les vertus et de toutes les gloires, avaient la précaution de convoquer tous les honnêtes et solennels fonctionnaires du département, et de tenir un conciliabule secret suivant toutes les règles. Je regrette que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux ne soit pas ici, car il est le seul membre de la gauche qui ait quelque expérience dans le dépouillement des soumissions; mais je suis bien persuadé que, lorsqu'il y avait lieu d'adjuger des entreprises dans son département, il ne convoquait pas de conclave; un seul fonctionnaire était chargé de cette besogne du temps que John Haggart était ministre des Chemins de fer et des Canaux. Et c'était la règle également dans d'autres départements ; dans un grand nombre de cas, on n'avait même pas recours aux avis d'adjudication, les entreprises étaient adjugées aux amis du parti sans appel à la concurrence publique.

Je le répète, c'est une simple question au sujet de laquelle les honorables députés de Qu'Appelle et de Saint-Antoine, s'ils occupaient un poste de responsabilité et jouissaient de quelque initiative dans les affaires d'intérêt public, n'auraient pas manqué de déposer un projet de loi à la Chambre et de faire voter une loi interdisant la pratique suivie par leurs amis, du temps qu'ils étaient au pouvoir, et prescrivant certaines formalités pour le dépouillement des soumissions.

En passant, je me permettrai de féliciter les honorables députés de la gauche d'une chose. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, l'autre soir, l'éloquente allusion du chef de la gauche aux gloires de la vieille Angleterre. La Chambre l'a peut-être oublié, mais l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) et moi nous avons été très intéressés par le ton d'attendrissement sur lequel le chef de la gauche a déclaré qu'au dire de l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) le dépouillement des soumissions ne se pratique pas de la même manière qu'ici.

Le leader de l'opposition n'a pas l'habitude de chercher ses précédents en Angleterre. Par exemple, il n'a jamais été très enthousiaste du tarif préférentiel anglais. Et l'autre jour, encore, il aurait pu s'inspirer de la diplomatie de la métropole, de la diplomatie de la maîtresse des mers, de cette diplomatie qui a tant fait pour en

faire l'arbitre de la paix universelle, il aurait pu, dis-je, s'inspirer de la diplomatie de la Grande-Bretagne, lors de la discussion de la question japonaise, et cela pour son plus grand bien et celui de son parti. Or, à quelles formalités va-t-il falloir soumettre le dépouillement des soumissions pour que l'honorable député de Saint-Antoine soit satisfait ? A entendre cet honorable député et d'autres du même parti, on pourrait croire que la première chose requise, ce serait un microscope. Ensuite, il faudrait un expert en écriture. En troisième lieu, il faudrait un généalogiste et paléographe. Mais ce n'est pas tout : il faudrait quelqu'un pour surveiller l'expert en écritures, quelqu'un aussi pour espionner le paléographe et généalogiste. J'allais l'oublier, quelqu'un aussi pour avoir l'œil au microscope, sans quoi l'honorable député de Saint-Antoine ne serait pas satisfait.

Bien qu'il se fasse tard, j'aimerais à dire un mot ou deux sur le compte de cet honorable député (M. Ames). Il s'est dit beaucoup d'exagérations dans le cours du présent débat. L'honorable député de Saint-Antoine était, semble-t-il, très bien documenté lorsqu'il a entrepris cette discussion. Il a fait montre de beaucoup de sincérité ; il a voulu faire croire à la Chambre qu'il était animé d'un grand esprit de justice. Il n'avait pas l'intention, a-t-il dit, de critiquer l'exploitant sincère de terrains forestiers. Il avait pour celui-ci toute l'admiration qu'il est susceptible d'avoir pour qui que ce soit. Il était même disposé à reconnaître que le fabricant sérieux de produits forestiers a droit d'engager des capitaux en vue de s'assurer sa matière première pour les années à venir. Celui à qui il en voulait, c'était l'individu ne possédant pas de scierie et ne se proposant pas d'en établir. Or, on nous a parlé ici de ceux qu'on nomme les " Big Four ", et de l'honorable député de Dauphin (M. Burrows). Cet honorable député était exploitant de bois avant de faire partie de la Chambre, exploitant tout aussi honnête et compétent que l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley). En sa qualité d'exploitant de bois, il avait parfaitement le droit d'obtenir des concessions forestières du Gouvernement actuel, tout comme l'honorable député d'Argenteuil a le droit d'obtenir des concessions forestières du gouvernement de l'Ontario. S'il ne fait pas partie de la législature de cette province, il n'en est pas moins un membre influent de son parti.

Pourquoi trouve-t-il à redire à ce que l'honorable député de Dauphin détienne des terrains forestiers dans le Nord-Ouest, lui qui est un exploitant sérieux des forêts, qui a prospéré par le moyen de cette industrie, et a poursuivi tout aussi sérieusement ses opérations, depuis qu'il a été élu membre de cette assemblée en 1903.

Qu'est-ce que ces honorables députés veulent donc que M. Burrows fasse? Parce qu'il a été élu membre de cette assemblée, est-il donc condamné au sacrifice de ses moyens d'existence, au sacrifice de ses biens, et à mener une vie oisive pour le restant de ses jours ? L'honorable député de Saint-Antoine est d'avis qu'il n'y a pas de mal à ce que M. Burrows détienne les terrains qu'il exploite. Mais certains députés qui siègent à l'arrière-plan nous parlent des quatre gros bonnets (" Big Four "), d'hommes qui sont riches aujourd'hui et qui étaient pauvres il y a dix ans, et autres sous-entendus et insinuations malveillantes. Tout habitant de l'Ouest vous dira que M. Burrows est un industriel heureux et compétent, qui suit ses affaires de près, se montre honnête et convenable dans ses opérations, et qui a parfaitement le droit de détenir ces terrains aujourd'hui comme il l'a fait naguère. Quel résultat ces honorables députés pensent-ils obtenir en faisant ainsi de l'honorable député de Dauphin l'objet de leurs critiques ? Cet honorable député a des amis qui lui sont chers et auxquels il est attachés, tout comme d'autres honorables députés. Il s'est montré honorable dans la conduite de ses affaires. L'honorable député de Saint-Antoine reconnaît qu'il a parfaitement le droit de détenir 235 milles carrés de forêt dans le Nord-Ouest sans s'exposer à la moindre critique. Est-il juste, je le demande à la Chambre et au pays, est-il honnête que ces honorables députés de la gauche, simplement parce qu'ils ne sont plus au pouvoir et qu'ils en sont affligés, s'attaquent à la réputation d'un homme comme M. Burrows et le mettent au pilori comme voleur public, simplement parce qu'il se trouve sur leur chemin dans cette campagne particulièrement injuste qu'ils mènent contre le mode d'administration de nos affaires publiques. Voici M. T. A. Burrows, chef sérieux d'une exploitation forestière, propriétaire de 235 milles de terrain, avec la sanction de cet esprit particulièrement exact qu'on appelle l'honorable député de Saint-Antoine. Mais ce n'est pas tout ; l'honorable député de Dauphin est propriétaire en outre, de 228 milles carrés, qu'en sa qualité d'exploitant sérieux il mettra en œuvre un de ses jours. Mais, parce que pour le moment il ne fait pas abattre le bois sur cette concession, on le représente comme digne de mépris et de l'opprobre public.

Si, le 1er mars 1908, il se mettait à construire une scierie sur cette propriété, il serait, au dire de l'honorable député de Saint-Antoine, un homme très estimable et convenable. Que dira-t-il de M. J. R. Booth qui, me dit-on, détient à peu près 5,000 milles carrés de forêts qu'il n'exploite pas pour le moment ? Que dira-t-il des frères Price, de Québec, amis de ces honorables députés de la gauche, qui tout en exploitant une scierie ou deux, ne détiennent pas moins de 4,000 milles carrés de forêt d'épinette dans la province de Québec ?

Quelqu'un a-t-il jamais entendu l'honorable député, dans sa propre province, soit

publiquement ou privément, ou par la voie des journaux déclarer que les MM. Price ne méritent pas le respect, n'ont pas le droit de marcher la tête haute dans leur province, parce qu'ils détiennent des terrains forestiers qu'ils n'exploitent pas dans le moment, mais qu'ils pourront expoliter un de ces jours.

Le parti conservateur, pendant qu'il était au pouvoir, a concédé 511 domaines forestiers, sans concurrence, et sans en rien retirer. Le parti libéral, depuis qu'il est au pouvoir, a adjugé à la surenchère, aux conditions posées par les conservateurs comme convenables, 309 concessions, pour lesquelles le pays a retiré $528,878. Et pourtant ils prétendent qu'il n'y a pas lieu pour nous d'employer des arguments *ad hominem*. Certes, nous avons été témoins parfois d'un étrange abus de cette prétention d'après laquelle il ne faut pas recourir aux arguments *ad hominem*.. Ces honorables députés en rappelant les réclamations de Cook et Sutherland se retranchent derrière ce qu'on pourrait appeler un argument *ad hominem* Quant à nous, nous n'avons pas besoin de tels arguments pour nous défendre ; mais quand les honorables députés de la gauche rappellent sur les tréteaux publics les gloires du parti conservateur et ce qu'il a fait pour le pays, l'établissement de la Confédération, la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, l'exécution de tout ce qui s'est fait au Canada, nous ne saurions les laisser s'accaparer toute la gloire qu'ils s'attribuent sans leur décocher quelques traits, sans signaler à l'attention certaines choses qu'ils ont faites et qu'ils n'auraient pas dû faire, et certaines choses qu'ils ont omis de faire et qu'ils auraient dû faire. Dans le comté de Stanstead, l'autre jour, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), a mis beaucoup d'éloquence à démontrer qu'il était dans l'ordre naturel des choses que le parti conservateur eût en main le gouvernement du pays. Il le compara à une vieille maman qui, après avoir élevé ses enfants, était disparue et avait été remplacée par une belle-mère ; cette belle-mère, c'était le parti libéral, qui maltraitait les enfants de toutes manières. Il n'a pas été très heureux dans sa comparaison. S'il avait expliqué plutôt qu'un malheureux veuf était tombé entre les mains d'une ménagère, qui, après être restée dix-huit ans dans la maison, avait fini par s'imaginer qu'elle était la véritable maîtresse, s'était livrée au gaspillage et avait dépouillé le bonhomme de tout son argent, qui de plus s'était mise à se chicaner avec tous les voisins et s'était montrée tellement malcommode que le voisinage avait demandé qu'on la mît à la porte, il aurait été beaucoup plus proche de la vérité.

L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) nous dit que les temps sont changés et que nous avons changé avec eux.



Je conçois que les honorables députés de la gauche tiennent à faire croire au pays qu'ils ont beaucoup changé depuis 1896 ; mais je crains fort qu'ils aient de la difficulté pour le moment à faire croire à beaucoup de gens qu'ils ont éprouvé une transformation radicale ; ce sont toujours les mêmes figures que nous voyons sur les banquettes d'avant, ce sont les mêmes gens qui dirigent le parti, sauf qu'un nouveau chef a supplanté l'ancien, et le peuple saura bien les reconnaître, la prochaine fois qu'ils se présenteront devant lui.

Mais soumettons à l'examen certaines déclarations de M. Ames. Il a affirmé qu'il y avait en vigueur 365 permis couvrant une superficie de 6,402 milles. Cinquante-six de ces permis auraient été accordés du temps des conservateurs et seraient encore en vigueur ; cinquant-six permis à cinquante-six milles carrés du permis, c'est une estimation raisonnable. Si vous faites le calcul vous constaterez que 2,800 milles carrés doivent être mis au compte du parti conservateur avant l'arrivé aux affaires du Gouvernement actuel.

M. AMES : Le ministre, l'autre jour, nous a dit : 1,840.

M. E. M. MACDONALD : Alors c'est viens. J'allais dire que nous pouvions faire le calcul à 25 milles carrés par permis.

M. AMES : Faites-le d'après les chiffres réels.

M. A. M. MACDONALD : Alors c'est 1,800. Ce qui veut dire que le Gouvernement actuel a fait lui-même la concession d'à peu près 4,602 milles carrés. Le parti conservateur a concédé 29,322 milles carrés. L'honorable député a déclaré qu'il se trouvait 2,400 milles aux mains des spéculateurs. Je prends la proportion des cinquante-six milles carrés qui avaient été concédés avant 1896, et je constate que, si vous faites le calcul comme il doit être fait, vous trouverez que, sur la superficie concédée par les conservateurs, il se trouve 343 milles carrés entre les mains de spéculateurs. En outre, il faut déduire les 225 milles cédés à l'honorable député de Dauphin (M. Burrows), lesquels, d'après ma prétention, doivent être classés comme appartenant à un véritable propriétaire de scieries, et non pas à un spéculateur. L'honorable représentant de Dauphin avait le droit de se faire concéder ces terres, et il ne faut pas le ranger parmis les spéculateurs.

Dans un autre de ces tableaux préparés par l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames), et fournis à d'autres des membres qui ont pris la parole, je veux dire celui dont s'est servi l'honorable député de Calgary, je relève une ou deux légères erreurs, qu'il serait bon d'examiner. Cet honorable député, dans une précédente discussion, a prétendu donner le nombre de milles carrés dont apparemment la

concession a été demandée ; mais il n'a pas indiqué exactement le nombre d'acres qui ont été arpentés. Par exemple, prenez la coupe de bois 1,907, au sujet de laquelle les avis ont été lancés le 14 septembre 1903, à la demande de J. et M. Young ; la superficie indiquée est de 100 acres, mais la description contenue dans l'acte fait voir que seulement 20 milles carrés ont été de fait aliénés. En ce qui regarde la coupe de bois 1,031 dans le même document, on voit que 118 milles carrés ont été aliénés, tandis que réellement il n'en a été aliéné que 51 milles ½ carrés. Dans le tableau, vous relevez une erreur de 137 milles carrés, c'est-à-dire que le chiffre indiqué par l'honorable député (M. M. S. McCarthy), d'après son collègue (M. Ames), doit être réduit d'autant. Ensuite vous avez entendu ce soir l'honorable député de Portage-la-Prairie nous lire une déclaration de la part de MM. McDonald, d'Ottawa, en réponse aux reproches qu'on leur a fait d'être des spéculateurs. L'honorable député a inclu dans son tableau 125 milles de ce chef, qui devront en être soustraits. La déclaration catégorique faite par les MM. McDonaid en est une que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), s'il veut être juste, devra accepter. Dans une lettre publique, MM. McDonald s'expriment en ces termes :

Toute personne qui n'est pas au courant du véritable état des choses, pourrait être amenée à croire, par les discours de ces députés, que nous sommes des spéculateurs achetant et détenant des concessions au préjudice des colons généralement, tandis qu'en réalité, depuis trois ou quatre ans, nous avons exploité de grandes scieries et usines à planer, et que dans le moment actuel, nous employons plus de trois cents hommes.

On se rend compte dès lors, que les déclarations et insinuations faites sur le compte des McDonald, sont pour le moins injustes; et tout en compatissant aux efforts que font les politiciens en vue d'augmenter les chances de leur parti, je m'oppose à ce que les opérations dans lesquelles j'ai été engagé soient tellement dénaturées et déformées que le public puisse finir par croire que tout ne s'est pas bien passé.

Je dis, monsieur l'Orateur, qu'à la suite de cette déclaration, il faut retrancher les 125 milles carrés des MM. McDonald de la classe des terrains obtenus dans un but de spéculation, et qu'il faut en grossir la liste des terrains détenus par des exploitants sérieux. En somme, c'est une erreur, une légère erreur de 833 milles carrés que l'honorable député a commise. En dépit de l'éloquence des honorables députés de la gauche, en dépit de leur vertueuse indignation au sujet de l'aliénation de 2,400 milles carrés de terrains forestiers, nous constatons qu'ils ont commis une erreur de 833 milles carrés, qu'il faut déduire du chiffre ci-dessus indiqué, parce qu'ils sont détenus par des exploitants sérieux. Si le débat devait se prolonger un jour ou deux, nous verrions la plupart de ces sujets de plainte, sinon tous, disparaître. Je ne crains pas de dire qu'un examen attentif de ces concessions nous permettrait de constater qu'il ne se trouve pas plus de 500 milles carrés entre les mains de personnes qui doivent être considérées comme spéculateurs. Et même quant à ceux-là, quel est le véritable état des choses? L'honorable ministre de l'Intérieur a signifié à tous ces concessionnaires en possession depuis un certain nombre d'années qu'ils devront sur-le-champ construire des scieries et se mettre à abattre du bois de manière à ce qu'on ne puisse plus dire que ces terrains sont détenus pour des fins de spéculation. Après toute cette tempête dans un verre d'eau, comme le très honorable premier ministre le déclarait l'autre jour, après cette indignation pour l'octroi de 2,400 milles carrés de terrains forestiers dans le Nord-Ouest, nous avons constaté qu'il n'y a pas même 500 milles carrés, soit un trois-centièmes de la superficie boisée disponible, qui soient dans la situation que l'on dit. Oh ! mais ces honorables députés sont très indignés au sujet du caractère de perpétuité de la concession et de l'insuffisance du délai entre la publication des avis et la date de l'adjudication. Inutile de m'arrêter là-dessus ; car d'autres ont déjà fait ample justice de ces récriminations. On voudrait savoir quel est le personnel de la compagnie Imperial Pulp et on ressuscite la vieille histoire de la compagnie North Atlantic Trading, affaire qui a été expliquée il y a déjà longtemps et que seul un orateur tory de la période antédiluvienne ose soulever de nouveau devant la Chambre aujourd'hui. On a voulu exploiter cette circonstance ici. L'honorable député de Saint-Antoine sait fort bien que la compagnie Imperial Pulp a été constituée à l'état de personne civile quelque part au Canada, soit au parlement fédéral ou par quelqu'une des législatures provinciales.

L'honorable député est libre de continuer à faire des insinuations, mais s'il ignore quels sont les membres de la compagnie, il lui est facile de s'en assurer. On nous dit que M. McMillan, lieutenant-gouverneur du Manitoba, est un des membres de cette compagnie. N'est-ce pas une chose horrible ? Songez donc, une personne qui, dans une longue carrière dans ce pays de l'Ouest, s'est assuré le respect et la confiance, non seulement des libéraux, mais aussi des conservateurs ; et ces honorables députés de la gauche en font le point de mire de leurs attaques, de leurs insinuations, et donnent à entendre qu'il a trempé dans une opération illégitime. J'ose dire qu'il n'est personne occupant une position assez éminente dans notre pays contre qui ils n'oseraient faire des insinuations au cours de cette campagne de médisances. Des hommes en position, affirment-ils, vous diront qu'on a constaté l'inutilité de soumissionner en vue de l'acquisition de terrains forestiers, si ce n'est par l'entremise de quelque favori du Gouvernement. Mais en dépit de ce luxe d'insinuations dont on nous a grati-

fié au cours du présent débat, s'est-il trouvé un seul de ces honorables membres pour dire qu'un soumissionnaire avait été empêché, à cause de ses convictions politiques, d'obtenir la concession d'un de ces terrains forestiers ? J'ai prêté une oreille attentive, après avoir entendu la déclaration de l'honorable député, curieux de constater si quelque membre de la gauche oserait l'affirmer; mais consultez le compte rendu des débats, vous verrez qu'aucun de ces députés n'a pris sur lui d'affirmer que les attaches politiques de qui que ce soit l'ont empêché d'obtenir justice du Gouvernement à l'égard de la concession de terrains forestiers du domaine public. Le ministre de l'Intérieur a cité le cas de M. Cowan, de Prince-Albert, dont les tendances politiques ne sont guère douteuses. Pourquoi se livrer à des insinuations sur ce sujet ? Pourquoi s'amuser à ressasser tous les racontars de la rue ? La députation est-elle tombée si bas que toutes les histoires de bonne femme, tous les cancans de l'épicerie du coin, vont faire le sujet de ses discussions et servir de prétexte à des accusations contre nos hommes publics ? Oui, ces honorables députés de la gauche se sont ravalés à ce point. Voilà, disent-ils, ce qui se dit sur la rue. Quiconque a le respect de sa fonction de représentant du peuple au Parlement ne voudra s'abaisser à ce point dans la discussion des affaires d'intérêt public ; et pourtant, nous en sommes rendus là qu'il n'est rien que ces honorables députés, depuis si longtemps rélégués dans les froides régions de l'opposition, ne fassent pour en sortir.

Est-il nécessaire que je discute davantage la question de la valeur de ces terrains forestiers, soulevée par l'honorable membre ? Le ministre des Travaux publics, au moment où cette absurde estimation fut faite par l'honorable député de Saint-Antoine, affirma incontinent qu'elle excédait de 500 p. 100 des prix de vente des mêmes sortes de bois dans la province du Nouveau-Brunswick. Je vois dans le compte rendu des débats que l'honorable député a parlé des colons du Nord-Ouest et du préjudice qu'ils souffraient ; et à cet égard, on me permettra de citer en passant une dépêche reproduite dans le "Leader" de Regina et qui remet les choses au point :

Vancouver (C.-A.), 24 janvier.—Lors d'une réunion importante des marchands de bois à la fois du littoral et de la région montagneuse, qui a eu lieu ici hier, il a été décidé d'abaisser notablement les prix de vente; la réduction est de trois dollars par mille sur le bois commun, de deux dollars, sur le bois libre de nœuds, et de soixante-quinze cents sur le bardeau. On a en stock d'immenses quantités de bois pour le moment, et les neuf dixièmes des scieries de la Colombie-Anglaise ont fermé leurs portes. Cet état de choses a sûrement été déterminé par l'attitude des banques qui ont demandé le remboursement de certaines avances, ainsi que la vente des stocks accumulés. Il y de plus cette raison leur tarif et opérer des ventes considérables que les scieries des Etats-Unis vont réduire dans les provinces du Nord-Ouest dès le début de la saison. Les salaires des manœuvres sont de 25 à 50 p. 100 moins élevés qu'il y a un an, et les tronçons rapportent de trois à quatre dollars de moins par mille pieds. On a actuellement en main à peu près 300,000,000 de pieds de bois, contre une production totale, l'an dernier, d'au plus 500,000,000.



Voilà pour ce qui est de la situation de l'industrie forestière dans l'Ouest. Quant à la valeur de ces concessions, la seule preuve qu'on nous ait fournie, c'est le témoignage d'un courtier d'immeubles du Manitoba, désireux de faire monter le prix de certaines propriétés dont la vente pourra lui rapporter de jolies commissions. C'est toute la preuve que l'honorable député soit en mesure de fournir à la Chambre, et il nous demande sans sourciller de le croire. On me permettra de faire observer ici que la déclaration de M. McDonald que j'ai lue il y a un instant contredit nettement l'opinion exprimée, l'autre jour, par l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), quant à la valeur des concessions obtenues par eux ; et je vois que cet honorable député a cherché ce soir à donner un autre sens à ses paroles, qui sont consignées dans le compte rendu des débats. Voyons un peu ce qu'il a dit :

Je ne saurais dire quel est le personnel de cette compagnie, mais on m'informe qu'elle offre de vendre ses concessions moyennant $3,000 du mille, ce qui porterait à $375,000 le prix de ce seul domaine. Je n'ai rien à dire quant à la valeur de ce domaine, n'étant pas à même d'en faire la vérification; mais la prime versée lors de sa concession s'est élevée à $13,125, soit $105 par mille carré; et si la compagnie qui a payé ce domaine $13,125, demande aujourd'hui $375, 000, ce n'est sans doute pas sans quelque raison.

Il a affirmé, l'autre jour, que c'était là l'estimation faite par MM. Macdonald. Il a ajouté qu'il ne savait pas quel était le personnel de la compagnie mais que, d'après les renseignements en sa possession, la compagnie aurait offert la propriété à ce chiffre. M. Macdonald l'a nettement contredit, et quant aux estimations exagérées faites par les députés de la gauche dans le but d'influencer l'opinion publique, il en a carrément nié l'exactitude et sommé ces députés de prouver leur dire. Ces concessions forestières, loin de valoir $5,000,000, seraient probablement plus exactement estimées en réduisant ce chiffre de 500 p. 100 ; et sur cette question de la valeur, les députés de la gauche se sont montrés aussi injustes que dans leur traitement des autres aspects de la question.

J'ai trouvé amusante la manière dont le principal whip du parti conservateur compulsait ces documents ; il est parmi ses collègues un des plus habiles à découvrir un scandale ; et il n'y a que le député de Saint-Antoine qui s'y complaise plus que lui. L'honorable député d'Argenteuil s'est plaint

de ce qu'au département de l'Intérieur on ne voulait pas accepter de soumission transmise par télégramme. Mais je n'hésite pas à dire, en me fondant sur une certaine connaissance des affaires au Canada, que ni cet honorable membre, ni aucun industriel prudent ne voudraient accepter de soumission transmise par télégramme. Et pourtant, c'est là un sujet de plainte que l'on invoque contre le Gouvernement. On sait qu'il suffit d'aborder l'examen d'une question sous l'empire de préventions pour que tout paraisse louche, même dans la conduite la plus honorable. L'honorable député (M. Ames) ayant ajusté son microscope et réuni ses amis, autour de lui, ils étaient tellement prévenus, qu'il leur fallait bien trouver quelque chose. Etant donnée la fonction qu'il avait à remplir, étant donné qu'il avait tout simplement à découvrir qu'elle était la soumission la plus élevée, je dis que le fonctionnaire du département de l'Intérieur ne pouvait dans cette circonstance agir autrement qu'il l'a fait. J'ai prié l'honorable membre (M. Ames) de dire ce qu'il aurait fait en pareille circonstance, et il m'a répondu qu'il aurait lancé un nouvel appel de soumission.

Observez que l'honorable membre (M. Ames) n'a fait qu'examiner ces documents, qu'il n'a aucune preuve de la vérité de l'accusation, mais qu'il n'en est pas moins sûr qu'il a été commis une faute. Je le déclare, tout honnête fonctionnaire, soucieux de faire son devoir, qui est d'obtenir le plus haut prix possible pour ces concessions, ne pouvait avoir d'inquiétude sur le compte de cette opération ; et en effet, elle ne prêtait nullement le flanc à la critique. Tout ce que ce fonctionnaire du département de l'Intérieur avait à faire, c'était d'informer le ministre qu'une certaine somme avait été versée par le soumissionnaire pour la somme la plus élevée, et c'est ce qu'il a fait. On parle de collusion : à propos de quoi la collusion pouvait-elle avoir lieu? Il est parfaitement ridicule de parler ici de collusion. Est-il possible pour deux personnes d'être de collusion contre l'univers entier ? Avec des avis publiés dans tous les journaux du pays quarante-deux jours d'avance, quelle raison pourraient bien avoir deux personnes d'agir de collusion? Mais le débat se prolongeant, un honorable député se plaignit de ce que M. Turriff s'était renfermé dans son bureau, ce bureau blindé de fer, comme l'a affirmé, je pense, l'excitable député de Toronto-nord. Qu'en savent-ils ? Je ne sache pas qu'il existe de chambre secrète. Le député de la gauche a déclaré qu'il soupçonnait beaucoup de choses ; mais est-ce là une raison suffisante pour que le premier ministre cède à leur caprice et nomme un comité pour satisfaire un des membres de l'arrière-ban du parti? Que nos adversaires montrent un peu plus de charité ; qu'ils se figurent bien que les autres sont tout aussi honnêtes qu'eux, qu'ils s'abstiennent de porter des jugements téméraires sur le compte de leurs collègues, et ils s'en trouveront mieux de toute manière. Maintenant, revenons à la question. Dans l'administration de ces domaines forestiers, nous suivons la même règle que nos adversaires ont suivie durant les dix années du régime actuel, on ne voit pas qu'un seul soumissionnaire ait eu à se plaindre d'injustice à son égard. Les députés de la gauche ont poussé très loin l'art de la médisance et du sous-entendu ; mais il ne leur a pas été possible de signaler à la Chambre ou au pays le cas d'un seul homme qui après avoir voulu soumissionner, ou qui ayant soumissionné, au département de l'Intérieur, a prétendu avoir été victime d'une injustice. Et s'il ne s'est pas produit de plainte de cette nature, la gauche a tort de se tracasser inutilement.

Je le demande, connaît-on un seul cas de vente de terrain forestier à des prix fantastiques comme ceux que les députés de la gauche prétendent avoir été obtenus. On n'offre pas la moindre preuve à cet égard ; et maintenant que le ministre nous assure que toute personne détenant des domaines forestiers sans y exploiter de scieries a été mise en demeure de le faire sans retard, il ne reste plus rien debout de l'affaire montée par les membres de la gauche.

Tout ce que l'honorable député de Saint-Antoine a pu dire, c'est que la manière dont les choses s'étaient passées au sujet de l'adjudication de l'un de ces domaines avait été de nature à éveiller ses soupçons. A la suite de toutes les bruyantes déclamations des députés de la gauche et de leur harangues emportées, tout ce que leur chef a pu trouver à dire, c'est que dans le cas d'une concession il trouvait les circonstances suspectes. Est-ce bien là-dessus qu'on se fonde pour demander une commission ? Et voici le représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff)—et certes il a droit tout autant qu'aucun des membres de la gauche d'être traité honorablement—le voilà qui déclare devant la Chambre que tout s'est parfaitement passé dans l'adjudication de ces domaines. Dès lors, va-t-il se trouver quelqu'un doué de quelque esprit de justice pour nier l'inanité de l'accusation portée par le député de Saint-Antoine, parce qu'il trouve suspectes les circonstances dans lesquelles s'est faite l'adjudication dans un cas. Si la déclaration de l'honorable député (M. Ames) a pu éveiller les soupçons, les assurances données par un honnête homme, ne sont-elles pas suffisantes pour les dissiper ; et va-t-il se trouver un seul esprit équitable dans notre pays pour s'en inquiéter davantage ? Je le répète, tout esprit prévenu, mal disposé, soupçonneux ne manquera pas de relever des circonstances d'une nature suspecte. Mais si l'on pèse les témoignages de part et d'autre, comme le ferait un juge ou un jury, dans un esprit de justice et d'équité, on reconnaîtra que rien dans ce que nous avons entendu ici, depuis trois jours, ne légitime l'adoption de cette motion par la Chambre. Je ne sais trop, monsieur l'Orateur, si vous avez jamais lu le roman

intitulée "Ten thousand a year"; c'est l'histoire d'un bureau d'avocat connu sous la raison sociale de Quirk, Gammon et Snap, qui cherche à faire reconnaître des droits à la succession d'une grande maison d'Angleterre d'un certain monsieur Tittlebat Titmouse. La lutte a été âpre et longue. M. Quirk était très sage et très soupçonneux ; M. Gammon était le plus coulant et le plus onctueux des membres de sa profession ; et quant à M. Snap il se montre agressif à toutes les phases de la procédure. Il leur arrive de réussir parfois, et la foule est persuadée que Titmouse va hériter de la pairie. Or, l'honorable député de Toronto-nord est le Quirk du parti conservateur ; l'honorable député de Saint-Antoine est le Gammon du bureau d'avocat de l'opposition ; et quant à Snap, il s'en trouve un si grand nombre dans les rangs de la gauche que je ne saurais les nommer tous. Et, monsieur l'Orateur, de même que la maison Quirk, Gammon et Snap n'a pu réussir à obtenir cette pairie pour Tittlebat Titmouse, de même peut-on prédire que l'opposition échouera dans sa tentative du moment, et n'arrivera jamais au pouvoir en recouvrant à de tels moyens.

Encore un mot et j'ai fini. Je vois qu'un membre distingué de la gauche s'est autrefois, parlant en cette enceinte, exprimé en ces termes :

Il est temps, à mon avis, que l'honorable membre traite plus équitablement ceux de ses collègues de la députation qui s'efforcent de remplir leur rôle aussi fidèlement et honorablement que lui. Il est temps que nous nous mettions à l'ouvrage et que nous nous efforcions de faire quelque chose d'utile, afin de mériter l'indemnité que le pays nous accorde. Il est temps que nous nous efforcions de voter des lois salutaires pour le pays, au lieu de passer le temps de la Chambre en quête de prétendus scandales, à porter des accusations qu'on est incapable de prouver et à chercher à répandre la croyance dans le pays qu'il s'est glissé des abus dans l'administration de la chose publique, et cela dans l'espoir de détruire ce sentiment de confiance dans le Gouvernement qui prévaut pour le moment d'une extrémité à l'autre du pays.

C'est l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui a prononcé ces éloquentes paroles, il y a quelques années, dans cette Chambre. J'engage l'honorable député, en sa qualité d'ancien membre du Parlement, à se donner pour mission de faire comprendre aux députés de Saint-Antoine et à quelques autres de ses collègues, toute la vérité de ces belles paroles.

M. SPROULE : L'honorable député voudra bien observer que les circonstances étaient tout autres alors qu'elles ne sont aujourd'hui.

M. E. M. MACDONALD: Je regrette que l'honorable député ne s'adoucisse pas avec l'âge, car il saurait alors que ces paroles seraient tout aussi justes aujourd'hui qu'elles l'étaient en 1891, année qu'il les a prononcées. Je dois des excuses à la Chambre pour l'avoir détenue si longtemps à cette heure avancée de la nuit. Si je me suis permis de le faire, c'est que je me rendais compte que la conduite des membres de la gauche à l'égard de la Chambre et du pays n'était pas ce qu'elle devrait être ; et je prétends que leurs appels, qu'on pourrait croire sincères, en vue d'obtenir du très honorable premier ministre la nomination d'un comité, ne méritent pas que celui-ci s'y arrête un seul instant. La motion devrait être rejetée.



M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, lorsque, dans quelques moments d'ici, le Premier ministre se mettra au lit, la tête encore pleine du terrible réquisitoire prononcé par l'honorable député de Toronto-nord, et se rendant compte parfaitement que les yeux, non seulement de la députation, mais de toute la population canadienne sont fixés sur lui, ce sera pour lui une piètre consolation que de se remémorer les diatribes et les farces manquées dont s'est rendu coupable ici ce soir l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Ce n'est pas à ce point de l'histoire du Canada qu'on peut se permettre des badinages ; ce n'est pas le temps de parler pour la galerie.

A l'heure qu'il est la population, non seulement du Canada, mais de l'univers entier a les yeux fixés sur le premier ministre. En effet, monsieur l'Orateur, que disent les grands journaux de la Grande-Bretagne de la position occupé par le premier ministre ? Celui-ci a été favorisé ces années dernières; à maintes reprises il est allé en Angleterre et y a été l'objet de beaucoup d'adulation et de flatteries, il a été mis en relation avec les personnes les plus éminentes de la métropole. Il fut un temps également où le très honorable premier ministre avait une haute opinion et tenait beaucoup à l'estime de la population de l'Ontario, la plus importante des provinces de la confédération. Que pense aujourd'hui le très honorable premier ministre de l'opinion exprimée par la presse anglaise sur son compte et le compte de son entourage ? L'"Economist" s'exprime en ces termes :

Le plus grave reproche que puisse lui faire ses adversaires, c'est d'avoir négligé de faire son devoir en n'ordonnant pas une enquête sur le mode d'administration du département de l'Intérieur et en ne destituant pas ceux de son entourage qui font un étalage vulgaire de richesses acquises, personne ne sait comment si ce n'est pas des malversations sur une grande échelle.

Or, le premier ministre est resté à son siège toute la journée, consultant des notes, se reportant à maintes reprises à une liasse de documents placés sur son pupitre, dans le but évidemment de répondre à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), qu'il savait devoir prendre la parole. Mais, les dénonciations de ce dernier ont été tellement vigoureuses que le très honorable pre-

mier ministre n'a pas osé ouvrir la bouche pour lui répondre. Alors qu'a-t-il fait ? Il fallait faire quelque chose et on s'est adressé au sympathique député de Pictou, (M. Macdonald), qui n'est jamais pris au dépourvu quand il s'agit de faire un discours de campagne électorale ou de dire des drôleries, et il a rempli la lacune. Oui, lorsque le très honorable premier ministre retournera chez lui cette nuit, il entendra encore résonner à ses oreilles cette terrible mise en accusation de son gouvernement.

Il fut un temps où le très honorable premier ministre savait se montrer à la hauteur de la situation ; il fut un temps où les rumeurs qui circulaient sur les mœurs de certains membres de son cabinet étaient d'une nature assez grave pour l'engager à y prêter l'oreille. Il a entendu raconter ces histoires sur la rue ; j'ose dire même qu'on lui a écrit à ce sujet de toutes les parties du Dominion ; et que s'est-il vu obliger de faire ? Il lui a fallu se débarrasser de ceux de ses ministres dont les mœurs laissaient à désirer. Que va-t-il faire à l'égard de ces accusations portées contre des collègues qui se sont enrichis " personne ne sait comment, si ce n'est par des malversations sur une grande échelle "? Il n'y a pas lieu pour moi de raconter au premier ministre les histoires qui se répètent d'une extrémité à l'autre du Dominion, ni de lui donner les noms de ceux qui sont impliqués dans ces scandales. Je ne me servirai pas du mot scandale ; je dirai : allégations. Ce serait chose oiseuse que de prétendre qu'il n'a pas entendu parler de l'enrichissement soudain de ces quatre députés dont les noms sont sur les lèvres de toute la députation et de nombre de citoyens du Canada. Dans quelle position se trouve-t-il ce soir ? Il y a une semaine, sachant exactement ce que renferment ces documents—car personne ne voudra croire qu'avant de prendre la parole il ne savait pas ce que contenaient ces documents, qu'il ne les avait jamais examinés avant qu'ils fussent déposés l'autre jour sur le bureau de la Chambre. . .

Sir WILFRID LAURIER : Je ne l'avais jamais fait.

M. BENNETT : Je crois sur parole le premier ministre, quand il affirme n'avoir jamais pris connaissance du contenu de cette liasse avant qu'elle eût été déposée l'autre jour sur le bureau de la Chambre ; mais je trouve fort étrange qu'il en soit ainsi. Alors pourquoi a-t-il refusé, plusieurs jours de suite, d'en autoriser le dépôt ? Ce n'est pas par crainte d'aller contre le règlement de la Chambre ; car il avait déjà autorisé le dépôt de cartons officiels. Nous croyons sur parole le très honorable premier ministre quand il assure n'avoir jamais vu cette liasse avant qu'elle fût déposée sur le bureau ; mais certes, il s'imagine que notre peuple est très crédule s'il pense que sa déclaration va être acceptée du public. Mais la Chambre est tenue de l'accepter. Ce dossier a été déposé, et qu'a-t-il révélé ? Une seule chose, et c'est une déclaration qui ne sera acceptée comme vraie par aucun homme sensé. En contestant la vérité de cette déclaration, je ne m'attaque pas au ministre de l'Intérieur, qui a rapporté l'histoire comme elle lui avait été racontée par M. Fraser.

Qu'est-ce que dit M. Fraser ? Il prétend avoir rédigé la soumission, et suivant la coutume, à ce qu'il assure, avoir inscrit les chiffres, au dernier moment, avant de la mettre sous enveloppe et de l'envoyer au Département. Mais pourquoi M. Fraser a-t-il laissé le chiffre en blanc quand ses instructions étaient de soumissionner pour une somme déterminée, savoir $7,000. M. Fraser déclare qu'on lui avait donné ordre de soumissionner à $7,000. Alors pourquoi a-t-il laissé le chiffre en blanc ?

L'hon. M. OLIVER : M. Fraser m'a dit que c'était l'habitude, dans la préparation d'une soumission à être transmise au département de ne pas inscrire le montant, afin que personne ne fût à même de le découvrir. M. Fraser était le seul qui connût le chiffre, et lui-même devait en faire l'inscription.

M. BENNETT : M. Fraser a lui-même rédigé la soumission. Il l'a rédigée dans son bureau, l'a glissée dans sa poche et s'est rendu au Département. Quelle est la personne de sens commun qui va accepter cette explication, qui va trouver raisonnable qu'il craignît d'inscrire les chiffres dans son bureau, lui qui se préparait à la remettre en personne au ministre ? Une telle explication est absurde, incroyable. Examinez toutes les circonstances qui signalent ce mouvement stratégique, et d'une assez pauvre stratégie, et vous constaterez que cela ne résiste pas plus à l'examen que les pièces originales qui ont été exhibées aujourd'hui. Voici des personnes qui sont censées être des entrepreneurs rivaux ; l'une d'elles rédige les deux soumissions, et l'autre met son nom au bas d'un des documents. Le premier ministre sait-il ce qui se passe aujourd'hui au département des Travaux publics ? Sait-il qu'il s'y passe des choses du même genre ? Eh bien, moi je le lui déclare. Je serais heureux de voir le premier ministre passer au comité des comptes publics mardi prochain ; il y trouverait la confirmation de ce que j'avance. Pourquoi l'autre soumission avait-elle été écrite d'une encre différente, et pourquoi M. Fraser n'a-t-il pas apporté cette seconde soumission ? Le ministre a-t-il réponse à cela ?

L'hon. M. OLIVER : M. Fraser déclare qu'ayant reçu ordre de son client de présenter une soumission à $7,000, il savait que la soumission de $1,000 ne serait d'aucun effet ; mais qu'en raison de son entente avec ses associés, il se voyait obligé de déposer cette soumission. (Exclamations). Je fournis les renseignements tels qu'ils me sont

demandés. Il déposa donc la soumission, comme il était convenu de le faire avec ses associés, sachant qu'elle n'était d'aucune valeur, et que par conséquent il importait peu que quelqu'un en connût ou non le montant.

M. SPROULE : Pourquoi a-t-il omis d'inscrire le nom du soumissionnaire?

L'hon. M. OLIVER : Je n'en sais rien.

M. BENNETT : Si la seconde soumission, du montant de $7,000, était sérieuse, pourquoi ne l'a-t-il pas écrite sur le papier portant la marque de son bureau, comme il avait fait dans le premier cas? Le ministre peut-il l'expliquer? Personne ne saurait le faire. Pourquoi le ministre craint-il de faire spécialement de ce cas le sujet d'une enquête? A mon avis, il se place au point de vue charitable qu'en refusant une enquête il va empêcher certaines gens de se parjurer. C'est la seule raison qu'il puisse invoquer pour tranquilliser sa conscience.

Quant aux soupçons soulevés par la conduite de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), il a été prouvé, sans que personne y contredise, qu'il a ouvert ces soumissions dans son propre bureau et seul. Le premier ministre ignore ce qui se passe dans ces départements. Sait-il qu'un des principaux fonctionnaires de ce ministère a tous les meubles de sa maison couverts par un "chattel mortgage" pour le bénéfice de l'honorable député d'Assiniboïa-est? Le premier ministre le sait-il? L'honorable député d'Assiniboïa-est va-t-il le nier ? Il ne saurait facilement le faire, car l'inscription en est faite dans les registres du bureau des hypothèques de notre ville. Cet homme, qui vient proclamer ici qu'il a les mains nettes, s'est rendu maître de tous les biens mobiliers d'un des principaux commis du département de l'Intérieur. Cet honorable député (M. Turriff) n'aura aucune difficulté à se procurer tous les renseignements qu'il voudra de ce département tant que ce commis y sera. Quelles sont les relations de M. Nolan avec le député d'Assiniboïa-est? Sont-ils en bons termes? Pourquoi le premier ministre ne dit-il pas qu'il faut sauvegarder la réputation de M. Fraser, membre éminent du parti libéral? Il faut que je le fasse comparaître comme témoin et jurer que cette soumission, au moment où elle a été remise à M. Turriff, était dans l'état où elle est aujourd'hui. Toutes les circonstances de temps et de lieu indiquent le contraire. Voyez les chiffres écrits, sans doute, par M. Fraser et qui indiquent les dates, et faites la comparaison avec les chiffres représentants les $7,000. Ils diffèrent les uns des autres autant que le jour et la nuit. Si M. Fraser était sommé de comparaître et de rendre témoignage, je ne crois pas qu'il jurerait à l'encontre d'indices aussi probants—cette différence dans les chiffres—qu'il a lui-même inscrit ce montant de $7,000. Qui donc l'a fait, voilà la question. Il est un fait qui n'a pas été contredit, et c'est qu'un homme seul a fait l'examen de ces soumissions, lors de leur dépouillement : l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff). La droite nous invite à porter des accusations. Ne serait-ce pas folie de notre part d'affirmer que c'est l'honorable député d'Assiniboïa-est qui a inscrit ces chiffres? Quelle raison avons-nous pour porter une telle accusation ? Je ne saurais le faire. Quelle raison avons-nous de dire qu'un commis dépendant de l'honorable député d'Assiniboïa-est, peut-être l'infortunée victime qui se débat sous l'étreinte de son hypothèque, a inscrit ces chiffres ? Je ne saurais dire qui les a inscrits ; mais je sais qu'il y a là deux documents qui, à toute évidence, sont marquées de fraude, et le public ne croira jamais qu'il en est autrement tant que l'honorable député d'Assiniboïa-est, et tant que M. Fraser, n'auront pas juré du contraire. Mais qu'on me permette d'aller un peu plus loin. On prétend au dehors qu'il n'y avait pas de chèque de $7,000 annexé à la soumission de Nolan. Et dans le cas de Currie, également, on insinue que la soumission n'était pas régulièrement faite. Cette affaire peut être élucidée parfaitement. Si Nolan a glissé dans cette enveloppe un chèque marqué, vous constaterez qu'à sa banque, ce jour là, un chèque pour ce montant a été inscrit à son débit. Tout homme d'affaires sait cela ; et si Currie n'a pas mis de chèque dans l'enveloppe, cela également peut être prouvé par son compte à la banque.

Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) entre dans une mauvaise passe. Qu'il ne l'oublie pas, ce qui a déterminé la chute du gouvernement Ross dans l'Ontario, ce dont des scandales au sujet de concessions forestières. Qu'il ne l'oublie pas, ce gouvernement avait accordé à ses amis et à ses favoris moyennant une bagatelle des propriétés valant plusieurs milliers de dollars. Le public se montre très susceptible dans les circonstances de cette nature. Le public ne croit pas que la vente ait été effectuée honnêtement en faveur de ces hommes, qui, d'une condition médiocre se sont élevés à un grand état de fortune, à la connaissance de toute la capitale, et, comme un de mes collègues me le souffle à la connaissance du Canada tout entier. Le temps est venu où des discours comme celui de l'honorable député de Pictou (M. A. M. Macdonald)—et je le dis sans vouloir lui manquer d'égards—ne sont plus une réponse suffisante à des accusations comme celles portées par l'honorable député de Toronto-nord. Il n'est pas trop tard pour le très honorable premier ministre d'accepter la proposition qui a été faite à la Chambre ; il n'est pas trop tard pour proposer un amendement tendant à instituer une enquête complète. Cela serait de nature à satisfaire les honorables députés de la gauche.

Mais, ce qui vaut encore mieux aux yeux du premier ministre, une telle décision serait de nature à satisfaire ses amis d'une extrémité à l'autre du Canada,—et il en a

beaucoup, non seulement parmi les libéraux mais parmi les conservateurs, amis qui croient à son honnêteté d'intention, qui le considèrent comme un frein aux mauvaises passions de son entourage. Ces gens lisent attentivement les constatations faites devant le comité des comptes publics. Je rappellerai au très honorable premier ministre un assez piteux spectacle que nous avons eu à une séance de ce comité l'année dernière. On recueillait le témoignage d'un individu qui avait été employé à trois dollars par jour pour surveiller l'opération du chargement d'un dragueur. Il ne s'était jamais rendu à l'endroit où était le dragueur ; il était simplement allé trouver un autre employé du Gouvernement, et il s'était engagé à lui payer la moitié du salaire qu'il recevait pour faire son travail. Et ce témoin se tenait là sans être aucunement intimidé. Je crois, dit-il, que dans l'état actuel des choses, tout homme a le droit de voler le pays. N'est-ce pas là un terrible état de choses ? Il n'est pas encore trop tard pour que le très honorable premier ministre propose une enquête complète.

Il me semble que la conscience du très honorable premier ministre n'est pas tranquille. Il se rend compte que ses partisans libéraux et ses admirateurs d'une extrémité à l'autre du pays ont le droit d'exiger de lui une enquête. Car, tout en prêtant l'oreille aux flatteries d'adulateurs éhontés parmi ses partisans, il ne perd pas de vue la grave physionomie d'hommes dont le respect lui est plus cher que les louanges plus tapageuses de ses partisans. Qu'il n'oublie pas les paroles que Shakespeare met dans la bouche de Wolsey.

M. A. JOHNSTON : Citez-les.

M. BENNETT : Je ne m'adresse pas à l'honorable député de Cap-Breton (M. A. Johnston) : il ne saurait comprendre Shakespeare. Que le premier ministre se rappelle ces paroles :

I feel within me
A peace above all earthly dignities,
A still and quiet conscience.

(L'amendement de M. Lake, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Ames, | MacLaren, |
| Avery, | McCarthy (Calgary), |
| Barker, | McLean (Queens) (I.P.-E.), |
| Bennett, | Marshall, |
| Bergeron, | Martin (Queens) (I.P.-E.), |
| Blain, | Monk, |
| Boyce, | Morin, |
| Brabazon, | Northrup, |
| Bristol, | Owen, |
| Broder, | Perley, |
| Chisholm (Huron), | Pringle, |
| Christie, | Reid (Grenville), |
| Clements, | Roche (Marquette), |
| Crocket, | Schaffner, |
| Daniel, | Smith (Wentworth), |
| Foster, | Sproule, |
| Ganong, | Stanfield, |
| Henderson, | Staples, |
| Herron, | Taylor, |
| Hughes (Victoria), | Walsh (Huntingdon), |
| Jackson (Elgin), | Ward, |
| Kemp, | White, |
| Lake, | Wilmot, |
| Lalor, | Wilson (Lennox-et-Addington), |
| Lancaster, | Worthington, |
| Lefurgey, | Wright (Muskoka)—55. |
| Lennox, | |
| Léonard, | |
| Macdonell, | |

ONT VOTE CONTRE:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lapointe, |
| Archambault, | Laurier (sir Wilfrid), |
| Aylesworth, | Laurier (L'Assomption), |
| Béland, | Lavergne (Drummond et-Arth.), |
| Bickerdike, | LeBlanc, |
| Black, | Logan, |
| Bole, | Lovell, |
| Borden, (sir Frederick), | Macdonald, |
| Bourbonnais, | Maclean (Lunenburg), |
| Boyer, | Macpherson, |
| Brodeur, | McColl, |
| Brown, | McCool, |
| Burrows, | McCraney, |
| Caldwell, | McIntyre (Perth), |
| Calvert, | McIntyre (Strathcona), |
| Carney, | McKenzie, |
| Caron, | McLennan, |
| Carrier, | McLean (York-centre), |
| Cash, | Marcile (Bagot), |
| Clarke, | Marcil (Bonaventure), |
| Conmee, | Myrand, |
| Copp, | Michaud, |
| Crawford, | Miller, |
| Cyr, | Oliver, |
| Delisle, | Pardee, |
| Demers, | Parmelee, |
| Desjardins, | Paterson, |
| Devlin, | Parent, |
| Dubeau, | Pickup, |
| Dugas, | Power, |
| Dyment, | Proulx, |
| Emmerson, | Pugsley, |
| Ethier, | Ratz, |
| Fielding, | Reid (Ristigouche), |
| Finlay, | Rivet, |
| Finlayson, | Robitaille, |
| Fisher, | Ross (Cap-Breton), |
| Fortier, | Ross (Yale-Cariboo), |
| Galliher, | Rousseau, |
| Gauvreau, | Savoie, |
| Geoffrion, | Schell (Glengarry), |
| Gervais, | Schell (Oxford), |
| Girard, | Sifton, |
| Gladu, | Sinclair, |
| Gordon, | Sloan, |
| Guthrie, | Smith (Nanaïmo), |
| Hall, | Smith (Oxford), |
| Harty, | Talbot, |
| Hughes (Kings) (I.P.-E.), | Templeman, |
| Hunt, | Tobin, |
| Jackson (Selkirk), | Tolmie, |
| Johnston, | Turcotte, |
| Knowles, | Wilson (Russell), |
| Lachance, | Wright (Renfrew), |
| Lanctot (Laprairie-Napierville), | Zimmerman.—111. |
| Lanctot (Richelieu), | |

ONT PAIRE:

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Telford, | Tisdale, |
| Law, | Lewis, |
| Greenway, | Haggart, |
| Lemieux, | Borden (Carleton), |
| German, | Osler, |
| Meigs, | Clare, |
| Watson, | Elson, |
| Kennedy, | Alcorn, |
| Graham, | Barr, |
| Bureau, | Paquet, |
| Stewart, | Porter, |
| Carvell, | Fowler, |
| Loggie, | Cockshutt, |
| McCarthy (Simcoe), | Armstrong, |
| Tourgeon, | Forget, |
| Martin (Wellington), | Seagram, |
| Grant, | Maclean (York-sud.), |
| Turriff, | Beattie, |
| Roche (Halifax), | Thompson. |

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. M. FIELDING : S'il n'était pas si tard, je signalerais à l'attention du comité le crédit spécial pour la fourniture de graines de semence au Nord-Ouest ; mais j'imagine que le comité ne sera guère d'humeur à aborder en ce moment l'examen de ce crédit.

(Le comité fait rapport de l'état de la question.)

L'hon. M. FOSTER : Que ferons-nous cet après-midi ?

L'hon. M. FIELDING : Nous discuterons les subsides, et le premier crédit sera celui relatif aux graines de semence.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à trois heures et vingt-cinq minutes vendredi matin.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 7 février 1908.

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

### QUESTION DE PRIVILEGE—OUVERTURE DES SOUMISSIONS.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Monsieur l'Orateur, je désire m'expliquer sur un fait personnel. Je regrette de ne m'être pas trouvé ici hier soir, au moment où l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) avait la parole, car je relèvent les paroles suivantes dans le compte rendu de son discours :

Je regrette que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux ne soit pas ici, car il est le seul membre de la gauche qui ait quelque expérience dans le dépouillement des soumissions; mais je suis bien persuadé que, lorsqu'il y avait lieu d'adjuger des entreprises dans son département, il ne convoquait pas de conclave; un seul fonctionnaire était chargé de cette besogne du temps que M. John Haggart était ministre des Chemins de fer et des Canaux.

La Chambre peut m'en croire, jamais, tant que je fus ministre des Chemins de fer, je n'ai assisté au dépouillement des soumissions ; en outre, à la suite d'un ordre formel émanant du ministère, il devint absolument obligatoire que le sous-ministre et un autre fonctionnaire fussent présents à l'ouverture des soumissions. Ce sont eux qui en prenaient connaissance, et les entreprises étaient adjugées en conformité des conclusions de leur rapport.

### DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. TAYLOR : Avant que l'on passe à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Travaux publics de me dire quand je puis compter avoir le dossier dont la Chambre ordonnait le dépôt le 15 janvier, dossier qui a trait à la construction d'un brise-lames à l'île du Prince-Edourd. Je vais lui faire tenir une note à ce sujet. J'aimerais que les documents fussent déposés le plus tôt possible.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Le personnel dont dispose le ministère s'occupe avec toute la diligence possible de la préparation des dossiers.

### OBSERVATIONS AU SUJET DES CITOYENS CANADIENS PASSANT PAR LES ETATS-UNIS.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de siéger en comité des subsides.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité général, je tiens à signaler à l'attention du Gouvernement, et plus particulièrement à celle du ministre de l'Intérieur, sur l'habitude, récemment implantée aux Etats-Unis, de renvoyer sans cause ni raison légitime les citoyens canadiens qui franchissent la frontière. On a porté à ma connaissance le cas de certains citoyens de Toronto—des Macédoniens pour la plupart—qui, après avoir quitté cette ville pour aller faire un voyage en Europe, revenaient chez eux accompagnés d'un certain nombre d'amis qu'ils amenaient au Canada. Munis de leurs billets qui devaient les conduire jusqu'à Toronto, ils débarquèrent à Boston où on les empêcha de continuer leur voyage. Sans motif aucun, on les renvoya à Liverpool d'où ils durent revenir ensuite, ce qui fut pour eux une source de grande dépense, de retard et de désagrément. Les avocats de Toronto à qui ces gens ont confié leur affaire m'ont écrit une lettre dont je vais donner lecture, parce que les faits y sont exposés avec précision. Les autorités américaines semblent avoir pensé que la venue

de ces gens au Canada ne devait pas agréer aux autorités canadiennes. La question me paraît devoir mériter l'attention du ministre de l'Intérieur. Je vais donner lecture de la lettre, laissant ensuite au ministre le soin d'intervenir.

L'hon. M. OLIVER : Donnez-moi les noms des avocats, afin que je puisse communiquer avec eux.

M. MACDONELL : Les avocats sont MM. Allan, Cassels et Defries. La lettre est ainsi conçue :

Un de mes clients m'a intéressé à la mauvaise fortune de quatorze Macédoniens qui, anciens citoyens de Toronto pour la plupart, sont allés revoir leurs parents et leurs amis en Europe, et rentraient chez eux accompagnés de quelques amis, lorsque le commissaire américain interrompit leur voyage à Boston sans leur laisser l'avantage de communiquer avec leurs amis et les renvoya en Europe avant qu'ils aient pu établir leur droit à se rendre au Canada, but de leur voyage (où devait les conduire leurs billets). Le paquebot à bord duquel on attendait ces gens entra dans le port de Boston vers le 23 décembre dernier. Le 24, leurs amis de Toronto demandèrent au commissaire de Boston, par dépêche télégraphique, pour quelle raison on ne leur avait pas permis de poursuivre leur voyage; il leur fut répondu par un certain nombre de dépêches portant en substance que ces gens étaient " exclus parce qu'ils devraient vraisemblablement être à charge au public, et que les autorités canadiennes ne se souciaient pas de leur entrée au Canada ". De nouvelles investigations firent découvrir qu'on les avait renvoyés à Liverpool. Je me mis alors en communication avec le département, ici, qui ordonna par câblogramme à l'agent du gouvernement canadien à Liverpool de renvoyer ces gens. C'est ce qui fut fait et ils sont maintenant à Toronto.

J'ai reçu la note du coût de leur passage depuis Liverpool. Il me semble que le commissaire américain à Boston, un nommé George Billings, s'est comporté de façon bien arbitraire et bien tyrannique en suscitant ainsi des désagréments à ces personnes et en les obligeant à d'inutiles dépenses. Je ne sais comment m'y prendre pour obtenir une copie des ordres, si toutefois il en existe, donnés par le département de l'immigration à ses fonctionnaires des ports américains ou aux fonctionnaires des Etats-Unis. J'ai pensé que vous pourriez peut-être me rendre le service de demander le dépôt des papiers nécessaires sur le bureau de la Chambre. L'affaire mérite quelque attention de la part du Gouvernement, attendu qu'il ne convient pas du tout de tolérer sans protester que des fonctionnaires américains empêchent de passer des gens munis de billets les conduisant directement à certains points du Canada et ayant le plein droit de poursuivre leur voyage.

La même chose s'est produite récemment à Buffalo : en deux circonstances différentes des citoyens de Toronto, ayant affaire aux Etats-Unis, furent renvoyés sans raison apparente et assujettis à des retards et des désagréments. D'après la lettre dont je viens de donner lecture, on dirait que les autorités américaines avaient appris que les autorités canadiennes ne se souciaient pas de la venue de ces gens-là. Je me plais à espérer qu'il y a erreur sur ce point. Les faits sont très peu compliqués, et je compte que le ministre de l'Intérieur prendra les informations nécessaires et veillera à ce que justice soit rendue à ceux que les autorités américaines ont, sans motif apparent, mis dans une position embarrassante.

## INTERPELLATION RELATIVE AU PONT DE HILLSBOROUGH (I.P.-E.).

M. J. D. REID (Grenville) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, j'aimerais rappeler au premier ministre que le Gouvernement décidait, en 1900, de construire un pont à Hillsborough (I.P.-E.). La question avait alors été soulevée à la Chambre par M. Martin, député de Queen (I.P.-E.), au moyen d'une question ainsi conçue :

1. Quand seront demandées les soumissions pour la construction du pont de Hillsborough à Southport (I.P.-E.)? Les soumissions seront-elles demandées pour l'exécution de tous les travaux? Dans la négative quelle partie des travaux se propose-t-on de faire exécuter?

2. Quel délai se propose-t-on de fixer pour l'achèvement des travaux?

3. Le Gouvernement pourvoie-t-il à la sécurité des piétons et autres personnes qui se serviront de la partie du pont affectée à la circulation publique?

4. Quel est le coût estimatif du pont que l'on projette actuellement de construire? Quel était le coût estimatif du pont que l'on projetait de construire en vertu de l'article 2, chapitre 4 des Statuts de 1899?

5. Quelle part proportionnelle du coût de ce pont doit être payée par la province de l'Ile du Prince-Edouard en vertu de la convention relative à la construction intervenue le 18 avril 1899, en capitalisant la subvention semi-annuelle de la province au taux ordinaire d'intérêt?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX (M. Blair) :

1. On se prépare à demander des soumissions pour ces travaux et on espère faire publier bientôt dans les journaux des annonces à cette fin. Les travaux seront divisés en deux parties dont l'une comprendra la substruction et l'autre la superstruction.

2. Il n'est pas encore arrêté.

3. Je demanderai à l'honorable député de ne pas insister sur ce point en ce moment; car la réponse que j'ai reçue ne s'accorde pas avec le souvenir que j'ai gardé des faits.

4. On estime que le pont coûtera $750,000; le chiffre de l'estimation première était d'un peu moins de $1,000,000.

5. Le gouvernement provincial contribuera chaque année au paiement de l'intérêt sur le coût des travaux.

Je tiens à faire observer au premier ministre que j'ai, le 23 janvier dernier, appelé l'attention du ministre des Chemins de fer

sur l'entrefilet suivant que les journaux ont publié :

M. C. Schreiber a été nommé unique arbitre dans la réclamation de suppléments, présentée par M. J. Haney, de Toronto, l'entrepreneur du pont construit sur la rivière Hillsborough (I.P.-E.) et qui a coûté au Gouvernement $1,500,000. M. Haney prétend qu'il lui est encore dû $300,000. L'enquête durera toute la semaine.

A cela, l'honorable M. Graham répondit :

Il est possible que cette nouvelle soit exacte. Je ne saurais me prononcer positivement sur les détails. Il est vrai que M. Schreiber a été nommé arbitre pour le règlement d'une réclamation présentée par M. Haney, contre le département des Chemins de fer et des Canaux.

En se reportant à la page 1752 du compte rendu des débats, on verra que le 22 janvier on demandait au ministre des Chemins de fer et des Canaux le chiffre total de la dépense occasionnée jusqu'à cette date par la construction du pont de Hillsborough ; il répondit qu'il était de $1,363,085.57. On lui demanda aussi quel était le chiffre des réclamations en souffrance, à quoi il répondit que ces réclamations se chiffraient à $393,821.04. De sorte que s'il est fait droit à ces réclamations, le pont aura coûté, en tout, $1,756,906.61, soit $1,006,906.61 de plus que le coût prévu en premier lieu. L'estimation première du coût de ce pont fut faite par M. Schreiber, ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et les travaux de construction ont été exécutés sous sa direction.

Qu'après une estimation faite par un homme de la position de M. Schreiber on présente maintenant une réclamation pour extras égale à la moitié du coût estimatif établi en premier, voilà qui révèle un état de choses sur lequel il serait bon de faire une enquête complète.

Depuis nombre d'années, si je ne me trompe, l'usage veut que l'on renvoie à la décision de la cour d'échiquier toute réclamation faite contre un ministère, surtout une réclamation aussi forte que celle-ci. Ce tribunal fut institué dans le but exprès de connaître des réclamations de cette nature. Je trouve fort étrange que celui-là même a fait l'estimation première du coût des travaux, qui en a surveillé l'exécution, soit aujourd'hui chargé du soin de décider à lui seul combien l'Etat devra payer à l'égard de certains travaux supplémentaires.

A première vue, on dirait qu'à la suite de quelque grave erreur commise au moment où l'on fit l'estimation du coût de l'entreprise, soit au cours de l'exécution des travaux, le Gouvernement a payé plus qu'il ne devait. L'année dernière, nous avons eu au comité des comptes publics un échantillon de ce que peut faire M. Schreiber ; la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique lui ayant soumis des comptes au montant de $165,000, il s'était empressé de les vérifier et de les approuver, et sans l'intervention du ministre des Finances, le pays aurait déboursé une somme considérable qu'il n'était pas tenu de payer.

Il me semble que le Gouvernement devrait nous dire pourquoi cette réclamation n'a pas été renvoyée à la cour d'échiquier, qui en aurait fait l'objet d'investigations complètes. L'entrepreneur ayant reçu le double de ce que, suivant l'estimation première, devait coûter le pont, on dirait que l'on craint de faire faire une enquête par la cour d'échiquier et qu'on a recouru à l'arbitrage de M. Schreiber dans le but de dissimuler les faits. Le premier ministre devrait annuler sur-le-champ la nomination de l'arbitre pour renvoyer l'affaire à la cour d'échiquier, ou tout au moins faire connaître les raisons d'être de cette procédure particulière. Toute affaire susceptible, comme celle-ci, de laisser supposer que tout ne s'est pas passé régulièrement, devrait être renvoyée à ce tribunal-là.

D'après ce que j'ai entendu dire, la population de l'île du Prince-Edouard soupçonne fortement que ce pont a coûté beaucoup plus cher qu'il devait ; et en soumettant cette réclamation à l'arbitrage de M. Schreiber seul, au lieu d'en saisir la cour d'échiquier, le Gouvernement agit de manière à me convaincre qu'il ne veut pas que la lumière se fasse sur tous les faits. Nous avons droit d'exiger du Gouvernement qu'il dise pourquoi il a fait une exception à l'égard de cette réclamation et pourquoi il l'a soumise à l'arbitrage de M. Schreiber. Pour ma part, après ce qui s'est passé au comité des comptes publics au cours de la session dernière, il m'est impossible de compter qu'en cette affaire M. Schreiber protégera les intérêts du pays.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette que l'honorable député ne m'ait pas prévenu de son intention de signaler cette affaire à l'attention de la Chambre ; s'il l'avait fait, je me serais arrangé de façon à fournir sur-le-champ les renseignements qu'il désire. Néanmoins, en l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), malheureusement retenu chez lui par la maladie, je vais faire en sorte que tous les papiers soient déposés aussitôt que possible.

L'honorable député conçoit sans doute qu'il me soit impossible de discuter en ce moment une question portant sur un point technique de l'administration; mais comme il a droit de connaître tout ce qui se rattache à cette entreprise, nous lui fournirons les informations les plus complètes. Je considère cependant que ses observations à l'égard de M. Schreiber sont, pour ne rien dire de plus, marquées au coin du mauvais goût. M. Schreiber n'étant qu'un simple mortel, il peut lui arriver, comme à nous tous, de se tromper ; mais nul n'a le droit de faire planer le soupçon sur ses intentions, ses motifs et sa probité. Cette tâche-là lui

a été assignée, et il saura en temps opportun rendre compte de ses travaux ; dans l'intervalle, rien ne justifie les observations que l'honorable député vient de faire.

L'hon. M. FOSTER : Je me crois tenu de donner un mot d'explication. Il y a une dizaine de jours—la question venait, je crois, d'être soulevée devant la Chambre—je prévenais le ministre des Chemins de fer et des Canaux que l'affaire serait mise sur le tapis la prochaine fois que la Chambre serait invitée à siéger en comité des subsides et je lui demandai s'il serait alors en mesure de faire une déclaration. Depuis, l'honorable ministre n'a pu assister à nos séances, ce que nous regrettons tous ; mais dans l'intervalle on a nommé l'arbitre et l'arbitrage se poursuit.

Ce matin, j'écrivais au sous-ministre pour le prier de se consulter avec le ministre et d'inviter celui-ci à faire tenir une déclaration à l'un de ses collègues qui aurait pu ainsi renseigner la Chambre. Nous avons donc pris tous les moyens de prévenir le ministre et de lui fournir, à lui-même ou à celui qui l'aurait remplacé provisoirement, l'occasion de répondre.

Sir WILFRID LAURIER : Je reçois à l'instant la carte de M. Butler.

L'hon. M. EMMERSON : M. Butler a passé toute la matinée au comité des comptes publics.

L'hon. M. FOSTER : Je lui ai vu remettre la lettre que je lui avais envoyée par un messager spécial.

L'hon. M. EMMERSON : Etant cité comme témoin, il lui a été impossible de s'occuper des affaires du ministère.

L'hon. M. FOSTER : C'est possible, mais le premier ministre semble croire que nous n'avons pas eu la courtoisie de prévenir son collègue. Nous l'avons prévenu, et s'il n'est pas fait de déclaration ministérielle, cela est dû à ce que M. Butler se trouvait au comité des comptes publics. Voilà ce qui en est. Il me serait égal d'attendre le retour du ministre des Chemins de fer, mais l'arbitre est nommé et l'arbitrage se poursuit. Il importe que la Chambre ait des explications complètes avant que les choses soient trop avancées.

Le 23 janvier, sur proposition de mon honorable collègue d'Hamilton (M. Barker), la Chambre ordonnait le dépôt de la copie de tous les papiers concernant M. Haney et le pont de Hillsborough, et de tous les papiers relatifs aux ateliers et voies de garage de l'Intercolonial à Moncton. Ces papiers n'ont pas encore été déposés. Mon honorable ami avait donné cet avis de motion afin que les papiers fussent sous nos yeux au moment de discuter cette question. Il se peut que l'arbitrage ne se poursuive pas en ce moment, mais je n'aimerais pas que la question fût définitivement réglée sans que nous ayons pu la discuter. J'estime donc que nous devrions en rester là jusqu'à ce qu'on nous ait fourni les renseignements nécessaires, et je me plais à espérer que le ministre les donnera mardi prochain.

L'hon. M. EMMERSON: Pour être juste envers M. Schreiber, je dois dire que l'estimation première dont on a parlé fut faite par l'ingénieur en chef de l'Intercolonial, M. W. B. McKenzie, et non par M. Schreiber lui-même. Par la suite, les plans du pont furent très sensiblement modifiés.

L'hon. M. HAGGART : L'ex-ministre aurait-il l'obligeance de me dire qui a certifié l'estimation définitive du coût du pont ?

L'hon. M. EMMERSON : C'est M. W. B. McKenzie, ingénieur en chef de l'Intercolonial.

L'hon. M. HAGGART : Quel était l'ingénieur en chef du ministère, à Ottawa ? C'est ici que l'estimation devait être certifiée.

L'hon. M. EMMERSON : L'attestation est donnée par l'ingénieur en chef, à Moncton, qui est chargé de l'exécution des travaux.

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, il y a ici un point épineux qu'il vaut autant signaler tout de suite. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) n'est pas sans le savoir, les questions relatives aux adjudications du ministère des Chemins de fer sont, du moins en très grande partie, décidées en dernier ressort par l'ingénieur en chef de ce ministère. Au moment où M. Haney insistait sur le paiement de sa réclamation, il s'est trouvé que l'ingénieur en chef du ministère était M. Butler, à qui M. Haney avait autrefois confié le soin de diriger la construction du pont de Hillsborough. Ayant été ainsi à l'emploi de M. Haney en cette entreprise, il ne pouvait décemment prendre sur soi de vérifier ces comptes au nom du gouvernement. C'est pour cela que le ministère a dû se départir de l'usage, qu'il a jugé à propos de laisser M. Butler de côté et de mettre M. Schreiber à sa place. Le sous-ministre actuel des Chemins de fer, M. Butler, ayant été chargé par M. Haney de diriger les travaux du pont en sa qualité d'ingénieur, il ne se souciait pas, le Gouvernement ne le lui aurait pas permis, du reste, d'avoir à se prononcer aujourd'hui au sujet de la réclamation de M. Haney. C'est pour cette raison qu'on l'a mis de côté.

L'hon. M. HAGGART: Est-ce à dire que M. Schreiber ne remplace M. Butler qu'en ce qui concerne l'attestation du bien-fondé de la réclamation ?

L'hon. M. FIELDING : Plus que cela ; M. Schreiber est autorisé à décider la question en son entier.

M. A. MARTIN : Pour moi, cette question n'a rien de très nouveau ; je l'ai plus d'une fois déjà signalée à l'attention du Gouvernement. Aujourd'hui, cependant, ce qui me paraît bien de nature à éveiller le soupçon, c'est que l'on vienne réclamer le paiement de suppléments, quand le pont est terminé et que le public s'en sert depuis deux ou trois ans. Je trouve fort suspect que M. Haney vienne aujourd'hui réclamer des suppléments qui montent à près de la moitié de ce que, d'après l'estimation première, le pont devait coûter.

Il est une chose que je désire signaler au premier ministre, c'est que ce pont n'est certainement pas neuf. Au début, on calculait qu'il coûterait $500,000. La deuxième estimation fut de $700,000 et la suivante, de $750,000. La superstructure est celle d'un vieux pont qui a existé pendant trente ans sur le parcours de l'Intercolonial; cependant, on était censé construire un pont neuf à cet endroit. Ce n'est pas la première fois que je déclare devant la Chambre que ce pont est un vieux pont qui a servi à l'Intercolonial durant trente ans et qui a été transporté ensuite dans l'île du Prince-Edouard. Sa construction qui devait coûter $750,000 revient à près de $2,000,000 à l'heure qu'il est. Ce surcroît de dépenses a fait naître dans l'esprit du public un soupçon qui s'étend aussi aux quelques milles de voie ferrée que le Gouvernement a fait construire à cet endroit, il y a quelques années. Le coût estimatif de ce chemin de fer était de $12,000, par mille ; mais, dès qu'il fût parachevé, on s'aperçut qu'il coûtait $31,000, par mille. Je ne crains pas de dire que quelqu'un a fait un gain illicite de trois quarts de million sur la construction du pont et d'une somme égale sur la construction de la voie ferrée.

M. GANONG: Quel était le concessionnaire des travaux du chemin de fer ?

M. ALEX. MARTIN (Queen's) (I.P.-E) : M. Kitchen, un ami de l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Emmerson). L'ancien chemin de fer fut construit dans l'île du Prince-Edouard, en 1873, lorsque les rails valaient $90 par tonne, lorsque les salaires étaient aussi élevés qu'aujourd'hui et qu'on n'avait pas autant de facilités pour l'établissement d'une voie ferrée. Cependant, on a établi et complètement outillé ce chemin à raison de $16,500 par mille. Comment se fait-il que la nouvelle voie ait coûté $31,000, par mille, surtout si l'on considère qu'on a employé des rails dont l'Intercolonial se servait depuis trente ans et qui ont été transportés dans l'île du Prince-Edouard et vendus à l'entrepreneur du pont au prix de $20 par tonne?

M. E. M. MACDONALD: Puis-je faire une question à l'honorable député? Lorsqu'il dit que c'est un vieux pont, parle-t-il du fer?

M. FIELDING.

M. ALEX. MARTIN (Queen's) : Je parle de la superstructure. Je l'ai dit et je croyais que l'honorable député me comprendrait

M. MACDONALD : Mon honorable ami ne s'est pas servi du mot " superstructure ".

M. ALEX. MARTIN : C'est le mot même que j'ai employé. Ce dont je me plains, à bon droit il me semble, c'est d'entendre des députés nous parler des dépenses considérables qu'on a faites dans l'île du Prince-Edouard, lorsqu'à mon avis plus d'un million représente des gains illicites. L'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux prend la parole et cite le rapport du département qui démontre qu'on a dépensé plus de $7,000,000 dans l'île du Prince-Edouard. Il n'y a pas un mot de vérité dans cette assertion. Prenez ce même rapport et voyez comment une page contredit l'autre. Je prie le ministre d'ouvrir ce volume à la page 127 où il est dit que le gouvernement fédéral a dépensé $7,000,000 dans l'île du Prince-Edouard. Qu'il se reporte ensuite à la page 49 et il constatera que la province a dépensé $3,144,000 pour construire des chemins de fer avant la confédération. A la page suivante, on lit que c'est $3,144,000 qu'elle a dépensés. Ces déclarations se contredisent.

De plus, lorsqu'il prend la parole dans cette Chambre, l'ex-ministre des Chemins de fer oublie-t-il que le gouvernement provincial paie l'intérêt sur la moitié du coût estimatif de ce pont? La province de l'île du Prince-Edouard est mise à contribution jusqu'à concurrence de $10,000 par année pour payer sa quote-part des frais de construction du pont. C'est-à-dire qu'elle verse la moitié de la somme de $800,000 que le pont devait coûter. Cependant, cette question pourra être discutée plus à fond lorsqu'un projet de résolution dont j'ai donné avis sera délibéré à bref délai et j'aurai l'occasion de la traiter d'une manière plus complète. Si j'avais su que cette affaire viendrait en discussion aujourd'hui, j'aurais été en état de la commenter.

Je dois dire que le Gouvernement, s'il désire inspirer confiance à la population de l'île du Prince-Edouard, ne devra pas permettre que la réclamation de M. Haney qui demande $393,000 pour des travaux supplémentaires, soit soumise à la décision d'un seul arbitre. Qu'elle soit soumise à la cour d'échiquier comme toutes les réclamations semblables. Dans l'île du Prince-Edouard, on suppose qu'enfin de compte toutes ces réclamations seront soldées. J'ai lu le marché administratif et je désire donner à la Chambre un échantillon de ce que j'ai découvert. D'après le cahier des charges, l'entrepreneur était obligé de fournir des carvelles de fer galvanisé et, cependant, on réclame un supplément de $5,000 pour l'emploi de carvelles galvanisées. Naturellement, $5,000 c'est peu de chose en temps d'élection. Ils ont besoin de cette somme. Je soupçonne un peu quelle est la destination de cet argent. Mais, je le répète, je

devrais avoir l'occasion de scruter de plus près les dépenses faites dans l'île du Prince-Edouard.

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.) : L'honorable député (M. A. Martin) fait erreur lorsqu'il dit que le chemin de fer qui a été construit dernièrement dans l'île du Prince-Edouard coûte $31,000 par mille.

M. A. MARTIN : J'ai déclaré distinctement que je parlais de l'embranchement qui relie Murray-Harbour et Charlottetown.

M. J. J. HUGHES : J'ai compris, mais je déclare que cette assertion est injuste. Le chemin de fer a coûté en premier lieu $16,500, par mille. Pour arriver à ce chiffre, l'honorable député ajoute le coût du pont, un pont considérable sur un chemin de fer de peu de longueur.

M. A. MARTIN : Si on ajoutait le coût du pont, ce ne serait plus $31,000 par mille, mais plus de $60,000, car le pont et la voie ferrée coûtent à peu près la même somme.

M. J. J. HUGHES : L'honorable député est complètement dans l'erreur ; les chiffres le prouveront. Le chemin de fer coûte environ $22,000 ou $23,000 par mille, ce qui est facile à établir. Il diffère complètement du chemin de fer construit en premier lieu. On l'a établi sur le modèle de l'Intercolonial tandis que la voie primitive était d'une qualité très inférieure, de sorte que la comparaison n'est pas juste. Je ne suis pas d'accord avec l'honorable député qui affirme que le chemin de fer coûte réellement $31,000 par mille. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je puis me les procurer et je suis persuadé que l'honorable député se trompe, à moins qu'il n'ajoute le coût du pont.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je suis certain que la population des environs de Toronto, qui s'intéresse aux affaires politiques, sera surpris d'apprendre qu'un arbitrage aura lieu dans ces circonstances. C'est un fait notoire à Toronto que M. M. J. Haney est le chef de file du parti libéral de cette ville.

Si je ne me trompe, il est président de l'association libérale de la ville de Toronto, l'esprit dirigeant de toute l'organisation du parti.

M. CALVERT : Crime épouvantable !

M. BENNETT : Je ne dis pas que ce soit un crime que d'être président de cette association, mais je déclare que, lorsque le gouvernement du Canada est à la veille de recourir à un arbitrage pour régler un différend entre l'Etat et un entrepreneur qui a de fortes attaches au ministère, il est temps de prendre toutes les précautions relativement à cet arbitrage.

Je n'ai pas un mot à dire contre M. Schreiber, un vieux et dévoué fonctionnaire public ; mais il ne faut pas oublier que M. Schreiber devrait consacrer tout son temps à la tâche qu'il a à remplir en sa qualité d'ingénieur en chef du Transcontinental, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Cette entreprise causera une dépense de plusieurs millions de dollars et elle exige que M. Scheiber, dans l'intérêt du pays, lui consacre tout son temps et tout son talent.

Pourquoi avons-nous une cour d'échiquier? si ce n'est pour faire les arbitrages, surtout lorsque des sommes aussi énormes sont en jeu. L'honorable député considère comme une bagatelle une somme de $365,000 ou $400,000. Le public a des soupçons relativement à ces arbitrages et il s'attend qu'on les entourera de toutes les sauvegardes possible. Il y a lieu de regretter que M. le juge Burbidge soit malade, mais le Gouvernement a choisi pour le remplacer un juge éminent, sir Thomas Taylor. Y a-t-il une raison qui empêche sir Thomas Taylor de faire cet arbitrage et qui oblige M. Schreiber à cesser de donner à l'Etat ses services généreusement rétribués, à remettre ses fonctions à un autre et à se mêler de cet arbitrage ?

Le ministre des Finances a déclaré que des relations intimes ont existé entre M. Haney et M. Butler, le sous-ministre actuel, que celui-ci a été le premier ingénieur de M. Haney. Ses relations encore plus intimes n'existent-elles pas entre M. Haney et M. Butler ?

L'hon. M. FIELDING : Pas que je sache; c'est possible. M. Butler a été l'ingénieur de M. Haney et, conséquemment, ne pouvait pas donner des conseils au Gouvernement dans cette affaire. Je ne connais pas d'autres rapports entre eux.

M. BENNETT : Je ne m'en porte pas garant, mais j'ai entendu dire qu'une étroite parenté existe entre eux. J'ignore si c'est vrai.

L'hon. M. FIELDING : Quel mal y aurait-il à cela ?

M. BENNETT : Après la discussion des deux ou trois derniers jours, j'aurais cru que la parenté comptait pour quelque chose.

L'hon. M. FIELDING : Puisque M. Butler n'est pas intervenu dans cette affaire, qu'importe la parenté qui peut exister ?

M. BENNETT : C'est ce que j'allais examiner. Dans cet arbitrage, quelqu'un devra représenter le Canada. M. Butler est le chef du département sous la direction du ministre. Au comité des comptes publics, M. Butler a déclaré qu'il exerçait le pouvoir suprême au département, que la situation a changé depuis qu'il a pris la direction des affaires et qu'il a complètement modifié l'administration de l'Intercolonial.

Chacun sait que M. Butler exerce une grande autorité au département. A maintes reprises, lorsque des questions ayant trait à ce département sont venues en discussion devant la Chambre, le Gouvernement s'est excusé en disant : Nous n'avons qu'une

chose à faire, retenir les services de quelqu'un dont la probité et les aptitudes nous inspirent une confiance absolue, et nous fier exclusivement à lui. Le Gouvernement se fiera à lui pour protéger les intérêts de la population canadienne lors de cet arbitrage. Le ministre déclare que ce rôle ne sera pas confié à M. Butler. Alors, à qui le confiera-t-on ? Pourquoi M. Butler a-t-il cet emploi ? N'est-ce pas parce que le Gouvernement a pleinement confiance dans sa probité et ses talents ? Personne n'y contredit ; quant à moi, je ne le fais certainement pas. A qui confierez-vous la tâche de surveiller cet important arbitrage ? Ce ne sera pas à M. Butler, car le ministre des Finances dit qu'il sera écarté à cause des rapports qui ont existé autrefois entre lui et M. Haney. Par conséquent, ce sera nécessairement à un employé subalterne du département.

L'arbitrage ne devrait pas être confié à M. Schreiber pour une autre raison. M. Schreiber n'est que la créature du Gouvernement. Celui-ci peut le maintenir dans ses fonctions ou le congédier, à son gré. Pourquoi M. Schreiber serait-il le seul arbitre lorsqu'il s'agit de se prononcer sur une réclamation présentée par un ami influent du ministère. Pourquoi le mettrait-on dans ce pétrin, au lieu de confier l'affaire à qui de droit—aux tribunaux du pays ?

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député laisse-t-il entendre que M. Schreiber est sous la dépendance de M. Butler ?

M. BENNETT : Non, le premier ministre me comprend mal. Je dis que M. Schreiber est à l'emploi du Gouvernement, qu'il est la créature du ministère, dont son sort dépend, et que vous allez le nommer arbitre uniquement d'une affaire dans laquelle une immense somme d'argent est en jeu.

Le représentant de l'île du Prince-Edouard déclare que cette réclamation n'est pas légitime et qu'on ne devrait pas la soumettre à un arbitrage comme celui où l'unique arbitre sera un employé de l'Etat, mais aux tribunaux. La cour d'échiquier a été créée à grands frais pour trancher de semblables litiges et, à l'heure qu'il est, le président de ce tribunal est sir Thomas Taylor, homme d'une grande valeur et d'une haute réputation parmi la magistrature. Pourquoi donc ne lui confierait-on pas cette tâche, au lieu de l'imposer à un fonctionnaire public ? Chacun a ses faiblesses, et M. Schreiber n'aimerait peut-être pas à contrecarrer ce qu'il croirait être les désirs du ministère.

Mais voici le point capital. Si ce travail est un travail important, vu que la réclamation est élevée, vous vous priverez, dans cet arbitrage, du concours zélé de M. Butler, le sous-ministre actuel. Le ministre des Finances avouera que, si cet arbitrage a lieu, il sera impossible à M. Butler de donner à la population canadienne, par l'intermédiaire du département, ses conseils, ses avis, et de la faire profiter de ses lumières. Pourquoi en serait-il ainsi ? Lorsque son département est intéressé dans un arbitrage où près de $400,000 sont en jeu, M. Butler peut, il me semble, donner tous les avis dont le Gouvernement a besoin, pourvu que l'arbitre soit un juge. Il saute aux yeux qu'il en serait autrement si l'arbitre était choisi parmi le personnel du département. Le premier ministre devrait annoncer dès aujourd'hui, au nom du cabinet, que cet arbitrage, qu'il soi commencé ou non, sera confié à un juge de la cour d'échiquier.

M. W. B. NORTHRUP : Je souscris entièrement à tout ce que le premier ministre a dit du caractère et de l'intégrité de M. Collingwood Schreiber. Je suis certain qu'il n'y a personne dans les rangs de la gauche qui désire faire la moindre réflexion injurieuse touchant la probité ou le caractère de M. Schreiber. Néanmoins, il me semble que le Gouvernement aurait choisi celui-ci, s'il était appliqué à faire choix, parmi la population entière, de la personne la moins propre à remplir les fonctions qui lui sont maintenant dévolues. L'histoire de ce pont est telle que le Gouvernement ne peut pas l'avoir étudiée un seul instant avant de nommer M. Schreiber arbitre unique relativement aux réclamations des entrepreneurs pour travaux de surcroît.

La première estimation du coût du pont fut de $750,000, elle fut ensuite portée à $900,000. Subséquemment, le ministre des Finances déclara à la Chambre que l'entreprise serait achevée moyennant $1,100,000 et, plus tard, l'estimation atteignit le chiffre de $1,500,000. On eut dit que quelqu'un s'était grossièrement trompé. Le ministre des Finances, voulant expliquer pourquoi la première estimation avait été dépassée à ce point, a dit que la longueur du pont serait de 630 pieds de plus que la longueur prévue tout d'abord. Nous savons tous que M. Schreiber était sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux lors de la construction du pont, et qu'il était responsable de la bonne exécution des travaux devant le Gouvernement et, par l'intermédiaire de celui-ci, devant le public. Lorsqu'on décida d'élargir le pont, on ne demanda pas de nouvelles soumissions, mais on passa un nouveau marché administratif avec les anciens entrepreneurs. Dans ces circonstances, il me semble qu'il y a lieu de dire, sans mettre en doute l'honneur et l'intégrité de M. Schreiber, qu'il a intérêt a démontrer que tout s'est fait régulièrement et honnêtement. L'homme le plus intègre de l'univers est celui dont le jugement peut être influencé lorsque, sans s'en rendre compte, la décision le touche personnellement. De plus, M. Schreiber a cessé d'être sous-ministre pour occuper un autre poste où il a à contrôler certains comptes. Nous nous rappelons que, l'an dernier, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a envoyé un compte de $160,000 que M. Schreiber a certifié, bien que les fonctionnaires eussent re-

fusé de montrer les pièces justificatives, et que la compagnie elle-même ait défalqué de $50,000 à $60,000 plutôt que de laisser voir les pièces qui indiquaient quel emploi on avait fait de l'argent. C'est grâce uniquement à l'intelligence et à l'intégrité d'un employé subalterne que le pays n'a pas payé ces $50,000 à $60,000. En présence de ces faits, il me semble que, sans mettre en doute l'intégrité de M. Schreiber, celui-ci n'est guère la personne que l'on devrait choisir comme arbitre dans le présent cas, lorsque le Gouvernement sort de la routine pour enlever l'affaire aux tribunaux à la décision desquels tous les intéressés auraient été tenus d'acquiescer, quelle qu'elle fût.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il me dire si l'arbitrage se poursuit actuellement ?

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

L'hon. M. FOSTER : La chose se complique, car nous avons demandé de discuter une question qui est peut-être déjà réglée. Il me semble qu'il vaudrait autant dans l'intervalle suspendre les procédures d'arbitrage. J'aimerais savoir en même temps si le ministre sera en mesure de nous dire, lorsque le sujet reviendra devant la Chambre, combien ce pont d'occasion a été vendu aux entrepreneurs, et de déposer la correspondance relative à cette vente. Je crois savoir que la charpente en fer du pont avait déjà servi et avait été acheté à certain prix de l'Intercolonial.

L'hon. M. FIELDING : C'est un pont de la rivière Miramichi, qui a été transporté ; c'est une question d'évaluation à fixer dans la comptabilité des deux réseaux.

L'hon. M. GRAHAM : J'avoue je ne suis pas disposé à faire de discussion sur ce sujet ou sur aucun autre.

L'hon. M. FOSTER : C'est ce que je ferais à votre place. Nous allons revenir sur ce sujet la semaine prochaine.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Travaux publics) : Je tiens à donner une explication, qui, fût-elle connue de l'honorable député (M. Foster), l'aurait empêché de parler comme il vient de faire. L'honorable député me fit parvenir un mot l'autre jour pour me dire qu'il allait soulever cette question. Il me posait en même temps deux questions, l'une tendant à établir le montant payé à M. Haney en vertu de son traité ; et je répondis : $1,066,491.96 ; l'autre demandant combien a été payé à M. Macdonald, et je répondis : $64,749.61. Je ne connais pas l'historique de ce pont depuis que le projet en a été conçu. Je crois que la Chambre en a discuté et approuvé la construction comme ouvrage nécessaire. Je tiens pourtant à répondre plus particulièrement à la question suivante : Pourquoi M. Collingwood Schreiber a-t-il été nommé, entre tant d'autres, l'unique arbitre en cette affaire ? C'est, à mon sens, qu'il n'y avait pas de moyen plus efficace et plus pratique de régler cette réclamation. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) sait peut-être mieux que tout autre qu'il surgit toujours, au ministère des Chemins de fer et Canaux des réclamations de suppléments de la part des entrepreneurs.

La formule du traité est telle, et le certificat de l'ingénieur doit être absolument en conformité de la lettre du traité. Même si l'ingénieur en chef sait et peut assurer que le Trésor public doit réellement un solde à un entrepreneur sur ses travaux, il ne peut pas, comme ingénieur en chef, décerner un certificat qui ne s'accorde pas avec les termes du traité. Ce n'est pas une formalité nouvelle ; je la vois figurer à tout bout de champ dans les archives du ministère. Je dirai aussi que s'il est répréhensible de nommer un ingénieur unique arbitre, c'est une infraction qui s'est commise depuis que le ministère existe, et que je n'ai fait que suivre la ligne de conduite tracée par l'ancien gouvernement. Ce n'est pas moi qui ai établi comme précédent d'instituer un seul arbitre pour régler ces différends. Je vois que bien souvent, sous l'ancien régime, ce n'était pas seulement un ingénieur en chef en congé qui était nommé, mais l'ingénieur en chef de service, et il arbitrait sur des travaux qu'il avait dirigés en sa qualité de fonctionnaire de l'Etat.

L'hon. M. HAGGART : Depuis que la cour d'échiquier a été instituée ?

L'hon. M. GRAHAM : Je le crois. Feu M. Page a été nommé des vingtaines de fois unique arbitre.

L'hon. M. HAGGART : Avant la fondation de la cour d'échiquier.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Travaux publics) : Je tiens à donner une exagi comme unique arbitre ; il rendit des sentences et le Gouvernement les accepta. Ceci est une quetion de fait et non d'opinion. Lorsque M. Hugh Ryan réclama au sujet du canal du Sault, qui fut construit sous l'administration de l'honorable député (M. Haggart), la réclamation fut soumise à M. Walter Shanley comme seul arbitre, et il arbitra entre le Gouvernement et l'entrepreneur. J'ai fait ce que mes prédécesseurs avaient fait, et, même s'ils voulaient s'en défendre aujourd'hui, je dis que c'était la seule manière logique et pratique de procéder. Certes, le cas n'est pas isolé ; il y en a des douzaines d'autres semblables, et si les honorables députés veulent y regarder de près, ils verront que le seul moyen d'arriver à une solution pratique qui rende justice au Gouvernement comme à l'entrepreneur, est de nommer un arbitre capable de mettre de côté dans une certaine mesure les difficulté du métier pour statuer sur la réclamation d'une façon pratique. Je tâche d'appliquer dans le département et à son

administration les mêmes méthodes pratiques que je me suis toujours efforcé d'appliquer à mes propres affaires. C'est ce que je fais quand je n'en suis pas empêché par la loi, mais il se présente des cas où je ne puis arriver à une décision aussi expéditive et aussi juste que je le voudrais dans le règlement de ces réclamations. Je dirai à l'honorable député qu'il y a dans le département plusieurs réclamations en souffrance, et j'ajouterai qu'aucun gouvernement n'a le droit, parce qu'il est le Gouvernement, de retenir à un entrepreneur un seul dollar qui lui revient légitimement.

Je crois que c'est une manière honnête d'agir, et que le pays l'approuvera. Le Gouvernement dont les deux honorables députés faisaient parti a agi de la sorte en plus d'une occasion et a fait exactement ce que j'ai fait moi-même dans ce cas-ci et que je voudrais faire dans d'autres cas. J'aurais aimé dans le présent cas employer notre ingénieur en chef et faire exactement comme mes devanciers ; mais l'ingénieur en chef actuel était premier ingénieur pour M. Haney quand ces travaux ont été exécutés, et c'était une charge un peu délicate à lui confier—d'ailleurs il ne l'aurait pas acceptée, et je ne la lui ai pas offerte. J'ai donc nommé M. Schreiber, ancien ingénieur en chef, et malgré ce qu'on en a dit, je crois qu'il est éminemment honnête et capable de conduire à bien cet arbitrage, de façon à rendre une décision qui donnera justice à l'entrepreneur tout en protégeant les intérêts du Trésor et du pays.

L'hon. M. HAGGART : Comme l'honorable ministre l'a dit, l'ingénieur en chef agissait autrefois dans certains cas comme arbitre de ses propres décisions. C'était au temps de M. Page, mais l'anomalie était si évidente, et il paraissait si absurde de voir l'ingénieur en chef reviser ses propres jugements, que le Parlement décida de créer un tribunal ayant juridiction dans tous les cas de réclamations contestées. L'honorable ministre est incapable de montrer que ce fut la pratique du département de confier ces arbitrages à l'ingénieur en chef, après que la cour d'échiquier fut établie. Nous avions décidé qu'il ne convenait pas de charger l'ingénieur en chef de juger de la légitimité des réclamations des entrepreaprès que la cour d'échiquier fût établie. neurs contre l'Etat ; c'est pourquoi la cour d'échiquier fut instituée.

Si une réclamation contre l'administration paraît fondée, c'est au Gouvernement lui-même et non à son ingénieur d'en décider, et comme on l'a répété tant et plus, les circonstances des faits et la question de droit peuvent être soumis à la cour d'échiquier.

Il est vrai que les estimations relatives à ce pont ont été faites par un ingénieur de l'Intercolonial, mais c'est le département et le sons-ministre qui sont responsables à la Chambre, en faisant connaître ce qu'il faut pour conduire l'entreprise à bonne fin. Notre objection est qu'un fonctionnaire d'un département ne doit pas être l'arbitre de son propre travail. Quand il y a des droits en litige dans une réclamation, le Gouvernement doit les énumérer dans un décret et confier au juge de la cour d'échiquier le soin de prononcer sur leur légitimité. Je nie donc que c'était la pratique, dans le département des Chemins de fer et Canaux, après la création de la cour d'échiquier, du moins à ma connaissance, de soumettre à l'arbitrage d'un fonctionnaire du département des cas comme celui que le ministre des Chemins de fer et Canaux vient de nous exposer.

L'hon. M. GRAHAM : M. Butler, l'ingénieur en chef, m'autorise à dire qu'il n'y a absolument rien de vrai dans l'assertion tendant à faire croire qu'il est parent de près ou de loin de M. Haney.

## OBSERVATIONS SUR L'APPLICATION DE LA LOI RELATIVE AU MARQUAGE DES FRUITS.

M. RICHARD BLAIN (Peel) : Monsieur l'Orateur, j'appelle l'attention du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur un article que je vais lire à la Chambre. Il est intitulé : Faux marquage des fruits. Le commissaire du commerce en Angleterre porte des plaintes au Gouvernement." Cette nouvelle a paru dans le "Mail and Empire" et lui est adressée comme dépêche spéciale. La voici:

Ottawa, 4 février.—M. Jackson, commissaire du commerce pour le Canada à Leeds, écrit au ministère que la loi concernant le marquage des fruits n'est pas mise en vigueur, et qu'on met dans un baril toutes espèces de pommes, sous une marque trompeuse. Il faut, dit-il, remédier à cela. Dans un cas, un marchand a payé 17 shillings pour un baril de pommes qu'il a été forcé de vendre pour 15 shillings. De très belles pommes furent envoyées d'Ontario, mais ne réalisèrent pas le prix à cause du mécontentement causé par le faux marquage.

Je ferai observer que des nouvelles de ce genre ont cours dans nos journaux depuis quelque temps, bien que le ministre de l'Agriculture nous a réitéré devant la Chambre que nous avions maintenant une loi parfaite sur le marquage des fruits, en autant du moins que le travail des législateurs était concerné. Mais je ferai remarquai qu'il y a des plaintes nombreuses au sujet de nos exportations de pommes et que notre marché n'offre aucune garantie à l'étranger présentement. Beaucoup de ces plaintes sont dirigées contre la loi et l'application de la loi sur le marquage des fruits.

M. THOMAS SPROULE (Grey-est) : Puisqu'il en est question, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) pourra, en même temps qu'il répondra à l'honorable député de Peel (M. Blain), répondre à un sujet que je désir porter à son attention et qui a quelque rapport avec le premier ministre. J'ai ici la copie d'une lettre qui a été adressée à l'hono-

rable M. Fisher, ministre de l'Agriculture, et qui se lit ainsi :

Middleton, (N.-E.) 22 octobre 1907.

L'honorable Sydney Fisher,
Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

Monsieur,—Je désire soumettre les faits suivants à votre attention.

M. Freeman Fitch, de Clarence, dans la circonscription d'Annapolis, est actuellement employé par votre département comme inspecteur des fruits en vertu des dispositions de la loi concernant le marquage des fruits.

Comme tel, ses fonctions consistent à faire l'inspection des pommes empaquetées par les producteurs et les marchands, et de s'assurer si elles sont empaquetées selon les exigences de la loi. S'il trouve, comme tel, que des pommes sont empaquetées contrairement aux dispositions de la loi, il est tenu d'apposer sur le contenant les mots " Marque fausse ". C'est aussi une de ses attributions de poursuivre en justice les contrevenants.

Il est possible, vu la nature quasi- judiciaire de ses fonctions, que l'inspecteur use de favoritisme envers ceux qui ont le don de lui plaire ou de despotisme dans le cas contraire.

Les contribuables de l'arrondissement électoral n° 111 dans la circonscription d'Annapolis, cultivent pour la plupart des pommes pour le commerce, et il est dans les attributions de l'inspecteur Fitch, comme tel, de faire l'inspection des pommes telles qu'empaquetées par les contribuables dudit arrondissement électoral n° 111, dans ladite circonscription d'Annapolis.

Ledit Freeman Fitch est actuellement candidat aux honneurs municipaux pour ladite subdivision d'élection n° 111 au conseil municipal de la circonscription d'Annapolis. L'élection aura lieu le 19 novembre 1907, alors que les contribuables éliront leur conseiller pour ladite subdivision électorale par voie de scrutin secret.

Comme candidat aux honneurs municipaux, ledit Freeman Fitch est très tenté de faire du favoritisme comme inspecteur, envers ceux desdits contribuables de l'arrondissement n° 111 qui voudraient voter pour ledit Freeman Fitch à ladite élection, et à faire des passe-droits contre tels de ces contribuables qui ne voteront pas pour lui. S'il est élu, ledit Freeman Fitch sera tenté de ne pas mettre la loi d'inspection en vigueur contre ceux qui l'auront appuyé aux élections, crainte de s'aliéner leurs sympathies, de sorte que son utilité comme inspecteur sera naturellement très diminuée.

Le temps que consacre ledit Freeman Fitch à faire sa propagande d'élection dans ladite subdivision électorale, dans un temps de l'année où ses fonctions officielles sont le plus urgentes, n'est pas sans nuire à l'exécution convenable de ses devoirs comme inspecteur susdit, et comme conseiller, s'il est élu.

Le tout humblement soumis à votre attention.

Respectueusement à vous,
A. L. DAVIDSON.

Une attestation de l'exactitude de ces faits est annexée à cette déclaration. Je crois que le ministre de l'Agriculture a répondu à M. Davidson, car voici une copie de ce qui est censé être sa réponse :

Ottawa, 25 octobre 1907.

Monsieur A. L. Davidson,
Middleton (N.-E.).

Monsieur,—J'accuse réception de votre honorée du 22 octobre et j'ai pris note de ce que vous dites de M. Freeman Fitch et de ses fonctions comme inspecteur en vertu de la loi concernant le marquage des fruits.

Vos déclarations méritent d'être soigneusement examinées, ce que je ferai certainement. Je ne saurais dire de prime abord et sans me renseigner, s'il y a une loi ou une règle dans l'administration du service public qui empêche les fonctionnaires de prendre part aux élections municipales.

Je verrai ce qui en est et agirai en conséquence.

Votre bien dévoué,
SYDNEY FISHER.

Autant que j'ai pu m'en convaincre, le département n'a pas condescendu depuis à s'occuper de cette affaire.

Je demande moi-même au ministre si cette conduite n'est pas déplacée de la part d'une personne qui remplit des fonctions comme celles-ci, car après tout, c'est dans la nature humaine de se sentir plutôt sympathique en faveur de ses partisans qu'en faveur de ses adversaires électoraux. Je ne crois pas cependant que les considérations politiques entrent en ligne de compte. Je ne vois pas qu'il s'agisse ici du tout de politique. Mais tout employé du Gouvernement est censé remplir certaines fonctions. En voici un qui aspire aux honneurs municipaux, et les électeurs sont partagés sur sa candidature ; ses adversaires ont ensuite à subir ses décisions comme inspecteur, et c'est lui qui est chargé de dire, en sa qualité quasi-judiciaire, s'ils ont empaqueté leurs fruits selon les exigences de la loi ; les partisans de ce candidat ont également à passer par ses décisions comme inspecteur. Le ministre ne croit-il pas que l'utilité de ce fonctionnaire est amoindrie ? Bien des personnes, celles entre autres qui ont été ses adversaires actifs dans les élections, ne sont-elles pas susceptibles de perdre confiance en cet inspecteur qui est appelé à être arbitre dans bien des cas qui les concernent ? A mon sens, la pratique est scandaleuse, et je crois que le ministre aurait dû y porter attention avant aujourd'hui ; il aurait dû communiquer avec son inspecteur pour l'empêcher de se placer dans une si fausse et si difficile position vis-à-vis des personnes avec lesquelles il aura à traiter par la suite.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je vais répondre en premier lieu à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), parce que j'ai encore frais à la mémoire le sujet qui l'occupe. La correspondance qu'il a lue est passée par mes mains. M. Fitch n'est pas employé en permanence pour le département. Il travaille pendant une partie de l'année en qualité d'inspecteur des fruits, et le reste du temps, il est son maître. Je ne suis pas prêt à régler définitivement si les fonctionnaires pu-

blics doivent ou ne doivent pas se mêler d'affaires municipales.

C'est une question controversée, et je crois qu'elle dépend beaucoup des circonstances et du caractère de l'emploi. Je ne pouvais pas prendre sur moi de dire à M. Fitch qu'il ne saurait pas être élu au conseil de sa municipalité, s'il ne démissionnait pas comme inspecteur. Je ne crois pas que j'avais le droit, dans les circonstances, de lui parler ainsi. Quant aux suppositions qui sont contenues dans la lettre, si jamais les événements que l'auteur redoute arrivaient, je verrais alors ce qu'il faudrait faire mais je ne suis pas prêt à exprimer d'opinion sur les événements probables. On dit que M. Fitch pourrait manquer à son devoir. Eh bien ! si cela arrivait, j'examinerais alors les accusations.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne considère-t-il pas comme important que la confiance existe entre l'inspecteur et les exportateurs de fruits afin que ces derniers soient convaincus qu'ils ne peuvent pas être traités autrement qu'avec justice.

L'hon. M. FISHER : Certainement. Mais je dois avouer que pour moi cette lettre me semble être la suite d'une misérable rivalité entre deux aspirants probables. Je ne sais pas si celui qui a écrit cette lettre était candidat contre M. Fitch, ou s'il appuyait quelqu'un qui était candidat, mais le ton de sa lettre semble montrer que le but était de tâcher de nuire à M. Fitch dans une lutte municipale à laquelle avait parfaitement le droit de prendre part, s'il le voulait. M. Fitch n'est pas un employé permanent du département. Il n'est pas employé toute l'année. Il n'est pas payé à l'année, mais au mois, ce qui fait une certaine différence.

M. SPROULE : La lettre dit que M. Fitch travaillait à son élection lorsqu'il aurait dû remplir ses devoirs d'inspecteur.

L'hon. M. FISHER : Le département va s'informer si M. Fitch a été payé pendant le temps de la lutte municipale. A moins que l'on ne démontre que la part prise par M. Fitch dans une lutte municipale à cette époque était incompatible avec l'exécution de ses fonctions officielles, je ne veux pas me mêler à la querelle.

M. SAM. HUGHES : Le ministre ne croit-il pas que nous sommes en présence d'un cas dans lequel un employé public ne devrait pas être encouragé à entrer dans une lutte municipale, parce que le peuple sera porté à supposer que dans l'exercice de ses fonctions d'inspecteur il ne rendra pas justice à ceux qui étaient ses adversaires dans la lutte ?

L'hon. M. FISHER : Je ne sache pas que l'on ait accusé M Fitch d'avoir jamais traité personne avec injustice. Celui qui a écrit la lettre dit que M. Fitch aurait pu le faire, mais je n'ai pas à m'occuper de suppositions.



M. SAM. HUGHES : Le ministre croit-il que cela serait permis en Angleterre ?

L'hon. M. FISHER : Je ne puis dire si ce le serait ou non, et cela m'occupe fort peu. Dans ces choses-là, nos fonctionnaires canadiens se conduisent aussi bien que les fonctionnaires anglais. Je ne veux pas que l'on puisse mettre en doute l'honnêteté et l'intégrité soit du peuple canadien soit de ses fonctionnaires.

Je crois qu'ils font bonne figure devant le monde entier, et qu'ils peuvent soutenir la comparaison avec les fonctionnaires de n'importe quel gouvernement sur la face du globe. Je me suis occupé de la question, et je n'ai pas relevé de plainte contre la conduite de M. Fitch. Il n'y a dans le département aucune accusation qu'il ait commis quelque chose de mal, et dans les circonstances je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public d'intervenir dans ce qui me paraît être une simple querelle résultant d'une élection municipale.

Au sujet de la déclaration d'un journal que l'honorable député de Peel (M. Blain) a lue ici, le chef de la division qui veille à l'application de la loi concernant la marque des fruits a envoyé à cette gazette une réponse aux attaques qu'elle avait publiées pendant ces quelques dernières semaines. Je n'ai pas cette réponse devant moi, mais je puis dire qu'il y a dans le moment quarante ou cinquante poursuites devant les tribunaux, contre des personnes qui ont apposé de fausses marques sur leurs fruits. Nous avons appliqué la loi avec justice, et je crois, judicieusement. Nous n'avons jamais intenté une poursuite dans laquelle la personne poursuivie n'a pas été trouvée coupable. Mais en règle générale nous ne poursuivons pas lorsque c'est la première infraction à la loi, et surtout lorsque cette infraction paraît être le résultat de l'ignorance. Il ne serait pas juste de faire quoi que ce soit qui ressemblerait à de la persécution, mais lorsque l'on a découvert qu'une personne qui avait déjà une première fois apposé une marque fausse sur ses fruits, s'en rend coupable une deuxième, nous instituons invariablement une poursuite et exigeons le paiement de l'amende.

En votant la loi de la marque des fruits, le Parlement n'a jamais voulu que l'administration fît une inspection universelle ou intentât des poursuites générales. La loi offre à l'individu les moyens de se protéger lui-même, mais le Gouvernement a nommé incidemment, pour surveiller le commerce d'exportation et spécialement le commerce interprovincial, certains inspecteurs dont la fonction est, autant que leur nombre le permettra, de s'occuper de cas de fraude évidente, intentionnelle au lieu de laisser cette tâche à celui qui aura pu souffrir de la fraude. Cela se pratique surtout dans les cas où l'individu qui a souffert n'est pas en état, vu l'éloignement de l'endroit où il demeure de celui d'où demeure le coupable,

d'intenter une poursuite et de la mener à bonne fin.

Au sujet du commerce d'exportation, dont il est surtout question dans le paragraphe publié par les journaux, l'année dernière a été une année très exceptionnelle. Il y a eu une grande quantité de pommes de petite dimension. Nous en avons expédié beaucoup en Angleterre, et elles ont été marquées aux termes de notre loi sur le marquage des fruits et d'une façon générale conformément aux prescriptions de la loi. Mais je veux faire remarquer ceci. Généralement nos pommes sont d'assez bonne grosseur, mais cette année nos meilleures, ou à peu près les meilleures, sont de grosseur moyenne. Elles sont d'assez bonne qualité ; elles ne sont ni piquées, ni tachées, ni écrasées dans l'empaquetage, mais elles sont petites. La loi permet, dans la définition des qualités que doivent avoir les pommes pour l'exportation, de marque n° 1 les pommes de grosseur moyenne et nos producteurs ont tiré tout le parti qu'ils pouvaient de cet article de la loi.

Nos emballeurs et exportateurs de pommes avaient habitude de mêler les plus grosses pommes aux moyennes, de sorte qu'un baril marqué n° 1 pouvait contenir un grand nombre de grosses pommes, et une quantité modérée de pommes de grosseur moyenne. L'année dernière la récolte n'a pas donné de grosses pommes. Le résultat a été que nos pommes marquées n° 1, très légalement du reste, étaient presque entièrement des pommes de grosseur moyenne, assez bonnes du reste. Je n'ai aucune doute que c'est ce qui a contribué à répandre la croyance en Angleterre que nos pommes n° 1 ne sont pas cette année aussi bonnes que celles des années ordinaires.

Il y a eu des critiques et des plaintes. Dans plusieurs cas, peut être dans tous, les plaintes étaient fondées sur cette fausse conception de la qualité des pommes que la loi permet de marquer n° 1. La loi ne nous oblige pas à examiner chaque colis qui est exporté—ce serait matériellement impossible —mais nous avons examiné les colis comme les années précédentes, et lorsque nous avons découvert que les pommes n'étaient pas bien marquées ou emballées nous avons intenté plusieurs poursuites. En fait aujourd'hui il y a quarante ou cinquante poursuites devant les tribunaux. Je crois que nous faisons notre devoir dans l'application de la loi, et bien que nos pommes exportées à l'étranger cette année ne soutiennent pas la réputation que nous avons acquise dans les années précédentes, je crois cependant que la loi sur le marquage des fruits a sauvé le pays d'un désastre très déplorable qui n'aurait pu être évité autrement.

M. BLAIN : Combien avez-vous d'inspecteurs ?

L'hon. M. FISHER : Je n'en puis dire le nombre à l'instant même. C'est le même nombre dans tous les cas, que l'année dernière et l'année précédente. On m'a fortement conseillé d'augmenter le nombre des inspecteurs, et il aurait peut-être été sage, dans les circonstances que je suivisse ce conseil. Mais la gauche se rappelle avec quelle sévérité elle m'a critiqué, parce que, disait elle, je voulais créer des emplois pour mes amis, et elle peut comprendre pourquoi j'hésite à nommer d'autres personnes.

M. F. R. LALOR (Haldimand) : Je suis heureux que cette question ait été soumise à la Chambre ; c'était mon intention de la soumetttre moi-même plus tard. Au commencement de la session j'ai appelé l'attention du ministre sur la question de l'inspection des pommes. Le " Free Press " d'Ottawa publia le compte rendu de ce débat, avec le titre très apparent : "Ce n'est pas la vérité. Que vont penser de M. Lalor les cultivateurs du comté d'Haldimand? " Ce n'est pas ce qui m'inquiète beaucoup parce que, à mon sentiment, les cultivateurs du comté d'Haldimand sont d'avis que M. Lalor fait bien son devoir.

Je suis un peu au courant du commerce d'exportation des pommes, surtout cette année, et j'en puis parler par expérience. J'ai remarqué que dès que j'eus appelé l'attention de la Chambre sur cette question, les inspecteurs du gouvernement se sont mis à l'œuvre et ont saisi environ soixante mille barils de pommes dans le port de Montréal On a découvert que les barils portaient sur le couvercle le chiffre n° 3 écrit au crayon, mais l'étampe n° 1. Je crois qu'avant cette époque on faisait peu ou point d'inspection des pommes, même pour l'exportation.

L'hon. M. FISHER : Quelle était la date?

M. LALOR : J'ai oublié la date exacte mais c'était quelque temps avant Noël.

L'hon. M. FISHER : On a intenté des douzaines de poursuites avant cette date.

M. LALOR : J'ai eu occasion d'examiner par moi-même une bonne partie des pommes emballées pour l'exportation et je dois dire au ministre qu'elles ne l'étaient pas du tout conformément à la loi du marquage des fruits, et la marque n'était pas non plus apposée sur l'un des fonds du baril, ainsi que le veut la loi. A Dunville, où je demeure, un expéditeur de pommes est venu me demander d'aller examiner à la gare un certain lot de pommes qui venaient d'être chargées dans un wagon. Je devrais dire plutôt deux expéditeurs, tous deux ardents libéraux, un surtout. Je suis monté dans le wagon, et l'on a ouvert devant moi un baril de pommes qui était marqué " n° 1 ". Je lui ai dit alors : " Vous ne laisserez certainement pas expédier ces pommes avec cette marque." Il me répondit : " Oui ; nous avons eu un tuyau que tout passera cette année."

L'hon. M. FISHER : Où l'a-t-il eu ?

M. LALOR : C'est là le hic, mais je puis dire que d'autres ne l'ont pas eu, et se fiant à l'assurance qu'on lui avait donnée que tout passerait cette année, il marquait "n° 1," des pommes qui auraient dû être marquées seulement n° 2 et n° 3. A ma connaissance cela s'est fait tout l'automne, aucune saisie n'a été pratiquée ni aucune résistance opposée par les autorités ce qui a eu pour résultat que notre commerce d'exportation de pommes a été presque ruiné par cette manière de faire. L'expéditeur qui emballait ses pommes d'une manière honnête et les marquait comme elles devaient l'être, découvrait sur le marché anglais que la réputation des pommes canadiennes y avait été tellement détruite par ces fraudes qu'il ne pouvait presque plus y vendre les siennes. J'ai eu connaissance que des ventes de pommes en Angleterre n'ont rapporté que $1.20 le baril, et j'ai en ma possession une lettre de l'une des plus grandes maisons de commerce anglaises, donnant comme raison de cet état de choses que l'acheteur anglais en était venu à la conclusion que, ne pouvant se fier au marquage des pommes canadiennes et ne sachant pas quelle qualité de pommes le baril pouvait contenir, il était obligé de les acheter comme qualité n° 3.

Voilà ce qui a ruiné notre commerce, cette année, et a fait si grand tort au nom du Canada sur le marché aux fruits en Angleterre, qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant que le ministre puisse y ramener la confiance, et remettre le commerce de pommes canadiennes sur le pied qu'il devrait avoir.

A mon avis la loi du marquage des fruits est une bonne loi, si elle est bien appliquée, mais il n'y a aucun doute qu'elle ne l'a pas été convenablement cette année.

L'hon. M. FISHER : Quel est votre sujet de plainte ?

M. LALOR : Vous permettez de marquer n° 1 des pommes qui devraient être marquées n° 3.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami prétend-il dire que le devoir du département est de faire l'inspection de toutes les pommes qui sont exportées ?

M. LALOR : Je crois que puisque nous avons une loi pour le marquage des fruits, et une armée d'inspecteurs pour l'appliquer, ces derniers ne devraient pas se laisser guider dans l'exécution de leurs fonctions par des considérations politiques.

L'hon. M. FISHER : Certainement non.

M. LALOR : Je ne voudrais pas dire que telle en a été la raison, mais je crois que le marché aux fruits canadiens et la réputation des pommes canadiennes en Angleterre ont été ruinés par l'élection de Northumberland-est.

L'hon. M. FISHER : De quelle manière ?

M. LALOR : Le mécontentement était tellement grand dans ce comté d'où l'on exporte beaucoup de pommes, que l'on a nommé un inspecteur spécial pendant le temps même de l'élection pour faire l'inspection des pommes.

L'hon. M. FISHER : Et le département a refusé absolument de faire aucun changement dans l'application de la loi, même pendant l'élection.

M. LALOR : Mais on a nommé un inspecteur spécial qui était un ami du Gouvernement et du candidat dont les fonctions devaient être d'inspecter les pommes destinées à l'exportation de manière à satisfaire les expéditeurs, et il n'y a pas le moindre doute, que la véritable raison de la ruine de la réputation du nom du Canada sur le marché aux pommes d'Angleterre a été l'élection de Northumberland-est. Un grand nombre d'expéditeurs de pommes canadiennes ont eu à souffrir de cet état de choses. Je crois que la loi est bonne et devrait être appliquée, mais je ne vois pas pourquoi on ne conserverait pas au Canada la bonne réputation dont il a joui jusqu'à présent sur le marché anglais.

Je constate que dans plusieurs de nos ports les plus importants du pays il n'y a pas d'inspecteurs, et que de grandes quantités de pommes sortent par ces ports sans être inspectées. Si nous avons une loi nous devons l'observer. C'est le cultivateur qui souffre indirectement si l'inspection n'est pas faite comme elle doit l'être, car bien que l'expéditeur obtienne cette année un bon prix pour ses pommes, l'année prochaine, vu la découverte de ces fraudes dans le marquage, le prix des pommes ne sera pas aussi élevé, et ce seront les cultivateurs qui en souffriront ; les acheteurs craindront de payer un bon prix, en raison des défauts qui ont été signalés dans les expéditions de cette année.

M. SAM. HUGHES : L'expéditeur a-t-il payé à l'horticulteur pour ses pommes n° 3 le prix des pommes n° 1, ne lui a-t-il donné que le prix des pommes n° 3 et les a-t-il revendues ensuite comme étant des n° 1 ?

M. LALOR : Dans plusieurs cas, on a acheté les pommes d'après la marque n° 1 et n° 2, mais la coutume est devenue générale d'acheter tout le verger, et dans ce cas l'expéditeur retirerait tous les bénéfices résultant d'un marquage faux. Si l'inspection était bien faite, le nom du Canada aurait sur le marché anglais la place qu'il mérite.

M. C. L. OWEN (Northumberland-est) : J'ai l'honneur de représenter un district où l'on se livre à la culture des pommes, aussi je désire dire quelques mots sur cette question. Je demanderai d'abord au ministre pourquoi les pommes de l'est d'Ontario sont soumises à l'inspection tandis que celles de l'ouest expédiées par Niagara-Falls ou Black Rock à Boston et à New-York, n'y sont pas soumises.

L'hon. M. FISHER : Il n'en est pas ainsi.

M. OWEN : Où sont-elles inspectées ?

L'hon. M. FISHER : Partout où on les trouve.

M. OWEN : Avez-vous des inspecteurs dans l'ouest d'Ontario, et en quel nombre ?

L'hon. M. FISHER : Nous en avons, mais je ne puis pas en donner le nombre tout de suite dans le moment ; je crois qu'il y en a deux.

M. OWEN : Y en a-t-il à ces ports ?

L'hon. M. FISHER : Non, pas aux ports.

M. OWEN : Un grand commerçant de fruits dans l'ouest de l'Ontario m'a dit que pas un baril et pas une caisse de pommes n'étaient inspectés si on les envoyaient par la voie du Pont suspendu et de Black Rock.

L'hon. M. FISHER : Nos inspecteurs n'ont pas de postes assignés. Ils voyagent et ont le droit de faire l'inspection d'une consignation de fruits à n'importe quel endroit et en n'importe quel temps, et l'inspection se fait dans le district de Niagara et les environs qui exportent des fruits par les ports mentionnés comme dans les autres parties du Canada.

M. OWEN : Un arboriculteur éminent d'Ontario-ouest m'a dit que ce n'était pas le cas, mais j'accepte, bien entendu, la déclaration du ministre. Seulement, je lui demanderai comment il se fait que les cultivateurs de l'est d'Ontario sont soumis à une inspection si rigide, plus rigide que partout ailleurs.

L'hon. M. FISHER : Je ne pense pas que cela soit.

M. OWEN : Chacun sait qu'il s'exporte de la Nouvelle-Ecosse 500,000 barils ne subissant que très peu d'inspection.

L'hon. M. FISHER : Je vous demande bien pardon, nous avons, dans la Nouvelle-Ecosse, toutes proportions gardées, plus d'inspecteurs que dans Ontario.

M. OWEN : Je veux essayer de démontrer pourquoi la loi n'est pas favorable aux cultivateurs. Un acheteur de pommes un peu expérimenté, en entrant dans un verger, peut dire à quelque chose près combien il y a de barils de pommes. Mais, quelle que soit son expérience, il ne pourrait pas dire combien il y a de pommes n° 1 et de pommes n° 2. Les commerçants de pommes de chez moi, c'est-à-dire de Brighton et Colborne, d'où il s'exporte chaque année 300,000 à 400,000 barils, se voient dans la nécessité d'en retrancher à la qualité n° 1 afin que la qualité n° 2 soit conforme à la loi, et personne n'ignore que c'est la pomme n° 1 qui fait prime sur le marché anglais. Les pommes n° 3 ne sont pas du tout exportées, et même plusieurs acheteurs ne se donnent pas la peine de les cueillir. A moins que les cultivateurs ne les cueillent eux-mêmes, pour les envoyer à l'évaporateur, où elles rapportent 30 à 40 cents le cent, on les laisse sur les arbres jusqu'à ce qu'elles y gèlent. La saison dernière a été très tardive pour les pommes comme pour tout le reste. Dans notre district, la cueillette se fit d'assez bonne heure et des amendes furent imposées parce que les pommes avaient été exportées alors qu'elles étaient encore trop vertes. Cela rendit les cultivateurs prudents, et alors on laissa les pommes sur les arbres encore deux ou trois semaines. Une gelée précoce survint, et il en résulta que des milliers de barils furent exportés dont les fruits avaient déjà subi deux gelées sur l'arbre. La loi devrait permettre aux commerçants, quand il survient une saison comme celle de l'année dernière, de mettre leurs pommes en barils un peu plus tôt ; on obvierait ainsi au danger de gelées. Plusieurs commerçants de mon district m'ont déjà écrit à ce sujet. Ils me disent qu'ils s'efforcent d'observer la loi, mais qu'ils ont entendu dire qu'il n'en est pas ainsi partout, et qu'en certaines parties du pays les pommes ne sont pas inspectées du tout. Ils ajoutent que des pommes de second ordre sont exportées en Angleterre sous une fausse étiquette, ce qui fait baisser les prix. La pomme inférieure fait alors le prix pour la pomme n° 1, et c'est pourquoi je dis que, par suite de manque d'impartialité dans l'observation de la loi, les arboriculteurs de ce pays se trouvent à faire face à de grands désavantages. Je ne peux pas comprendre pourquoi les cultivateurs ou autres expéditeurs de l'est d'Ontario sont traités différemment de ceux d'autres parties d'Ontario ou du reste du pays. Je ne crois pas qu'il soit juste qu'on en agisse ainsi, au détriment des commerçants de l'est d'Ontario.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : Je ne suis pas aussi bien renseigné sur ce sujet que plusieurs des honorables députés qui m'ont précédé. Cependant, je ne crois pas que la surveillance se soit autant relâchée qu'on le dit dans l'ouest d'Ontario. Durant les vacances de Noël, je parlais à un citoyen du comté de Bruce qui exporte chaque année beaucoup de pommes ; et il m'a dit que bon nombre des barils expédiés l'automne dernier—j'ignore quel était le port d'exportation, soit Buffalo ou Montréal—avaient été arrêtés à l'inspection et qu'on ne les avait pas trouvés conformes à la loi. Il a ajouté que la loi était excellente, et qu'il n'avait aucune plainte à faire, bien qu'il ait à payer l'amende imposée pour l'envoi de pommes dont la marque était fausse. Il m'a dit encore que la chose était arrivée par sa faute ou celle de ses employés, qu'il avait donné les instructions nécessaires pour l'emballage des pommes, que ces instructions n'avaient pas été observées, et qu'il avait à en subir les consé-

quences. Ce à quoi seulement, il trouvait à redire c'était que l'inspection avait été faite très loin de chez lui et qu'il s'était trouvé ainsi à distance embarrassé par de grandes quantités de fruits dont il aurait pu bien mieux se défaire si l'inspection s'était faite au point de départ. Il suggérait qu'il serait, disait-il, dans l'intérêt des expéditeurs si on pouvait s'arranger de telle sorte que l'inspection pût se faire au point de départ plutôt qu'à des distances considérables de là.

M. LALOR : En réponse à ma question du 9 décembre, l'honorable ministre de l'Agriculture m'a communiqué ce renseignement :

Il y a neuf inspecteurs de fruits en permanence aux ports suivants: Montréal, 4; Québec, 1; Halifax, 1; Saint-Jean (N.-B.), 1; Charlottetown (I.P.-E.), 1; Vancouver, 1.

Il y aurait donc plusieurs ports qui n'auraient pas encore d'inspecteurs.

M. OWEN : L'honorable ministre voit donc que les pommes venant de l'ouest d'Ontario ne subissent pas d'inspection. De son propre dire, il n'y a en cette région aucun inspecteur.

L'hon. M. FISHER : Ce sont là les inspecteurs permanents. En outre, durant la saison d'exportation des pommes, nous avons cinq ou six autres inspecteurs employés durant quelques mois, et deux au moins de ces surnuméraires sont pour l'ouest d'Ontario.

Les inspecteurs de Montréal inspectent le plus grand nombre des barils venant d'Ontario à destination de l'Europe, absolument comme en agit de son côté l'inspecteur d'Halifax. Mais, en outre des inspecteurs permanents, nous avons, je le répète, durant la saison d'expédition, six ou sept—je ne saurais préciser—surnuméraires. De ce nombre est M. Fitch, dont parlait il y a un instant mon honorable ami de Grey-est, que nous employons six ou sept mois de l'année, et ce sont là les hommes qui se livrent à ce travail dans l'ouest d'Ontario. Mon honorable ami de Northumberland-est me permettra de lui rappeler qu'il n'était pas ici quand cette loi a été discutée au Parlement et qu'elle a été adoptée, et qu'il avait été alors parfaitement compris qu'on n'essaierait pas d'inspecter tous les fruits. Il aurait fallu pour cela une armée d'inspecteurs. Les quinze ou seize inspecteurs que nous employons chaque année durant la saison d'expédition, dont neuf sont permanents et les autres surnuméraires, ne peuvent pas inspecter plus qu'un dixième des fruits exportés du Canada. Si la proposition de mon honorable ami de Grey-sud était agréée, il me faudrait immédiatement tripler le nombre des inspecteurs. Je le ferai si le Parlement juge que la chose est sage ou nécessaire, mais alors il s'ensuivrait de grands changements dans les méthodes suivies pour faire observer la loi, changements que la discussion qui s'est engagée à ce sujet en Chambre ne m'a pas semblé jusqu'ici devoir justifier.

M. LALOR : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui offrir un conseil, dont je crois qu'il se trouvera bien . . .

M. l'ORATEUR : Il n'y a en ce moment, devant la Chambre, qu'une motion pour se former en comité des subsides, et alors l'honorable député ne peut prendre la parole qu'une seule fois, excepté avec le consentement de la Chambre.

L'hon. M. FISHER : Je serais très heureux de savoir ce que mon honorable ami peut bien avoir à me communiquer.

M. l'ORATEUR : Si la Chambre le permet, l'honorable député peut prendre de nouveau la parole.

M. LALOR : Je crois que le projet de mon honorable ami de Grey-sud d'avoir des inspecteurs au point de départ serait impraticable.

L'hon. M. FISHER : La chose serait très dispendieuse.

M. LALOR : Parfaitement. Cependant, on ferait bien, je crois, d'apposter des inspecteurs au pont International ou au Pont Suspendu. Les expéditeurs sauraient encore qu'ils auraient à courir le risque d'inspection.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait-il nous dire, d'après l'expérience qu'il en a eue, depuis un an ou deux que la loi est en vigueur, en quelle proportion figurent les pommes d'exportation qui sont réellement inspectées?

L'hon. M. FISHER : J'ai les chiffres à ce sujet. Je n'aime pas à citer de mémoire, et je dirai quelle est cette proportion. Cela est fort peu de chose, peut-être pas même 10 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Voici ce qui me frappe le plus ici. Vous mettez en vigueur une loi qui se fait fort de pouvoir fournir à l'acheteur étranger un article protégé, c'est-à-dire protégé par l'inspection et l'estampille du gouvernement.

L'hon. M. FISHER : Non pas. Je crois que mon honorable ami se trompe.

L'hon. M. FOSTER : Enfin, il se trouve que pas même 10 p. 100 des pommes exportées ont passé par les mains des inspecteurs. Ne serait-il pas préférable, alors, d'abroger une loi qu'il est impossible de faire observer ?

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami désire-t-il que je lui réponde maintenant ?

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre aura à prendre la parole de nouveau là-dessus, et il peut attendre jusque-là.

M. MARSHALL : J'aimerais savoir si le ministre croit réellement que cette inspec-

tion soit avantageuse aux exportateurs de pommes ?

L'hon. M. FISHER : Oui, je le crois.

M. MARSHALL : Voici pourquoi je demande cela. Il y a dans mon district un expéditeur qui croit que cette inspection ne vaut rien. Et la raison qu'il en donne est précisément celle que vous avez mentionnée, c'est-à-dire que l'inspection n'est pas suffisante et qu'il n'y a pas assez d'inspecteurs. Il me semble qu'à moins d'être générale l'inspection est inutile. J'ignore quel peut bien être le nombre de pommes allant en Europe sans avoir été inspectées ; mais s'il y en a qui ne le sont pas, alors la loi est inutile. Je ne fais que répéter ce que m'a dit un expéditeur d'Elgin-est. Il ne condamnait pas le système même d'inspection, mais il a ajouté qu'on n'allait pas assez loin. Cela me paraît être comme l'inspection qui se fait des conserves. Je sais que l'honorable ministre n'a pas nommé un assez grand nombre d'inspecteurs, et j'ajouterai que dans la mesure où il est allé tout a très bien fonctionné. Il a fait inspecter les fabriques par un ou deux inspecteurs. Cela est nécessaire, et je ne lui ménagerai pas mon encouragement car je crois que ce sera tout bénéfice pour les affaires. Ainsi que je l'ai déjà dit l'année dernière, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir un inspecteur à la fabrique quand se fait la mise en boîte. Cela serait trop dispendieux et en outre inutile. Mais, dans la mesure où l'honorable ministre est allé, il en résultera une grande amélioration dans la qualité des conserves, du moins pour tout ce qui touche aux soins de propreté.

## OBSERVATIONS SUR L'EXPORTATION AUX ETATS-UNIS DU BETAIL DE PUR-SANG CANADIEN.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Il y a dans le moment à Ottawa beaucoup de citoyens éminents venus de toutes les parties du pays, pour prendre part à la convention de la " National Live Stock Association ", et le moment me semble bien trouvé pour attirer l'attention du ministre de l'Agriculture sur un sujet se rapportant à l'élevage de notre bétail. C'est la pratique aux Etats-Unis, je crois, de faire payer aux Canadiens qui importent d'Europe des animaux de pur sang et les vendent aux Etats-Unis, un droit de $100 pour chaque animal avant qu'il puisse entrer aux Etats-Unis. Je croyais que la quarantaine du bétail allant aux Etats-Unis était abolie, et je dois admettre que j'ai été surpris d'apprendre qu'on exigeait ce droit de $100. Je ne veux pas dire qu'il y ait là réellement quarantaine, mais cela équivaut à peu près à la même chose. C'est une taxe indirecte de $100 imposée par les éleveurs des Etats-Unis sur chaque animal. L'honorable ministre a-t-il pris des mesures pour faire lever cet impôt, afin que les Canadiens engagés dans cette industrie puissent s'y livrer sans entraves ? Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter il y a un éleveur qui fait beaucoup d'affaires, et il aimera sans doute à savoir si l'honorable ministre a pris les mesures nécessaires pour faire lever cette restriction injuste pour le commerce canadien des animaux de pur sang.

L'hon. M. FISHER : C'est là un sujet pouvant amener des conséquences considérables. La convention dont a parlé mon honorable ami est celle de la " National Life Stock Association " et ceux qui y prennent part à Ottawa comptent parmi les éleveurs les plus importants engagés dans cette industrie au Canada. Je regrette qu'il ne se soit pas trouvé plus de membres de cette Chambre pour assister à ces délibérations, qui ont été on ne peut plus importantes et intéressantes. J'ai une rectification à faire à ce que vient de dire mon honorable ami. Cette somme de $100 n'est ni une taxe ni un droit de douane. Les lois des Etats-Unis, comme celles du Canada, permettent l'entrée en franchise de bétail de race ou pur sang. Mais les autorités des Etats-Unis ont entouré ce privilège de nombreuses restrictions qui sont toujours allées en augmentant. Il y a environ un an, on a décrété que personne n'aurait le droit d'entrer en franchise aux Etats-Unis du bétail de race, à moins d'être citoyen des Etats-Unis, et de faire enregistrer ce bétail dans les registres d'une des associations d'éleveurs des Etats-Unis. Un citoyen des Etats-Unis faisant partie d'une de ces associations, peut présenter à la frontière un animal déjà porté sur les registres de cette association, et en demander l'entrée en franchise.

Avant cela, et quand un canadien faisait partie d'une association d'éleveurs des Etats-Unis, la franchise lui était accordée. Et c'est pourquoi plusieurs éleveurs canadiens ont demandé à faire partie de ces associations, en payant pour cela un droit d'entrée de $100. Mais, tout dernièrement, on a imposé une autre restriction, et il n'y a plus maintenant que les citoyens des Etats-Unis qui peuvent jouir de la franchise. Un Canadien faisant partie d'une association des Etats-Unis ne peut plus maintenant avoir le droit de franchise pour ces animaux.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas là agir avec justice.

L'hon. M. FISHER : Certainement non. C'est là, selon moi, un édit absolument barbare, et qui rappellerait plutôt l'époque de restrictions autrefois en usage entre la Russie et les pays d'Europe.

M. BLAIN : Quand cette nouvelle réglementation a-t-elle été mise en vigueur?

L'hon. M. FISHER : Je n'en suis pas très sûr, mais il y a environ un an.

M. BLAIN : L'honorable ministre s'est-il occupé de cette question?

L'hon. M. FISHER : J'ai écrit au "Bureau of Animal Industry" à Washington, mais on m'a répondu que c'est là un sujet qui relève des associations d'éleveurs, et qu'il ne peut être rien fait qui puisse être contraire aux recommandations de ces associations. On m'a dit aussi que ces associations sont pour ainsi dire des corporations où le public n'a rien à voir, désirant garder pour elles seules le marché entier des animaux pur-sang aux Etats-Unis, et en fermer l'accès au bétail ou à l'éleveur du Canada. Nous ne pouvons rien y faire.

M. BLAIN : Dans les intérêts du Canada, que se propose de faire l'honorable ministre?

L'hon. M. FISHER : Je ne vois pas ce que nous pourrions faire. Nos règlements sont bien moins sévères, et je ne me sens pas porté à user de représailles, tout simplement pour satisfaire à un accès de rancune.

M. SAM. HUGHES : N'y aurait-il pas un moyen de leur rappeler leurs devoirs?

L'hon. M. FISHER : Eh bien...

M. HENDERSON : Ce n'est pas ce que j'ai suggéré.

L'hon. M. FISHER : On est naturellement porté à rendre les coups qu'on reçoit, et je l'avoue, c'est un sentiment que j'éprouve comme tout le monde, et j'y cède parfois. Cependant, je ne sais s'il serait prudent de prendre pareille attitude et en le faisant, nous ne consulterions peut-être pas nos plus chers intérêts.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il donc perdu toute influence auprès du gouvernement des Etats-Unis, lui qui ne cessait de s'en vanter ?

L'hon. M. FISHER : J'ai bien eu quelque influence et mes démarches auprès du gouvernement des Etats-Unis ont abouti à d'assez bons résultats. Si ces démarches ont abouti au succès, cela tient à ce que je n'ai jamais tenté l'impossible, me bornant aux démarches dont le succès me semblait possible. Ici, comme en d'autres circonstances, la prudence l'emporte quelquefois sur le courage.

M. SAM. HUGHES : N'est-ce pas l'association des éleveurs de bestiaux de Buffalo qui a pris l'initiative des mesures tendant à la suppression de la quarantaine ?

L'hon. M. FISHER : Non, ce sont les autorités à Washington qui ont pris l'initiative, à la suite des représentations qui leur ont été faites.

M. STAPLES : Cette question, paraît-il, est venue en discussion au cours des séances de la convention qui se tient en ce moment à Ottawa, mais j'ignore encore la décision prise.

A mon avis, c'est là une question que le ministre doit étudier et solutionner. Si l'on veut nous imposer, à nous cultivateurs canadiens, pareil règlement, il appartient au Gouvernement d'adopter une mesure similaire. Voilà, à mon avis, le seul moyen de faire entendre raison à ces gens-là. Le sentiment des délégués à cette convention avec qui j'ai causé est très prononcé à cet égard. Le ministre, j'espère, donnera toute son attention au débat qui s'est livré autour de cette question et préparera quelque mesure législative qui consultera les plus chers intérêts des éleveurs de bestiaux au pays.

## DEMANDE RELATIVE A UN DOSSIER.

M. SAM. HUGHES : Il y a environ un mois, la Chambre, à ma demande, a ordonné le dépôt d'un rapport indiquant la quantité de terres vendues, affermées, concédées à titre de biens de famille, transférées ou réservées à des particuliers, compagnies, syndicats ou autres organisations dans la vallée de la rivière à la Paix, ou sur le cours ou près des tributaires de cette rivière, au Nord-Ouest canadien, et ainsi de suite. J'ai d'abord présenté ma demande sous forme de question. Très souvent dans cette Chambre, les ministres apportent des réponses à des questions bien plus volumineuses que celle-ci. Mais, à la demande du Gouvernement, j'ai transformé ma question en motion que j'ai proposée, à la première occasion favorable qui s'est présentée. Je prierais donc le leader de la Chambre d'appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur la question et de lui demander de faire déposer ce dossier, aussitôt que possible.

L'hon. M. FIELDING : J'appellerai l'attention du Gouvernement sur la question, tel que demandé.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

| | |
|---|---|
| Crédit affecté à l'achat de grains de semence pour les occupants de homesteads dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan; le prix de cesdits grains devant être remboursé par lesdits colons avec l'intérêt au taux de 5 pour 100, et devant, jusqu'à remboursement, constituer un privilège ou une charge sur les terres qu'ils occupent à titre de homesteads.. .. .. .. .. .. ..$ | 585,000 00 |
| Crédit à mettre le gouvernement du Canada en mesure d'avancer au gouvernement de l'Alberta, par voie de prêt, l'argent nécessaire à l'achat de grains de semence pour les colons.. .. .. .. | 400,000 00 |
| Crédit destiné à mettre le gouvernement du Canada en mesure d'avancer au gouvernement de la Saskatchewan, par voie de prêt, l'argent nécessaire à l'achat de semence pour les colons.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1,825,000 00 |

L'hon. M. FIELDING : Comme ces trois item se rattachent au même objet, il convient de les traiter collectivement. Les documents que j'ai déjà déposés sur le bureau donnent, si je ne me trompe, tous les renseignements que la Chambre peut désirer et pour le moment, je ne donnerai pas plus de développement à la question. Mes collègues, le ministre de l'Intérieur et le ministre de l'Agriculture qui connaissent plus familièrement la question que moi, se feront un plaisir de répondre aux questions qu'on leur posera. Quant au premier item se rattachant aux grains de semence destinés aux colons établis sur des homesteads au Nord-Ouest, je ferai observer qu'on regarde, dans une certaine mesure, ces homesteaders comme les pupilles de la nation, auxquels nous nous intéressons vivement, d'autant plus que les titres de leurs terres ne leur ont pas encore été délivrés, et qu'en pareille circonstance, ils ne sont pas en aussi favorable posture, pour fournir des garanties, que les colons qui ont déjà reçu les lettres-patentes de leurs domaines. Bien qu'il s'agisse de trois crédits distincts, l'un d'eux étant affecté à un prêt au bénéfice de la Saskatchewan et l'autre à un prêt en faveur de l'Alberta, il a été jugé expédient de confier, dans une large mesure, la gestion de ces deniers à un seul ministre.

Le ministre de l'Intérieur a déjà adressé des règlements, confirmés par l'exécutif relativement à la distribution du grain de semence aux homesteads. Il est en délibération de prendre pareilles mesures relativement à la distribution du grain dans l'Alberta et la Saskatchewan, les gouvernements provinciaux devant assumer la responsabilité de cette distribution.

M. SAM. HUGHES : Ces règlements sont ils publics ?

L'hon. M. FIELDING : Oui. Ils ont reçu l'approbation de Son Excellence, et ont été déposés sur le bureau hier soir. Le décret du conseil autorisant cette procédure dispose que la distribution des grains de semence aux homesteaders seront subordonnés aux règlements qu'établira le ministre de l'Intérieur avec l'approbation de l'exécutif. Cette réglementation est effectuée. Il est en délibération, toutefois, que les règlements, bien qu'établis primitivement pour les homesteaders, serviront, pour ainsi dire, de base à la gestion des deniers que nous prêtons à la Saskatchewan et à l'Alberta.

M. STAPLES : Il y a quelques jours lorsque cette question est venue en délibération devant cette Chambre, j'ai inféré des observations présentées par le ministre que l'affectation de ces deniers se limiterait aux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta et je vois dans la résolution, qu'on a laissé de côté la province du Manitoba.

Comme je l'ai fait remarquer l'autre jour, s'il y a au Manitoba, des homesteaders qui soient dans la même situation que les colons auxquels ces crédits sont consacrés, dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, les premiers ont, à mon avis, également droit de participer à cette aide. Bien qu'il n'y ait pas un grand nombre de colons, au Manitoba, qui aient besoin de ce secours, je pense qu'il s'en rencontre quelques-uns dans la partie nord de la province. C'est là une question qu'on aurait fort bien pu discuter devant le comité de l'agriculture ; et à cet égard, je désire savoir du ministre de l'Agriculture comment il se fait qu'au cours de ces deux mois de session, on n'ait convoqué qu'une seule fois ce comité, et cela pour l'élection du président. Je n'ai pas été en lieu d'examiner les documents se rattachant à cette question, qu'on a déposés sur le bureau ; seulement, je tiendrais à être renseigné sur la corespondance échangée ou sur les demandes de secours présentées par les différentes provinces. Je désire aussi savoir si la province du Manitoba a présenté quelque demande et dans l'affirmative, quelle est la nature de cette demande.

L'hon. M. FIELDING : La correspondance a été imprimée et déposée sur le bureau, il y a quelques jours. L'honorable député, sans doute, n'a pas encore reçu d'exemplaire de ces documents. Quant à la province du Manitoba, j'en conviens, dans des circonstances similaires, elle aurait droit au même traitement que les autres provinces ; mais le ministre de l'Intérieur, je crois, sera en mesure d'établir que le Manitoba n'a pas désiré la chose.

M. BURROWS : Je regrette de n'avoir pu assister à la séance, lorsque cette question est venue en discussion, l'autre jour. J'ai appris non sans surprise que les députés du Manitoba et surtout le député de Marquette n'avaient pas exprimé l'avis que les cultivateurs du Manitoba devraient participer à cette aide. Dans les comtés de Marquette et de Dauphin il y a certains districts où le manque de grain de semence se fera vivement sentir, cette année, et à mon avis, il faudrait faire en sorte que les habitants du Manitoba puissent participer à ce crédit, sur un pied d'égalité avec les autres provinces. J'ai adressé une note au ministre de l'Intérieur à cet égard, et dans la réponse que j'ai reçue de lui se trouve une dépêche du gouvernement du Manitoba déclarant qu'il a l'intention d'adopter une loi autorisant les municipalités à règler la question. A mon avis, le gouvernement devrait, au moins dans la mesure où il s'agit des homesteaders, s'engager à accorder aux colons du Manitoba le même traitement qu'à ceux des autres provinces de l'Ouest.

M. LAKE : A mon avis, il ne conviendrait pas de régler définitivement la question, aujourd'hui même. La Chambre a siégé jusqu'à trois heures et demie, ce matin; et bien que le ministre des Finances ait déposé sur le bureau les règlements impri-

més, ils n'ont pas été imprimés avant-midi. Les députés n'ont donc pas eu le temps d'étudier les règlements. Les représentants du Nord-Ouest ont été en consultation avec les membres du cabinet sur cette question, ces trois semaines dernières ; et avant de donner notre assentiment à ces règlements, il importe grandement qu'on nous donne le temps de les étudier plus amplement. Un autre détail que j'ai appris aujourd'hui, c'est qu'on n'a imprimé qu'un petit nombre d'exemplaires de ces règlements. Il serait fort utile qu'on en imprimât un plus grand nombre, afin que les députés puissent en distribuer à leurs électeurs, pour obtenir leur avis touchant les détails. Il importe de prendre une décision immédiatement, sur le principe même de la mesure, afin que le ministère mette l'affaire en marche ; mais quant aux détails, il importerait d'avoir un certain nombre d'exemplaires des règlements, afin de pouvoir étudier quelque peu les modes d'application qu'on entend leur donner. Je désire ajouter mes courtes observations à celles présentées par les députés du Manitoba. Si je puis exprimer un avis, bien que représentant d'une autre province, c'est que tout colon, qu'on peut appeler occupant de homestead devrait avoir la faculté de figurer sous la même rubrique que les occupants de homesteads dans les autres provinces. Le premier ministre du Manitoba a sans doute voulu que les municipalités traitent avec les colons qui ont obtenu le titre de leurs terres, et la municipalité serait alors en mesure d'obtenir les garanties voulues. Mais lorsqu'il s'agit de colons qui ne sont pas encore propriétaires de leurs terres, il appartiendrait naturellement au gouvernement fédéral de donner l'autorisation qui permettrait d'obtenir la garantie voulue sur ces terres. Je me suis contenté de jeter un rapide coup d'œil sur les règlements, et il y a plusieurs points qui demandent une étude approfondie, avant leur adoption.

L'hon. M. FIELDING : L'importance de la question dans son ensemble justifie amplement une discussion plus approfondie que celle qu'il nous est possible de faire en ce moment. Les règlements pourront venir en discussion, plus tard.

L'honorable député est d'avis que nous pourrions adopter ces crédits, quitte à remettre les règlements à l'étude plus tard, et je me range entièrement à cet avis. Il nous a bien fallu délibérer quelque temps, avant de décider que nous demanderions à la Chambre une aussi forte somme ; et pour que cette décision produise son plein effet, il importe que la Chambre nous autorise à procéder, sans retard, à son exécution. Quant aux règlements, ils pourront convenablement venir en délibération plus tard.

L'hon. M. FOSTER : La procédure suggérée par le ministre des Finances et le député de Qu'Appelle (M. Lake) pourrait être avantageusement adoptée. L'adoption du principe autoriserait le ministre des Finances et le ministre de l'Intérieur à procéder à son application ; mais quant au mode de fonctionnement des règlements, c'est là une question qui veut être étudiée plus mûrement.

L'hon. M. FIELDING : Nous ne demandons pas aujourd'hui à la Chambre d'approuver les règlements. Ils sont sur le bureau et feront l'objet d'un débat ultérieur.

M. SPROULE : J'ai sous les yeux un bulletin qui donne les résultats des épreuves de germination ou de vitalité des grains de semence. Ces règlements devraient tenir compte des résultats des épreuves faites par le département, relativement à ces grains de semence. Ainsi, d'après le bulletin, pour l'avoine n° 1, le taux de germination a été de 72 p. 100 en dix jours et pour le n° 2, de 32 p. 100 seulement, dans la même période. Il y a un important écart entre 72 et 32 p. 100. Les règlements statuent sur l'achat de l'avoine n° 1 et n° 2, mais à mon avis, il ne serait pas prudent d'acheter les numéros 2 et 3, pour les ensemencements.

Quant au blé du Nord numéros 1 et 3, je ne m'explique pas que le blé du Nord n° 2 ne figure pas dans le bulletin. La germination du blé du Nord n° 1 s'est effectuée en quatre jours, au taux de 99 p. 100; celle du n° 3, en quatre jours, à 98 p. 100 ; mais le n° 2 ne figure pas au bulletin. Le taux serait, sans doute, 98 à 99. La germination du blé du Nord n° 6 a eu lieu en quatre jours, au taux de 74 p. 100 et celle du blé de nourrissage n° 2, en cinq jours, au taux de 44 p. 100. Sans doute, on n'achèterait pas ce dernier pour en faire la distribution comme grain de semence.

Je tiens à donner lecture d'une lettre que j'ai reçue d'un cultivateur de l'Ouest. Il affirme que la situation est pire qu'on ne le suppose.

Une VOIX : Dans quelle partie du pays?

M. SPROULE : Il m'écrit de mon comté, mais il vient du sud-ouest de Saskatoon, localité qui, prétend-on, n'a guère souffert de la gelée. J'ai vu de magnifiques échantillons du blé produit dans cette localité. Je cite :

Dans nombre d'endroits, il n'y a pas de grain qui puisse être utilisé comme grain de semence, vu qu'il était encore passablement vert, quand la gelée est survenue.

Il ajoute :

Chacun cherche à se procurer du grain de semence du mieux qu'il peut, et il y aura nombre de gens qui ne réussiront pas à s'en procurer.

Il fait observer que ce sera là le résultat, si la distribution du grain de semence ne se fait qu'à certains endroits fort éloignés les uns des autres et il propose le choix d'un grand nombre de points. Il dit :

A mon avis, et de l'avis de presque tout le monde, on devrait prendre des mesures pour que les gens puissent obtenir du grain de semence à tout endroit où il y a des élévateurs. Si chacun est obligé de faire venir de loin son propre grain de semence, cela ne fera pas l'affaire, et souvent le colon sera obligé de se procurer à crédit son grain de semence dont il ne paiera le prix qu'après le battage, l'automne prochain.

Il prétend aussi qu'il faudrait procurer le grain de semence aux colons, de bonne heure, afin qu'ils puisent le semer, de bon printemps, vu qu'il peut résulter de graves inconvénients d'un retard de quelques jours, quand arrive la moisson et qu'une gelée est imminente. C'est là, suivant moi un excellent conseil. Il ajoute :

A mon avis, et c'est aussi l'opinion de certaines personnes ici, il faudrait aviser aux moyens à prendre pour que les gens puissent se procurer du grain de semence à tout endroit où il y a un ou plusieurs élévateurs. Si chacun est obligé de faire venir de loin son grain de semence, cela ne fera pas l'affaire. Et dans nombre de circonstances, le colon sera obligé d'acheter ce grain à crédit.

Quand bien même un colon ne pourrait donner de garantie, il faudrait encore aviser aux moyens qui lui permettront de se procurer du grain de semence. Il ajoute :

Le remboursement de ces deniers devrait être réparti sur une période de deux ou trois ans, au moins.

Si on ne le fait pas, il en résultera de graves inconvénients pour nombre de gens. Il fait, en outre, allusion à une question qu'il a, sans doute, vu mentionnée dans les journaux : c'est qu'il était en délibération de remettre ces deniers aux banques et de leur permettre de les prêter aux cultivateurs, en exigeant une garantie. A son avis, pareille proposition aboutirait au désastre, et il ajoute qu'il répugne à nombre de personnes de s'adresser aux banques, pour se procurer des fonds. La bureaucratie leur crée tant de tracasseries et elle s'y montre tellement tyrannique à leur égard qu'ils préfèreraient laisser leurs terres en friche plutôt que de demander aux banques des prêts d'argent qui permettraient à ces colons d'acheter du grain de semence. Il formule une autre proposition : c'est d'annexer à chaque échantillon de grain un certificat indiquant le taux du pouvoir germinatif, de sorte que si ce taux est inférieur au taux type, le cultivateur sache combien il doit semer en plus, afin d'obtenir le rendement voulu. Un autre danger qu'il signale, c'est qu'en toute probabilité, une grande quantité de ce grain viendra de l'étranger et qu'on pourrait importer avec ce grain beaucoup de semences de mauvaises herbes. Il prétend donc qu'il faudrait le nettoyer aussi parfaitement que possible, avant d'en faire la distribution?

Ce sont là des conseils que le ministre fera bien de ne pas perdre de vue lorsqu'il mettra la dernière main à son projet de distribution de grain de semence. Je ne suis guère en mesure de formuler une opinion au sujet de ce plan, n'avant pas encore eu le loisir de lire le règlement. Mais si le ministre nous donne le temps de l'examiner, nous serons peut-être en mesure de lui faire quelque proposition de valeur. La question est d'une telle importance que le Gouvernement ne saurait mettre trop de soin à la règler, afin que cette distribution de grain de semence donne les meilleurs résultats.

M. SAM. HUGHES (Victoria) : Je ne me propose pas pour le moment de discuter le règlement ; je me bornerai à rappeler au Gouvernement que le temps presse. Nous sommes au 7 de février ; dans un mois, ou au plus six semaines d'ici les cultivateurs devront se mettre à ensemencer leurs terres. Or, même si ce grain était déjà acheté et entre nos mains, il faudrait trois ou quatre semaines pour en opérer la distribution. Je suis d'avis qu'il faudrait expédier la besogne le plus rapidement possible.

M. SPROULE : Certaines années, on se met aux semailles vers le 15 mars.

M. SAM. HUGHES : Dans le cours ordinaire des choses on aura besoin des semences vers la fin de mars. Dès le 20 mars, nombre de ces cultivateurs du Nord-Ouest seront prêts à emblaver leurs terres. L'année dernière, une grande quantité de grain de semence expédié à des cultivateurs du Nord-Ouest n'est arrivée à destination que plusieurs semaines après le moment favorable pour sa mise en terre, et cela bien que la saison fût très en retard. Que le ministre n'attende pas d'avoir le grain en main pour conclure les arrangements en vue de son expédition aux divers endroits. A moins qu'on ne prennne d'avance des mesures pour hâter la distribution de ce grain, il se produira des retards sur toute la ligne.

M. W. J. ROCHE : Lors de la discussion que nous avons eue précédemment sur ce sujet, j'ai déclaré que la région du nord-ouest du Manitoba avait souffert de la gelée plus qu'aucune autre. Une partie de ma circonscription se trouve comprise dans cette zone. A ce moment je n'avais pas encore reçu de lettre me signalant le besoin où l'on était de grain de semence. Ayant prêté l'oreille aux délibérations de la Chambre provinciale du Manitoba, lorsque j'étais en route pour me rendre ici, j'entendis un représentant d'une des circonscriptions du Nord-Ouest affirmer qu'il y aurait lieu de faire des importations de grandes quantités de grain de semence, sans toutefois donner à entendre que les cultivateurs n'étaient pas en mesure d'acheter ce qu'il leur en faudrait.

La dernière fois que je traitai de cette question, j'affirmai qu'aux termes d'une loi du Manitoba, les municipalités étaient autorisées à contracter des emprunts pour l'achat de grain de semence. Mais depuis

j'ai appris que cette loi n'était qu'un expédient temporaire, en vue de porter remède à une situation semblable à celle-ci. Dans le cours de la semaine dernière, il a été déposé à la législature du Manitoba un projet de loi autorisant les Communes de cette province à contracter des emprunts jusqu'à concurrence de $10,000, expressément dans le but d'acheter du grain de semence pour les cultivateurs de ces paroisses. Je sais que nombre de ces paroisses ne profiteront pas de cette autorisation, bien que certains de leurs habitants soient très dépourvues de grains de semence. Depuis que j'ai fait mes dernières observations sur ce sujet, il m'a été adressé par un habitant du nord-ouest du Manitoba une lettre, d'après laquelle il se trouverait dans cette partie de la province nombre de cultivateurs qui sont très en peine à cause du manque de grain de semence. La lettre est conçue en ces termes :

Binscarth (Man.) 25 janvier 1908.

Cher monsieur,—Je vois par les journaux que le Gouvernement a mis à l'étude la question de l'opportunité qu'il y aurait de venir en aide aux cultivateurs dont les récoltes ont été atteintes par la gelée l'année dernière, et qui vont être courts de bonnes semences. Notre région a souffert grièvement de la gelée. Notre cas peut servir d'exemple, et il s'en trouve nombre d'autres aussi mal partagés que nous. Nous sommes venus ici il y a deux ans, y avons acheté une section de terre non défrichée, et nous en avons défriché 320 acres. Nous avons aussi acheté les chevaux et le matériel nécessaire à son exploitation, et construit des bâtiments. Jusqu'ici nous n'avons pu solder que la moitié de cette dépense. L'été dernier, nous avons épuisé notre capital et ne comptions plus que sur la récolte. Or, la gelée est survenue, et nous n'avons eu au battage que 270 boisseaux de blé, au lieu de 6,000 boisseaux que nous nous attendions d'avoir. Nous avons récolté en outre 1,300 boisseaux d'avoine, mais tout devra être consommé sur place d'ici à la prochaine récolte. L'avoine n'est pas germante, et le blé, comme vous le verrez par l'échantillon ci-inclus, est de très médiocre qualité.

En effet, l'échantillont transmis en même temps que la lettre est de qualité très inférieure.

Or, il nous faut payer nos dépenses et emblaver 320 acres avant de voir rentrer les fonds. Nous avons payé tout ce que nous devions à la banque jusqu'à ce jour, mais notre crédit ne dépasse pas $50 pour le moment, et je me demande si nous pourrions obtenir même cette somme, à moins d'être en mesure de la rembourser dès avant la récolte.

J'ai cherché à me procurer de l'argent dans l'Ontario, mais jusqu'ici sans succès; et si je ne trouve pas d'argent à emprunter ailleurs, je me verrai forcé de mettre en terre ces 370 boisseaux de mauvais froment, et notre récolte d'avoine sera manquée. Même si je semais toute ma provision de 1,300 boisseaux d'avoine, c'est à peine si j'aurais une récolte convenable. Bien entendu, nous allons ensemencer tout notre labour, mais si le printemps est froid et tardif, autant vaudrait s'en dispenser, dans le cas où nous ne pourrions obtenir une semence de meilleure qualité. Ce sera pour nous et nombre de nos voisins une véritable aubaine si le Gouvernement prend l'affaire en main. Nos voisins ne sont peut-être pas tout à fait dans le même cas que nous, mais la situation d'un grand nombre est tout aussi mauvaise. Des semences ou de l'argent, peu importe lequel, remboursable en deux versements annuels, avec intérêt à un taux raisonnable, ce serait là une aubaine que nombre de cultivateurs qui ont travaillé très fort, ces deux années dernières, apprécieraient grandement.

J'espère que vous jugerez à propos d'appuyer toute proposition de cette nature lorsqu'elle sera faite à la Chambre; en ce faisant vous vous trouverez à venir grandement en aide à nombre de vos commettants de cette extrémité-ci de votre circonscription.

Il semblerait, d'après cette lettre, que beaucoup de cultivateurs de cette partie de la province sont réellement très inquiets en ce qui regarde leur approvisionnement de grain de semence ; et si les autorités communales de leurs localités ne s'autorisent pas de cet acte de la législature de leur province pour leur faciliter les moyens d'en obtenir, ils se trouveront pris au dépourvu puisque notre acte ne s'applique pas à leur cas. A mon avis, le Gouvernement devrait déclarer la mesure applicable à ces colons, particulièrement à ceux mentionnés par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake). On se rend compte que si les autorités communales faisaient les avances, elles n'auraient aucune garantie de remboursement sous forme d'hypothèque, les colons n'étant pas les propriétaires attitrés de leurs concessions. Le Gouvernement devrait aussi étendre l'application de cette mesure aux parties du Manitoba qui en ont besoin.

M. HENDERSON : Ceux qui manquent de grain de semence parce que leurs récoltes ont souffert de la gelée, l'année dernière, seront-ils seuls à bénéficier de cette offre, ou le cultivateur qui a obtenu une bonne récolte sera-t-il également admis à s'en prévaloir, pour ensuite revendre le grain et utiliser l'argent ainsi obtenu pour d'autres fins ? Le Gouvernement ferait, bien, à mon avis, d'obvier à tout abus de cette nature.

L'hon. M. OLIVER : L'article 15 du règlement est ainsi conçu :

Il ne sera reçu ni accepté de demande de qui que ce soit pour plus de 200 boisseaux de grain de semence, blé, avoine et orge. Tout requérant devra spécifier la proportion ou la quantité de chaque espèce de grain qu'il désire obtenir; mais personne ne devra demander plus de 50 boisseaux d'orge. Sauf toute disposition du présent article, il ne sera pas fourni de grain de semence à des occupants de homesteads qui n'ont pas semé de grain en 1907, non plus qu'à ceux qui ont pu vendre leur récolte de 1907 à des conditions avantageuses, même si le grain ne convenait pas pour la semence; toutefois, si, lorsque toutes les demandes auront été reçues, on

constate qu'il a été acheté plus de grain de semence qu'il n'en faudra pour satisfaire à toutes, il pourra être fait des ventes à ces colons au comptant et au même prix exigé des autres requérants.

La fin que l'on a en vue est de pourvoir aux besoins de ceux seulement qui ont éprouvé des pertes. Celui qui n'a pas perdu sa récolte ne saurait s'attendre à ce qu'on lui vienne en aide à cause des accidents climatériques de l'année dernière.

M. SPROULE : S'il est hors d'état de se procurer de bonnes semences, il est exposé à souffrir tout comme les autres.

M. SAM. HUGHES : Un colon établi de l'année dernière et qui aurait mis 50 acres en labour ne trouvera peut être pas à se procurer des semences, tandis que si la récolte avait été ordinaire, il aurait réalisé une somme suffisante pour se les procurer cette année.

L'hon. M. OLIVER : Il ne faut pas oublier que pour le moment nous ne savons pas encore quel est le nombre de ceux qui ont réellement besoin de semences ; mais nous savons que les premiers à réclamer notre aide, ce seront les cultivateurs dont la récolte a été détruite. Ce sont ceux-là que nous voulons secourir dans toute la mesure possible. Une fois que nous aurons satisfait à ce besoin, si nous sommes en mesure de procurer ou de vendre des semences aux colons dont la récolte n'a pas été détruite, nous la ferons, mais nous ne nous engageons pas d'avance à le faire comme pour le colon dont la récolte a été détruite.

M. STAPLES : Ne vous bornez-vous pas à venir en aide au colon qui n'a pas obtenu son titre ou son certificat ? Et dès lors ne vous trouvez-vous pas à exclure ceux dont l'honorable député (M. W. J. Roche) a signalé le cas et nombre d'autres qui sont dans le besoin ?

L'hon. M. OLIVER : C'est aux termes de ce règlement que la semence sera fournie aux occupants de homesteads, et cela, sous la responsabilité du gouvernement fédéral, qui est seul en mesure d'obtenir une garantie sur le homestead. Dans les cas où le concessionnaire a obtenu un certificat en vue de l'émission du titre, ou encore a acheté le terrain ou le détient en vertu d'une promesse de vente ou autrement, c'est le gouvernement provincial qui détient la garantie et qui prescrit les règles en conformité desquelles devront se faire les avances de grain.

M. LAKE : Le ministre des Finances n'a-t-il pas dit que les règles seraient de la même nature que celles-ci ?

L'hon. M. OLIVER : Il est entendu que les règles applicables aux occupants de homesteads relevant du parlement fédéral seront applicables à ceux qui ne sont pas concessionnaires de homesteads et relèvent du gouvernement provincial ; il y aura donc autant que possible uniformité dans les règles bien que les garanties ne soient plus du tout les mêmes dans un cas que dans l'autre. Dans le cas de l'occupant de homestead qui n'a pas encore obtenu de certificat en vue de l'octroi de son titre, le gouvernement fédéral est seul en mesure d'obtenir un gage pour ses avances ; mais il ne saurait avoir de gage de l'individu qui a reçu son titre ; c'est le gouvernement provincial qui se charge de traiter avec celui-ci. Aux termes de l'arrangement projeté, le gouvernement provincial contracte un emprunt du gouvernement fédéral et s'engage à rembourser celui-ci ; mais le gouvernement provincial par résolution ou décret du conseil prie le gouvernement fédéral de voir à la distribution de ce subside aux colons qui ne relèvent plus de lui, suivant certaines règles approuvées par ce gouvernement provincial.

Pour ce qui est du Manitoba, on voudra bien se rappeler que, sauf un cas, les représentants de cette province ont exprimé l'opinion qu'il n'y aurait pas lieu d'y faire d'amples distributions de grain de semence, et tous reconnaîtront que, dans l'intérêt de la province comme dans celui du Dominion, il n'est pas désirable de prendre une mesure comme celle que nous prenons en ce moment à moins de nécessité pressantes. Il vaudrait beaucoup mieux, dans l'intérêt de tous, que l'affaire fût réglée par la province plutôt que par le Dominion. Nous avons agi dans la supposition que l'état des choses dans le Manitoba n'exigeait pas l'adoption de mesures extraordinaires, et nous nous sommes bornés à parer aux besoins des deux provinces qu'on nous a représentées avec insistance comme incapables de parer aux nécessités du moment.

M. BURROWS : Le gouvernement manitobain a-t-il fait quelque représentation?

L'hon. M. OLIVER : Non, mais les deux gouvernement provinciaux, celui de l'Alberta et celui de Saskatchewan, nous ont présenté des observations très précises. Le gouvernement provincial du Manitoba, bien entendu, ne nous en a pas fait, non plus que les représentants du Manitoba en cette Chambre ; aussi n'avons-nous pas pris de mesures en ce qui regarde cette province. J'ajouterai que le commissaire de l'immigration, M. Scott, durant sa tournée d'inspection dans l'Ouest, en a causé quelque peu avec le premier ministre du Manitoba, et celui-ci l'a informé que la province était en mesure de parer aux besoins sur son territoire.

M. STAPLES : L'honorable ministre voudra-t-il dire si cette lettre est comprise dans le dossier ?

L'hon. M. OLIVER : Non, elle ne l'est pas, car le dossier déposé n'a trait qu'aux opérations que nous avons en vue, c'est-à-dire, dans les deux provinces que j'ai indiquées. Nous avons jugé qu'il n'y avait pas

lieu d'inclure le Manitoba dans cette correspondance, puisque nous n'avions devant nous aucune proposition relative à cette province.

M. STAPLES : L'honorable ministre voudra-t-il déposer toute la correspondance sur le bureau de la Chambre, afin que nous sachions quelles sont les raisons pressantes et de quelle source elles sont tirées?

L'hon. M. OLIVER : Je n'y vois pas d'objection, si ce n'est que cette correspondance est très volumineuse, et j'aurais cru qu'il suffirait à la Chambre, pour se former une opinion, des déclarations officielles des divers gouvernements. Mais, comme, d'après ce qui a été dit ici, la province du Manitoba a, ou peut avoir besoin d'aide, à cet égard, je dirai que notre Gouvernement est bien prêt à prendre des mesures pour venir en aide à ceux qui ont éprouvé des pertes dans la province du Manitoba, aussi bien que dans les deux autres provinces. Bien qu'il n'ait pas été pris jusqu'ici de mesure à cet égard, il sera très facile de le faire, si la Chambre y consent et si le gouvernement provinciale du Manitoba s'engage de son côté à faire sa part dans les circonstances.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il dire quelle objection il aurait à déclarer une telle mesure applicable à la province de l'Ontario et aux autres provinces de l'Est, partout où le besoin s'en fait sentir ?

L'hon. M. OLIVER : Si les gouvernements de ces provinces nous font des représentations de la nature de celles qui nous ont été faites par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, j'imagine que nous prendrons les mêmes mesures en ce qui les regarde ; c'est une supposition que je fais ; je ne saurais l'assurer. Pour ce qui est du Manitoba, je suis persuadé que le Gouvernement est tout aussi disposé à venir en aide à cette province qu'à celles de Saskatchewan et d'Alberta. Mais le Gouvernement serait heureux, la Chambre serait heureuse, le pays serait heureux, si le Manitoba pouvait se passer de cette aide. J'ajouterai que si la Chambre jugeait à propos d'étendre cette assistance aux occupants de homesteads de la province du Manitoba il n'y aurait qu'à modifier très légèrement le règlement et d'inscrire un crédit dans le budget supplémentaire. C'est tout; il n'y aura ni retard ni complication ni ennui d'aucune sorte. Mais si l'on exige ou si l'on désire que notre Gouvernement fasse des avances pour achat de semences à des habitants du Manitoba qui ne sont pas occupants de homestead, il nous faudra obtenir la coopération du gouvernement de cette province, comme nous avons celle des provinces d'Alberta et de Saskatchewan. Il faut, bien entendu, que la chose soit bien comprise ; au reste c'est une question à régler avec le gouvernement du Manitoba.

M. TAYLOR : L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) a donné la note juste. Il n'y a pas un instant à perdre. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a promis de nous laisser toute la latitude possible pour la discussion des articles du règlement, et je lui conseille de commercer sur-le-champ les opérations et de mettre le grain en marche sans retard.

L'hon. M. FIELDING : Très bien.

(Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu en deuxième délibération et adopté.)

L'hon. M. FIELDING : Je prie la Chambre de patienter quelques instants, ce qui nous dispensera peut-être de siéger ce soir. Je prie également la Chambre de me prêter son concours pour l'exécution des formalités nécessaires pour la mise à effet de la résolution qui a été adoptée. Dans ce but, je demande à la Chambre de se former en comité des voies et moyens.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion en comité des voies et moyens).

L'hon. M. FIELDING propose :

Que pour constituer le subside qui doit être accordé à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public durant l'exercice expirant le 31 mars 1908, la somme de $2,850,000 lui soit accordée,à prendre sur le revenu consolidé du Canada.

Cette motion est adoptée.

M. SPROULE : Nous n'aurons guère l'occasion de discuter ces règlements et de demander les modifications que nous pourrions croire utiles, et si nous adoptons le bill sans délibération, il ne sera pas facile de le discuter ensuite. Je considère qu'on devrait nous donner l'occasion d'étudier soigneusement ces règlements, car je n'ai pas de doute que plusieurs modifications seront demandées par les représentants de l'Ouest et d'autres, et qui ne peuvent pas l'être en ce moment. Nous devrions avoir plus de latitude pour étudier le bill avant de l'adopter.

L'hon. M. FIELDING: Il est très important que le Gouvernement soit autorisé à acheter le grain. Tant que le bill n'aura pas subi ses diverses épreuves, nous ne pouvons pas dépenser un dollar. Mais les règlements peuvent être revisés par la Chambre et si elle croit utile de les modifier, je ne doute pas que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) soit bien aise de recevoir des conseils, car nous avons tous le même objet en vue. Je crois que la Chambre admettra qu'il vaut mieux faire subir au bill les différentes épreuves pour que le Gouvernement soit autorisé à acheter le grain, immédiatement. Je demande le concours de mes honorables amis, pour faciliter l'adoption de la résolution et du bill basé sur cette résolution.

M. SPROULE : Je suis d'accord avec l'honorable ministre des Finances, sur ce point, mais par qui seront faits ces règlements ? Je suppose qu'ils seront faits par le département de l'Intérieur . . .

L'honorable M. FIELDING : Oui.

M. SPROULE : . . . et que nous n'aurons pas l'occasion de les discuter.

L'hon. M. FIELDING : Puisqu'ils doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, l'honorable député pourra faire toutes les représentations qu'il jugera à propos de faire. La Chambre n'adopte pas elle-même les règlements, mais elle autorise le Gouvernement à les faire et à acheter le grain. Toute l'affaire est aussi claire que possible.

M. SPROULE : Je ne doute pas que ce soit l'intention et je la crois louable, mais si toute la question ne doit pas être discutée autrement qu'incidemment, au moyen d'un amendement à une motion à l'effet de former la Chambre en comité des subsides, ou quelqu'autre moyen de cette nature, alors que le ministre ne pourra pas donner à la question toute l'attention qu'il lui donnerait autrement, je suis certain que la question ne sera pas discutée comme elle devrait l'être. Si les réglements étaient lus à présent, les députés pourraient les commenter, faire des représentations, offrir des conseils, s'il y avait lieu, ou les adopter. Nous nous apercevrons peut-être plus tard, que beaucoup de choses qui auraient dû être dans ces règlements n'y sont pas.

L'hon. M. FIELDING : Si l'honorable député veut mentionner quelques-unes de ces omissions, elles pourraient être discutées.

M. SAM. HUGHES : Nous aurons l'occasion de discuter ces règlements.

L'hon. M. FIELDING : Ils seront déposés sur le bureau de la Chambre comme les autres documents et s'ils ne sont pas du goût de l'honorable député il aura toute liberté de les critiquer. Tout ce que nous pourrions faire en ce moment ne lui enlèvera pas son droit de discussion.

M. HERRON : Je partage l'avis de l'honorable ministre des Finances et je crois que la Chambre devrait adopter le principe, avec l'entente que nous aurons toute liberté de discuter les détails plus tard.

M. SPROULE : Je ne demande pas autre chose.

L'hon. M. FIELDING : Je puis faire cette promesse à mon honorable ami.

(La résolution est rapportée, lue une deuxième fois et adoptée.)

L'hon. M. FIELDING : Je dépose le bill (n° 94) accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public, pendant l'exercice expirant le 31 mars 1908.

Ce bill n'est qu'une répétition de la résolution rédigée sous la forme d'une loi. Il est rédigé en la manière ordinaire par le rédacteur des lois de la Chambre.

(La motion est adoptée, le bill est lu une première et une deuxième fois et délibéré en comité).

M. HENDERSON : Avant que le comité rapporte ce bill je désirerais savoir quand cet argent sera remboursé.

L'hon. M. FIELDING : Le décret ministériel stipule que l'argent sera remboursé par le gouvernement provincial à la fin du prochain exercice, le 31 mars 1909—soit un peu plus d'un an.

M. SAM HUGHES : Ces conditions peuvent être modifiées ?

L'hon. M. FIELDING : Les règlements peuvent être changés.

M. LAKE : Cette condition est-elle dans le bill ?

L'hon. M. FIELDING : Le bill ne fait qu'accorder l'argent à Sa Majesté, mais le décret du conseil fixe les dates à l'égard des gouvernements provinciaux et aussi, je crois, à l'égard des autres.

L'hon. M. FOSTER : J'ai compris que mardi nous aurons toute la latitude nécessaire pour discuter ces règlements.

L'hon. M. FIELDING : Ou tout autre jour dont nous conviendrons.

M. HENDERSON : La Chambre n'aura pas le droit de modifier ces règlements ?

L'hon. M. FIELDING : Les règlements sont faits par le Gouverneur en conseil, mais si quelqu'un suggérait quelques perfectionnements, je suis certain que l'honorable ministre de l'Intérieur s'empresserait de les accepter.

M. SAM. HUGHES : Nous consentons à l'adoption du bill à la condition que nous aurons plus tard l'occasion non seulement de discuter ces règlements, mais aussi de les modifier.

L'hon. M. FIELDING : Non ; je ne puis pas promettre cela. La Chambre ne peut pas modifier un décret du conseil, mais en exposant sa manière de voir elle peut amener le ministre à le changer. Si la Chambre exprimait une opinion unanime sur une question comme celle-ci, qui n'est pas contestée, les règlements seraient certainement faits en conséquence.

M. STAPLES : Je ne veux pas retarder l'adoption du bill si la situation est telle que le disent les honorables députés de la droite, mais je trouve que c'est aller un peu vite que de voter ainsi une somme aussi considérable. Je considère que nous nous hâtons trop et que ce bill devrait être étudié plus à fond avant de devenir loi.

L'hon. M. FIELDING: Je puis dire à mon honorable ami, qu'aujourd'hui même des représentations nous ont été faites par ceux qui sont en pourparlers pour l'achat du grain ; mais j'ai défendu qu'on dépense un seul sou avant que l'argent soit voté par la Chambre.

M. STAPLES : Pourquoi ce bill n'a-t-il pas été déposé au mois de décembre ?

L'hon. M. FIELDING : C'est une chose qu'il vaudrait mieux ne pas faire du tout si nous pouvions nous en exempter et ce n'est qu'après de longues hésitations que nous avons pris une décision.

M. STAPLES : Quand la première demande est-elle parvenue au Gouvernement?

L'hon. M. FIELDING : Je ne puis dire.

M. STAPLES : La Chambre ne paraît pas avoir tous les renseignements nécessaires.

L'hon. M. FIELDING : Vous pourrez voir cela, je crois, dans les documents qui seront déposés.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Nous sommes appelés à voter une loi avec beaucoup de précipitation et c'est à peine si une demi-douzaine de députés savent de quoi il s'agit. Ce bill demande près de $3,000,000 et il me semble qu'on devrait nous donner le temps de l'étudier. Le prix du blé ne subit pas de hausse considérable et je ne vois pas la nécessité de voter cette loi à la vapeur. On dirait que le Gouvernement a été averti d'une hausse extraordinaire sur le blé et qu'il lui faut acheter immédiatement. Sans cela, il doit y avoir un autre motif à tant d'empressement.

Avec toute la déférence possible, je maintiens que ce bill peut attendre quelques jours, pour que nous puissions le discuter. Je trouve étrange qu'un ministre des Finances nous demande de voter l'argent d'abord et de discuter la question ensuite. Il voudrait que nous votions l'argent aux conditions énoncées dans le décret ministériel, mais ce décret peut être changé demain par un autre décret. Le ministre nous dit que tout est parfait et que nous n'avons qu'à voter la somme demandée. Sans avoir une confiance exagérée dans le Gouvernement, je veux bien que tout soit parfait, mais je trouve cependant qu'il met trop d'empressement. Il y a à peine une demi heure que nous avons pris connaissance de ce décret du conseil, nous avons eu à peine le temps de le lire, et à première vue il ne semble pas soulever d'objection, mais peut-être qu'en l'étudiant plus attentivement on pourrait en découvrir de sérieuses.

La grande question c'est qu'une fois l'argent voté, le décret peut être modifié. Je ne m'oppose pas à ce que le Parlement vienne en aide aux cultivateurs du Nord-Ouest quand ils ont de mauvaises récoltes mais je trouve qu'on apporte trop de précipitation à faire adopter ce bill.

L'hon. M. FOSTER : Il n'y a pas le moindre doute que le Gouvernement a tort dans cette affaire. Ce bill aurait dû être déposé plus tôt, et nous l'aurions discuté la semaine dernière. Le Gouvernement avoue s'être mis dans le pétrin et pour ma part, je n'ai pas d'objection à l'excuser pour cette fois, avec l'entente que mardi prochain, il nous sera permis de faire tout ce que nous pourrions faire aujourd'hui si nous avions des heures de discussion à notre disposition. C'est-à-dire que nous pourrons exposer nos vues sur les perfectionnements à apporter à ces règlements, avec autant de chance de les voir accepter que si elles étaient exposées ce soir. Je suppose que nous devons nous montrer charitables et permettre au Gouvernement de sortir du pétrin ou il s'est mis.

L'hon. M. OLIVER : Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je tiens à dire que les règlements sont l'expression des vues collectives des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral. Ainsi, bien que nous ayons le droit indéniable de les modifier, nous ne pourrions le faire qu'avec le consentement des autorités provinciales, ce qui rendrait la chose passablement difficile.

M. LENNOX : J'ai lu les règlements et je regrette que l'honorable ministre de l'Intérieur ait été obligé de faire la déclaration que nous venons d'entendre, bien qu'il soit préférable dans les circonstances qu'elle ait été faite. Sans être très au courant des conditions dans l'Ouest, je ne suis pas satisfait de ces règlements. Je crois qu'ils ont besoin de nombreuses modifications et j'ai compris des explications du ministre des Finances, que le Gouvernement en fera, plus qu'à l'ordinaire une question libre et se montrera disposé à accepter les représentations de la gauche.

Nous désirons tous hâter l'adoption du bill, car si nous devons donner de l'aide aux cultivateurs du Nord-Ouest il est important de le faire au plus tôt. Mais d'un autre côté, je regretterais d'apprendre que nous sommes liés à ces règlements sans une forte probabilité que le Gouvernement accueillera favorablement toutes les représentations qui pourront lui être faites, et se montrera disposé à faire droit, si c'est possible, aux demandes de la gauche. Je crois que ces règlements devront être considérablement modifiés, sans quoi, ils ne donneront pas satisfaction.

L'hon. M. FIELDING : Tout en me rendant compte de l'importance de la question, je n'insisterai pas si les honorables députés de la gauche, désirent que la discussion en soit réservée ; je n'ai pas d'objection non plus, à ce que la Chambre siège ce soir pour la discussion.

M. SAM. HUGHES : Si le Gouvernement dit qu'il est prêt à accepter des représentations et à faire des changements, à la condition qu'ils seront acceptés par les gouvernements provinciaux, je ne vois pas d'objection à l'adoption du bill.

L'hon. M. FIELDING : Nous serons certainement heureux de recevoir des conseils des honorables députés de la gauche, et de les accepter si c'est possible.

M. HENDERSON : L'honorable ministre consentirait-il a retarder la date de l'échéance, pour les colons ? Je crois qu'un délai d'un an n'est pas suffisant ; on devrait accorder deux ou trois ans.

L'hon. M. FIELDING : C'est une question très légitime et sans vouloir me prononcer définitivement, je crois que le point mérite d'être étudié.

(Le bill est rapporté, lu une 3e fois et adopté.)

L'hon. M. FIELDING : Comme nous sommes restés en séance très tard la nuit dernière, et comme on a exprimé des deux côté de la Chambre un désir presque général, de ne pas avoir de séance ce soir, je propose de lever la séance.

(La motion est adoptée et la séance est levée à six heures et demie du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi le 10 février 1908.

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

### PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. Munro Young McLean, député du district électoral de Huron-sud, est présenté par sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. George P. Graham.

### COMITE DES PENSIONS A LA VIEILLESSE.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que MM. Lemieux, McIntyre (Perth), Sinclair, Smith (Nanaïmo), McKenzie, Verville, Monk, Pringle et McCarthy (Calgary) composent le comité spécial nommé par la Chambre pour faire une enquête au sujet des pensions à la vieillesse.

Cette motion est adoptée.

### DEPOT D'UN RAPPORT

Par sir Wilfrid Laurier : le rapport du commissaire de l'industrie laitière et de l'emmagasinage à froid.

### TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je soulèverai la question de privilège pour appeler l'attention sur l'état du feuilleton. Vu que la séance est levée à six heures, le mer- probablement impossible dorénavant, à moins qu'un changement n'ait lieu, d'aborder la discussion des projets d'intérêt public. Ils sont inscrits pour les séances du lundi et du mercredi, mais ils sont toujours procédés des avis de motion ; or, comme ceux-ci couvrent plusieurs pages, les projets d'intérêt public ne seront pas mis en discussion, s'ils n'alternent pas avec les avis de motions ou si l'on ne modifie pas la procédure. Autrefois, ils pouvaient être discutés le mercredi soir, mais la Chambre ne siège plus pendant la soirée, ce jour-là. Je me borne à appeler l'attention du premier ministre sur cet inconvénient afin qu'un changement ait lieu de manière que les bills et projets d'intérêt public. . .

M. l'ORATEUR : Ceci n'est guère une question de privilège.

M. W. F. MACLEAN : Malgré tous les égards que je vous dois, monsieur l'Orateur, je puis dire qu'il m'est impossible d'avancer mes projets de loi ; par conséquent, je réclame le privilège de signaler cette situation à la Chambre. Quoi qu'il en soit, je profite de l'occasion pour donner avis au Gouvernement que je remettrai cette question sur le tapis la prochaine fois qu'on proposera de passer à la discussion du budget.

### DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. ALEX. MARTIN (I.P.-E.) : Je désire rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'au mois de janvier j'ai inscrit à l'ordre du jour deux questions qu'il m'a demandé de remplacer par des motions dont l'une fut présentée le 8 de janvier et l'autre le 15. J'ai aussi appelé l'attention du directeur général des Postes sur la question d'un service quotidien du courrier dans ma province et du renvoi du receveur de la poste à St.-Peter. Le département des Travaux publics devait aussi déposer un rapport.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de me dire quelle question a trait à mon département ?

M. A. MARTIN : Celle du fret exigé à bord des steamers et aux bateaux qui font le service d'hiver entre Charlottetown et Georgetown.

L'hon. M. LEMIEUX : Je puis dire à l'honorable député qu'il y a dans mon département une nuée de commis qui travaillent pour lui. Les renseignements qu'il demande concernant le service du courrier dans l'île du Prince-Edouard s'étendent à plusieurs années et nous avons tout bouleversé au département afin de nous les procurer Le

rapport se prépare et j'espère que je pourrai le déposer avant peu.

M. A. MARTIN : Il y a plusieurs années, j'ai proposé une motion sur le même sujet, et il serait inutile de déposer une seconde fois la même correspondance.

L'hon. M. LEMIEUX : La motion de mon honorable ami n'a-t-elle trait qu'à l'année dernière ou embrasse-t-elle plusieurs années antérieures ?

M. A. MARTIN : Je crois qu'il suffirait de déposer les documents subséquents au dépôt de la correspondance.

## COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

L'hon. M. FOSTER : Je demanderai au premier ministre à quelle date nous devons attendre le dépôt du rapport de la commission du service civil. Il y a longtemps qu'on nous l'a promis. Ce matin, j'ai lu dans les journaux qu'il existe une divergence d'opinions parmi les membres de la commission et que la présentation du rapport pourrait être différée pendant longtemps. Nous devrions le recevoir le plus tôt possible pour en tirer parti.

Sir WILFRID LAURIER : Je devrai appeler sur ce sujet l'attention du ministre des Finances. Il pourra peut-être fournir des renseignements à mon honorable ami, demain.

## AJOURNEMENT DU BILL RELATIF A LA BANQUE DE WINNIPEG.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 19), déposé par M. Bole, tendant à constituer en corporation la Banque de Winnipeg.

Sur le préambule.

M. HENDERSON : Ainsi que je l'ai fait les années passées, je désire protester de nouveau contre l'adoption de semblables projets de loi, en l'absence d'un membre du ministère qui serait prêt à répondre et à fournir des explications au nom du comité. Le comité des banques et du commerce s'est réuni et a examiné le présent bill et d'autres projets de loi le jour même où le comité des chemins de fer a eu une séance importante qui a empêché plusieurs députés d'être présents au comité des banques. Quant à moi, je ne connais absolument rien du présent bill, mais je crois savoir que le ministre des Finances avait autrefois des opinions très prononcées sur l'institution de nouvelles banques, et qu'il se proposait, par exemple, d'exiger que le capital de ces institutions fût à la veille d'être versé. Je crois qu'on devrait ajourner la discussion jusqu'à ce qu'un ministre puisse nous fournir les explications nécessaires.

Sir WILFRID LAURIER : La demande de l'honorable député est assez légitime. Malheureusement, le ministre des Finances, qui est chargé de surveiller ces projets de loi, est absent aujourd'hui. Je propose donc que la suite de la discussion soit renvoyée à un autre jour.

(Il est fait rapport de l'état des travaux.)

## AJOURNEMENT DU BILL RELATIF A LA CAISSE DE L'EGLISE PRESBYTERIENNE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 23), déposé par M. Bickerdike, relatif à la caisse des veuves et des orphelins des ministres de l'Eglise presbytérienne en Canada.

M. HENDERSON : Je ne sais pas quel ministre est chargé de surveiller les projets de loi qui reviennent du comité des bills d'intérêt privé, mais je suppose qu'il y a un ministre en état de nous fournir des explications sur celui-ci. Sinon, je soulèverai la même objection que précédemment et je demanderai l'ajournement de la discussion du bill. Il intéresse bon nombre de gens, il pourrait leur être préjudiciable, et on devrait nous dire quelles raisons ont motivé son adoption.

Sir WILFRID LAURIER : Aucun ministre ne s'occupe du sort de ce projet de loi. C'est un bill d'intérêt privé, mais on a le droit d'exiger qu'il y ait quelqu'un ici pour l'expliquer. Si le promoteur du projet de loi est absent, celui-ci devra être réservé.

M. SPROULE : Quant à ce qui a trait aux travaux de ces comités, je me range à l'avis du représentant de Haldimand (M. Henderson). Il ne convient pas que deux comités importants se réunissent à la même heure comme cela est arrivé à la présente session et, souvent, à la dernière session. Je parle du comité des banques et du commerce et du comité des chemins de fer. Ceux qui font partie de ces deux comités ne peuvent alors assister qu'aux séances de l'un d'eux, quel que soit leur désir de suivre les travaux des deux. On pourrait, ce semble, prendre d'avance les moyens d'empêcher que ces deux comités ne se réunissent à la même heure.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député croit-il que c'est possible ? Le comité des chemins de fer a des séances presque tous les jours pendant la semaine.

M. SPROULE : Le comité des chemins de fer se réunit ordinairement le mardi et le vendredi. Après lui, le comité le plus important est celui des banques et du commerce qui pourrait se réunir un autre jour.

Sir WILFRID LAURIER : Et le comité des comptes publics ?

M. SPROULE : Ses séances ont ordinairement lieu le mardi.

M. TISDALE : Le représentant de Grey (M. Sproule) a parfaitement raison. Les deux comités dont il parle ne se réunissent pas d'ordinaire le même jour, mais le comité des chemins de fer a été saisi d'un

projet de loi important et il s'est ajourné à mercredi de cette semaine. Les journaux m'apprennent que, ce jour-là, une délégation d'assureurs se présentera devant le comité des banques et du commerce. Il serait regrettable que ces deux comités siégeassent mercredi prochain.

M. MILLER : Je ne sais pas comment on pourrait empêcher ces deux comités de se réunir le même jour. Le comité des banques et du commerce se réunira mercredi et plusieurs personnes qui s'intéressent à la loi sur l'assurance assisteront à la séance. Il faudra sans doute tenir un grand nombre de séances pour trancher cette question et le comité devra se réunir pendant plusieurs jours consécutifs. Autrement, les délégués seraient obligés de retourner chez eux et de revenir à Ottawa. Je crois qu'on a l'intention d'avoir trois séances le mercredi : pendant la matinée, l'après-midi et la soirée. Mais, il sera impossible d'éviter un conflit. Il y a aussi le comité des comptes publics. On a cru qu'il était à propos de faire sténographier les dépositions des assureurs, et ce sont les mêmes sténographes qu'emploie le comité des comptes publics.

M. HENDERSON : J'approuve la remarque du représentant de Grey-sud (M. Miller), mais elle n'a pas précisément trait à la question que j'ai soulevée. Le bill dont la Chambre est saisie concerne les droits des veuves et des orphelins des ministres presbytériens et la modification qu'on veut lui faire subir a une grande portée. Aux termes de la loi actuelle, ces veuves et ces orphelins ont droit à une certaine allocation prise dans une caisse qu'alimentaient leurs époux et leurs pères. Par le présent bill, on propose de les priver de ces secours, dans certaines circonstances. Ainsi, si la veuve d'un ministre presbytérien prend un époux appartenant à une autre secte, elle sera aussitôt privée du revenu qu'elle retirait de cette caisse à laquelle son mari a peut-être contribué pendant 40 ou 50 ans. On peut avoir d'excellentes raisons pour opérer ce changement, mais le président du comité ou le ministre qui en suit les séances devrait être ici pour nous les faire connaître.

(Le bill est réservé.)

## 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, d'un projet de loi (n° 75), déposé par M. Worthington, tendant à constituer en corporation la Women's Auxiliary to the Missionary Societies of the Church of England in Canada.

## QUESTIONS.

### DONNEES STATISTIQUES CONCERNANT LES BATIMENTS IMMATRICULES.

M. SINCLAIR demande :

1. Quel était le tonnage des bâtiments de la marine marchande qui ont été immatriculés dans les différentes provinces du Canada, dans le cours de l'exercice financier terminé le 30 juin 1907, faisant la distinction entre les vaisseaux en acier et les vaisseaux en bois, et entre les navires à vapeur et les voiliers?

2. En tenant compte de chaque province séparément, quelle somme a été payée par le Gouvernement, durant le cours dudit exercice à titre de drawback sur les navires?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1.

TABLEAU indiquant le tonnage des bâtiments de la marine marchande immatriculés au Canada au cours de l'exercice terminé le 30 de juin 1907.

| | Bateaux à vapeur. | | | | Voiliers. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | En bois. | | En acier. | | En bois. | | En acier. | |
| | Brut. | Net. | Brut. | Net. | Brut. | Net. | Brut. | Net. |
| Nouveau-Brunswick | 220 | 153 | 44,938 | 29,140 | 1,511 | 1,417 | ..... | ..... |
| Nouvelle-Ecosse | 271 | 467 | 1,650 | 990 | 6,373 | 5,502 | 560 | 543 |
| Québec | 622 | 402 | 3,623 | 2,145 | 4,385 | 4,154 | 1,318 | 1,226 |
| Ontario | 5,629 | 3,448 | 14,006 | 8,880 | 5,983 | 5,394 | 1,227 | 973 |
| Ile du Prince-Edouard | 211 | 98 | ..... | ..... | 117 | 95 | ..... | ..... |
| Colombie-Anglaise | 5,247 | 3,313 | 351 | 185 | 1,250 | 1,238 | 1,496 | 1,380 |
| Manitoba | 438 | 283 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Yukon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Saskatchewan | 141 | 89 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Total | 13,279 | 8,253 | 64,568 | 41,340 | 19,619 | 17,800 | 4,601 | 4,127 |

2. Etat indiqant les sommes payées par le ministère des Douanes pendant les 12 mois écoulés entre le 1er de juillet 1906, et le 30 de juin 1907, à titre de drawbacks sur les navires :

| | |
|---|---|
| Nouvelle-Ecosse | $ 4,132 34 |
| Nouveau-Brunswick | 120 64 |
| Ile du Prince-Edouard | 125 51 |
| Québec | 2,012 83 |
| Ontario | 10,747 00 |
| Colombie-Anglaise | 78 01 |

INSTITUTRICES VOLONTAIRES POUR LE SUD-AFRICAIN.

M. TAYLOR (par M. Lennox) demande :

Le Gouvernement a-t-il l'intention de reconnaître d'une manière convenable les services inappréciables rendus à l'empire par les quarante jeunes femmes qui sont allées volontairement s'engager comme institutrices dans le Sud-Africain?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas l'intention du Gouvernement.

ATTITUDE DES EMPLOYES DU PENITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL DANS LES ELECTIONS MUNICIPALES.

M. LEONARD (par M. W. J. Roche) demande :

1. Le préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul a-t-il le droit ou l'autorisation de forcer, sous peine de renvoi, les fonctionnaires du pénitencier à donner leur suffrage au candidat de son choix aux élections municipales?

2. Ce fonctionnaire est-il autorisé à donner un congé de plusieurs jours aux employés sous ses ordres en leur enjoignant de travailler à l'élection des candidats municipaux de son choix?

3. En agissant ainsi, cet officier a-t-il dépassé ses attributions?

4. Le préfet susmentionné a-t-il le droit de se mêler ouvertement de politique?

5. A-t-il le droit d'user de son influence comme préfet pour forcer les employés du pénitencier à voter pour ses candidats?

6. Quel est la politique du Gouvernement à cet égard?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1, 2 et 5. Non, et le préfet n'a jamais agi de cette manière.

3. Le préfet ne s'est pas conduit comme on le dit.

4. D'après les renseignements que possède le département, le préfet ne s'en est pas mêlé.

6. Les employés du pénitencier n'ont pas reçu d'injonctions concernant leur participation aux affaires municipales.

CONGE ACCORDE A DES FONCTIONNAIRES DU PENITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

M. LEONARD (par M. W. J. Roche) demande :

1. Le préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul a-t-il donné congé à un ou à plus d'un fonctionnaire du pénitencier le ou vers le 12 janvier 1908?

2. Dans l'affirmative, quels sont ces fonctionnaires?

3. Quelle a été la durée de leur congé?

4. Quel en a été le motif?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Tout fonctionnaire qui était électeur a été dispensé de remplir ses fonctions pendant le temps nécessaire pour aller voter. Aucune absence n'a duré plus d'un quart d'heure ou vingt minutes.

Le 13 et le 14 de janvier, M. Rodrigue Desjardins, l'instructeur des tailleurs de pierre, qui était candidat aux élections municipales, s'est absenté pendant une journée et demie, et, au mois de janvier, le gardien Odilon Papineau s'est absenté un après-midi pour vaquer à ses affaires personnelles. Dans chaque cas, la durée de l'absence a été déduite des quatorze jours de congé auxquels les intéressés ont droit chaque année. Ce sont les seuls cas d'absence pendant les journées du 13 et du 14 janvier dernier.

PAYEMENTS FAITS A LA COMPAGNIE DE DRAGAGE D'OWEN-SOUND.

M. BENNETT demande :

Quels montants ont été payés depuis 1896 à la compagnie de dragage d'Owen-Sound pour travaux de dragage? En quels endroits des travaux ont-ils été exécutés par cette compagnie? Et quel est le montant total payé à cette compagnie pour travaux faits à l'un quelconque desdits endroits?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

| | |
|---|---|
| Owen-Soun (Ont.) | $ 39,402 00 |
| Midland (Ont.) | 256,597 04 |
| Meaford (Ont.) | 3,376 67 |
| Victoria (Ont.) | 11,628 00 |
| Penetanguishene (Ont.) | 6,168 14 |
| Matchedash-Bay (Ont.) | 10,871 09 |
| Total | $328,042 94 |

SUBVENTION A LA LIGNE ELDER-DEMPSTER POUR UN SERVICE ENTRE LE CANADA ET LE SUD-AFRICAIN.

M. THOS CHISHOLM demande :

1. Quel est le chiffre de la subvention annuelle accordée à la ligne de paquebots Elder-Dempster, pour un service mensuel de communication directe avec le Sud-Africain?

2. En raison de cette subvention, la compagnie est-elle tenue de fournir une installation frigorifique pour les denrées périssables?

3. Est-il à la connaissance du Gouvernement que le service frigorifique n'est pas fourni régulièrement?

4. Quelle raison la compagnie allègue-t-elle pour ne pas remplir ses engagements, et quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre à ce sujet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. $146,000.
2. Oui.
3. Non.
4. Répondu sous le n° 3.

PECHE DE PETITS HOMARDS DANS LES EAUX DES COMTES DE LUNENBURG, SHELBURNE ET YARMOUTH (N.-E.).

M. A. A. McLEAN (Queen's) demande :

1. Le département des Pêcheries a-t-il reçu des plaintes déclarant que de jeunes homards sont pris dans les eaux des comtés de Lunenburg, Shelburne et Yarmouth (N.-E.), et qu'ils sont vendus au-dessous de la taille réglementaire, au taux de deux pour un? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces rapports, et quelles mesures ont été prises par le département à ce sujet?

2. Des plaintes ont-elles été faites aux gardiens et au département des Pêcheries par des personnes autres que des fonctionnaires au sujet de la pêche illégale dans les localités et de la prise et de la vente de homards n'ayant pas la taille réglementaire?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1 et 2. Le ministère sait qu'en certains endroits les règlements concernant la grosseur des homards ne sont pas rigoureusements appliqués.

Les difficultés qui accompagnent ordinairement l'application des règlements concernant la pêche de homards se sont récemment accrues par suite d'une modification des lois américaines qui permettent l'importation de homards moins gros que ceux qu'on pouvait importer auparavant, ce qui diminue l'approvisionnement de nos fabriques de conserves. On craint qu'une application stricte du règlement concernant la grosseur des homards n'empêche les fabricants d'obtenir assez de ces crustacés pour les besoins de leurs établissements.

Le département étudie actuellement la question et espère trouver le moyen de concilier les intérêts contraires.

BUREAU DE POSTE A SCOTCH-HILL-EAST.

M. A. A. McLEAN (Queen's) demande :

1. Un bureau de poste a-t-il été établi récemment à Scotch-Hill-East, comté de Pictou (N.-E.)? Dans l'affirmative, quand?

2. Qui est maître de poste? Quelle est la date de sa nomination et quand a-t-il commencé à remplir ses fonctions?

3. Une ligne de poste a-t-elle été établie pour le transport des dépêches audit bureau? Dans l'affirmative, quel est cette ligne?

4. Un courrier a-t-il été nommé pour cette ligne? Dans la négative, quelle en est la raison?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1, 2, 3 et 4. Non, parce que le département n'a pas pu conclure des arrangements satisfaisants pour le service de ce bureau de poste. Le projet d'établir ce bureau de poste est encore à l'étude.

GARDIENS DES PECHERIES DANS LES COMTES DE LUNENBURG, SHELBURNE ET YARMOUTH (N.-E.).

M. LEONARD (par M. W. J. Roche) demande :

1. Quels sont les noms des gardiens ou inspecteurs des pêcheries de homard dans les comtés de Lunenburg, Shelburne et Yarmouth (N.-E.), et la date de leur nomination respective?

2. S'est-on récemment plaint au département des Pêcheries que ces gardiens ou inspecteurs, ou quelques-uns d'entre eux ont négligé leurs devoirs en permettant la capture de homards au-dessous de la taille réglementaire?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Lunenburg :

M. J. A. Webber, nommé le 1er décembre 1897.

J. B. Morris, nommé le 2 d'avril 1898.

Shelburne :

M. E. S. Goudey, nommé le 24 de mars 1884.

M. G. K. Hines, nommé le 12 de mars 1897.

Yarmouth :

M. A. M. Hatfield, nommé le 24 de décembre 1896.

2. Il a été question de l'application du règlement concernant la taille des homards, aujourd'hui, en réponse à la question n° 15.

M. CHARLES L. SMITH, DIRECTEUR DE LA POSTE A WOODSTOCK (N.-B.).

M. CROCKET (par M. W. J. Roche) demande :

1. Quels sont les appointements de M. Chas L. Smith, directeur de la poste, à Woodstock (N.-B.)?

2. L'attention du ministre des Postes a-t-elle été appelée sur une déclaration disant que M. Smith a pris une part active dans la campagne électorale de l'élection générale provinciale qui a lieu actuellement au Nouveau-Brunswick, et que, le 1er février, il a été l'un des orateurs à une assemblée politique tenue à Woodstock dans les intérêts du candidat ministériel dans le comté de Carleton?

3. Le département permet-il à ses fonctionnaires de prendre une telle part dans les élections, soit fédérales, soit provinciales?

4. Dans la négative, quelle mesure a-t-on prise ou se propose-t-on de prendre dans le cas de M. Smith??

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Appointements et allocation : $3,376.96. Sur cette somme, le directeur de la poste paie les salaires de ses employés et les dépenses du bureau.

2. Non.

3. Non.

4. Répondu sous les numéros 2 et 3.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.—DEPOT DES ORIGINAUX.

On passe aux avis de motions.

L'hon. GEO. E. FOSTER : Nous pouvons, j'imagine, parcourir d'abord la liste des motions non contentieuses et, à ce sujet, je demanderai au premier ministre s'il est décidé à demander de nouveau que les motions sous les nos 38, 39 et 40 soient réservées.

Si on les réserve parce qu'elles doivent provoquer un débat, il est fort probable que nous n'en entendrons plus parler à cette session, mais si elles peuvent être proposées comme motions non contentieuses, elles disparaîtront du feuilleton. Dans chaque cas, on demande le dépôt des documents originaux.

Sir WILFRID LAURIER : Lorsque M. l'Orateur appellera ces motions, je repondrai volontiers.

L'ordre du jour appelle la discussion de la motion suivante, déposé par M. White :

Production et dépôt de toutes les demandes et soumissions originales en la possession du département de l'Intérieur concernant les concessions forestières nos 1031, 1118, 1119, 1097 et 1098.

Sir WILFRID LAURIER : J'examinerai la demande de mon honorable ami (M. Foster) concernant cette motion et je lui répondrai mercredi.

## RADIATION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX PRIVILEGES DE CABOTAGE.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de résolution suivant, déposé par M. Black :

La Chambre est d'avis que le Gouvernement du Canada devrait prendre les mesures nécessaires pour annuler les privilèges de cabotage dont jouissent actuellement au Canada les pays étrangers, soit que ces privilèges aient été accordés par un traité impérial ou qu'ils l'aient été par la courtoisie du gouvernement du Canada.

M. SINCLAIR : En l'absence du représentant de Hants (M. Black) je demanderai que cette motion soit rayée. Le Gouvernement a déjà fait le changement demandé dans cette motion.

(L'objet est rayé du feuilleton.)

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de toute correspondance échangée entre M. A. E. Dyment, député, et le département de la Marine et des Pêcheries au sujet de permis pour faire la pêche au moyen de rets à enclos accordés en 1905 à MM. Lowe et Roque, de Killarney, et à toutes autres personnes. Aussi, liste des personnes auxquelles de semblables permis ont été accordés pendant la même année.—M. Bennett.

Etat faisant connaître: 1. quelles mesures ont été prises par le Gouvernement, depuis le 19 mars 1903, ayant pour objet de faire lever l'interdiction sur les bestiaux canadiens entrant dans la Grande-Bretagne; 2. s'il est à la connaissance du Gouvernement qu'une résolution a été adoptée, il y a quelques années, par le comité de l'agriculture, demandant que le ministre de l'Agriculture du Canada invite les ministres de l'agriculture des différentes provinces du Canada à se constituer en comité, dans le but d'insister auprès du gouvernement de la Grande-Bretagne sur l'importance de lever l'interdiction sur le bétail; 3. si quelques efforts ont été tentés par le ministre de l'Agriculture dans le but de se rendre aux désirs exprimés par le comité susmentionné, quand un rapport en sera fait à la Chambre, et si aucun effort n'a été tenté en ce sens, quel motif le Gouvernement invoque pour ne pas agir en la matière.—M. Armstrong.

Copie des procès-verbaux de la commission de régie interne de la Chambre des communes depuis le 1er janvier 1902 jusqu'au 1er janvier 1906.—M. W. J. Roche.

Etat faisant connaître si l'administration de la Ferme centrale d'expérimentation à Ottawa a vendu des animaux de race en 1906 et 1907; quel nombre par année, de quelle espèce, le nom de l'acquéreur, le lieu de son domicile, le prix de vente et la race de l'animal.—M. Wm Jackson.

Etat faisant connaître quelles terres ont été retranchées de celles destinées à l'établissement de colons, ou affectées ou vendues pour des fins de colonisation, depuis 1896; avec mention de l'endroit et de la superficie en chaque cas, spécifiant les townships, les sections, les demi-sections ou les quarts de section; à qui elles ont été vendues, ou en faveur de qui elles ont été aliénées; à quelles conditions d'occupation; à quel prix par acre, et à quelles conditions de paiement; et quelle est la nationalité des colons dans chaque colonie; quand ces terres ont été vendues, aliénées, mises de côté, ou réservées pour telles fins, en chaque cas; combien de ces compagnies ont rempli leurs engagements, et jusqu'à quel point—M. Sproule.

Etat faisant connaître les noms des personnes auxquelles la couronne a concédé primitivement les terrains compris dans les limites de la ville du Cheval-Blanc, territoire du Yukon, et toute cession qui en a été faite, ainsi que les noms des parties, les dates et les prix payés.—M. Foster.

Etat indiquant, depuis le 1er janvier 1906, combien de dossiers ou de documents parlementaires ont été présentés au Parlement à la suite de motions les demandant;

Depuis cette date, combien de ces dossiers ont été retirés du bureau des affaires courantes et des archives, et de celui du journal, par des membres de cette Chambre; avec mention des noms des députés auxquelles ils ont été remis;

Combien de temps ces dossiers sont restés entre les mains des députés qui les ont obtenus;

Combien de ces dossiers, au 1er janvier 1907, n'avaient pas été retournés au fonctionnaire de la Chambre qui en a la garde;

Quant à ceux qui ont été retournés, combien de temps ont-ils été retenus par les députés;

Combien de ces dossiers sont encore entre les mains des députés, et depuis combien de temps;

Quelles mesures sont ordinairement prises par le commis préposé aux affaires courantes et archives, ainsi que le commis préposé aux documents parlementaires courants pour en obtenir le retour dans leurs bureaux;

Quelle a été la dépense moyenne, durant ladite période, effectuée par les différents départements en cause, pour la préparation de ces réponses.—M. Johnston.

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE BELLEVILLE A NORTH-HASTINGS.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) demande le dépôt :

D'une copie de tous papiers, écrits et lettres échangés entre le Gouvernement et le chemin de fer de Belleville à Hasting-nord, ou le chemin de fer du Grand-Tronc, ou tout autre chemin de fer, ou toute personne agissant pour le compte d'un chemin de fer, touchant le paiement des subventions au chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, en vertu du chapitre 59 des Statuts des 48 et 49e années de Victoria et du chapitre 10 des Statuts de la 49e année de Victoria, y compris la convention consentie par la compagnie du chemin de fer aux termes de laquelle la subvention a été payée et le chèque remis au bénéficiaire.

Monsieur l'Orateur, je regrette sincèrement qu'il y ait lieu en aucun temps d'appeler l'attention de la Chambre, relativement à l'une des grandes compagnies de chemin de fer du Canada, sur un état de choses semblable à celui que je serai obligé de lui signaler, en développant cette motion. Je regrette également d'avoir à proposer celle-ci en ce moment où le sentiment populaire est tel que nous le savons tous.

C'est une simple motion tendant au dépôt d'un dossier, mais naturellement, j'ai l'idée que le Gouvernement ou la Chambre pourra peut-être y revenir. Voici brièvement les faits : En vertu d'une loi de la législation d'Ontario, 37e année de Victoria, une compagnie de chemin de fer appelée la "Belleville and North-Hastings Railway Company" fut constituée en corporation. Peu auparavant, une autre compagnie appelée la "Grand Junction Railway Company" avait reçu l'existence légale. La première ligne devait s'étendre d'un endroit sur le "Grand-Junction", à dix milles au nord de la ville de Belleville, dans une direction nord à travers le township de Madoc à un endroit appelé Moore's-Mine dans le township d'Eldorado. Ces deux tronçons furent construits. En 1881 la législature adopta une loi en autorisant la fusion sous le nom corporatif de la Compagnie du chemin de fer Grand-Junction. Des années se passèrent, et par une loi provinciale, Victoria, 37e année, cette compagnie fusionna avec les suivantes : la compagnie du chemin de fer de Toronto à Nipissing, la compagnie du chemin de fer de Whitby à Port-Perry et à Lindsay, la compagnie du chemin de fer de Victoria, la compagnie du chemin de fer de Toronto à Ottawa et la compagnie de chemin de fer de Midland. Toutes ces compagnies furent réunies et aux termes de la loi,

A partir de et après la promulgation de cette loi, lesdites compagnies formeront et seront une compagnie... sous le nom de "Compagnie de chemin de fer de Midland du Canada."

Ainsi en 1882, le chemin de fer de Belleville et Hastings-nord avait été absorbé d'abord par le chemin de fer de Grand-Junction et celui-ci à son tour fusionna avec d'autres sous le nom de chemin de fer Midland du Canada. Apparemment le chemin de fer de Belleville et Hastings-nord avait cessé d'exister.

En vertu du chapitre 59 des Statuts des 48e et 49e années de Victoria, adopté par le parlement canadien, une subvention fut accordée au chemin de fer de Belleville et Hastings-nord, qui n'était plus en exploitation depuis plusieurs années :

Pour une ligne de chemin de fer à partir du village de Madoc jusqu'au point d'intersection avec le chemin de fer du centre d'Ontario à Eldorado, une subvention n'excédant par $1,500 par mille, ni $10,500 au total.

L'année suivante, en vertu d'une autre loi, une somme de $1,700 par mille à ajouter aux $1,500 par mille déjà autorisées, fut accordée comme subvention au chemin de fer de Belleville et Hastings-nord, pour 7 milles de voie ferrée entre le village de Madoc et le point d'intersection avec le chemin de fer de l'Ontario central à Eldorado. Ainsi en vertu de ces deux lois, $1,500 et $1,700 par mille furent autorisées comme subvention au chemin de fer de Belleville et Hastings-nord pour 7 milles de construction entre Madoc et Eldorado. Il est prévu comme suit dans ces deux lois :

Les subventions susdites à être accordées aux compagnies nommées à l'effet de les recevoir, devront être accordées à telles compagnies respectivement; les autres subventions seront accordées à telles compagnies que le Gouverneur en conseil approuvera, si elles ont établi à sa satisfaction qu'elles sont en état de pouvoir construire et achever lesdites lignes respectivement.

En substance, il est statué que la subvention est accordée à un chemin de fer reliant deux endroits, mais quand la compagnie est désignée sous un nom, c'est à elle que la subvention est payable.

Voici, dans le présent cas, une compagnie qui a cessé d'exister depuis plusieurs années et qui forme partie de Midland ; accordant une subvention de $1,500 par mille pour 7 milles de chemins de fer, et une autre loi lui accordant une subvention supplémentaire de $1,700 par mille pour les mêmes 7 milles.

Il est douteux que la compagnie a engagé un seul dollar dans l'entreprise. Comme d'habitude, les municipalités avaient généreusement subventionné la ligne ; toute la région desservie avait contribué largement, et le comté d'Hastings avait donné pour sa part $50,000. La législature d'Ontario l'avait également subventionnée. J'ai ici une lettre du trésorier provincial me disant que

$66,000, soient $3,000 par mille pour 22 milles de chemin de fer, y compris les 7 milles en question, furent accordées à la compagnie de Belleville à Hastings-nord. Il appert que la ligne n'ayant pas été achevée à temps, le service de l'intérêt ne compta pas du jour anticipé, et il fut fait un cadeau des arrérages à la compagnie. Ce service se faisait sur coupons, 40 coupons remboursables par semestre, de sorte que la province contribua $114,206.40.

Jusqu'ici, je ne trouve pas à redire. La ligne était construite jusqu'à Eldorado et deux lois avaient été adoptées accordant $1,500 et $1,700 par mille pour ce tronçon. successivement. Après la promulgation de cette loi, la compagnie fit la demande des montans de la subvention. Il y a quelques années, sur une motion présentée à la Chambre, celle-ci ordonna le dépôt de la correspondance, qui est une partie du dossier que je demande présentement, de sorte que je parle avec connaissance de cause quand je dis qu'en conséquence de la promulgation de cette loi, la compagnie fit la demande suivante :

Le Grand-Tronc de chemin de fer du Canada,
Bureau du gérant adjoint.

31 octobre 1887.

Monsieur,—Relativement à l'octroi d'une subvention accordée à la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hasting-nord, pour un tronçon de 7 milles de voie ferrée à partir du point de jonction avec le chemin de fer de l'Ontario central à Eldorado, j'ai le plaisir, en faisant la demande du montant de cette subvention, de vous transmettre la carte et le profil de la ligne, etc., etc.

Le requérant était William Wainwright, gérant adjoint du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. La demande fut soumise à l'ingénieur en chef du ministère et au gérant général du réseau des chemins de fer de l'Etat, M. Collingwood Schreiber, qui examina les plans et le cahier des charges, et sur la foi de son rapport, un décret émana le 14 novembre 1887, disant que la subvention avait été accordée en vertu des deux lois :

Et le ministre est autorisé à signer un traité avec la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hasting-nord pour la construction dudit chemin de fer subventionné, d'après le cahier des charges.

Ainsi, nous avons maintenant un décret donnant effet à la loi autorisant le ministre à signer une convention. Il y eut quelque petite discussion entre le ministre et l'un ou l'autre des officiers du chemin de fer du Grand-Tronc, mais la convention fut signée le 12 décembre 1887. Ce n'est pas une convention entre la compagnie du Grand-Tronc et le gouvernement du Canada, mais...

Entre Sa Majesté la reine, agissant au nom de la Puissance du Canada, représentée dans les présentes par l'honorable John Henry Pope, ministre des Chemins de fer, partie de la première part, et la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hasting-nord, partie de la deuxième part.

Cette convention est faite au nom de la compagnie du chemin de fer de Belleville-Hastings-nord qui n'existait pas depuis des nanées, comme la loi le prouve. Elle fut signée par Thomas Kelso, le président, et E. Donald, le secrétaire. A ma connaissance, M. Kelso avait en effet été le président de la compagnie quand elle existait. Quant à M. Donald, je ne sais pas s'il en fut jamais le secrétaire, mais je sais qu'il était alors un des clercs dans le bureau du jurisconsulte du chemin de fer le Grand-Tronc et qu'il est aujourd'hui, l'agent du contentieux de la compagnie, dont le nom figure sur tous les livrets et brochures de la compagnie comme un de ses hauts fonctionnaires. Il signa cette convention, de même que M. E. Donald, secrétaire de la compagnie du chemin de fer Belleville-Hastings-nord. La convention fut passée sur la foi de deux lois qui accordaient une subvention de $3,200 par mille, et elle contenait la stipulation ordinaire de la part de la compagnie—une compagnie qui n'existait pas:

La compagnie s'engage à faire, bâtir, construire et achever parfaitement, fidèlement et consciencieusement une ligne de chemin de fer entre un endroit sur le côté nord de la rue Saint-Laurent, dans le village de Madoc, et le chemin de fer de l'Ontario central, près d'Eldorado, dans le comté d'Hastings.

En sus de cette clause qui engage la compagnie à la construction de la ligne, il y a celle-ci :

La compagnie s'engage dès et après qu'elle aura achevé ladite ligne de chemin de fer et les travaux qu'elle nécessite à maintenir effectivement et consciencieusement ladite ligne et ses dépendances, de même que le matériel de traction requis, en bon et durable état d'entretien et d'exploitattion, et la tenir fidèlement et consciencieusement en exploitation par la suite.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si jamais une convention fut bien et distinctement arrêtée, c'est bien incontestablement le contrat passé entre le chemin de fer le Grand-Tronc au nom de cette compagnie qui n'existait pas et qui s'engageait non seulement à construire un chemin de fer, mais à le tenir fidèlement et consciencieusement en exploitation.

La ligne était construite à ce moment, et cela aggrave l'affaire davantage si c'est possible. La correspondance déposée il y a quelques années montre que le Gouvernement du jour et que le Grand-Tronc savaient que ce tronçon avait été construit plusieurs années auparavant et que, étant achevé on l'avait laissé aller en ruine. La compagnie de chemin de fer de Belleville et Hastings-nord s'adressa au Gouvernement, qui croyait à l'existence de la compagnie, et, je suppose, réussit à lui arracher cette subvention pour terminer la ligne, l'outiller et la réparer. Le gouverne-

ment d'alors, dont j'ai consulté un des membres, consentit à accorder cette subvention, parce qu'il lui avait été expliqué que la ligne était en mauvais état, qu'elle avait besoin de réparations, de matériel roulant et que si cette subvention était accordée aux fins de restaurer la ligne sur un parcours de 7 milles, il serait effectué un raccordement avec le chemin de fer central de l'Ontario. Le marché ayant été signé, je vois que M. Collingwood Schreiber fit un rapport, et je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur certains points de ce rapport que voici :

RESEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Bureau de l'ingénieur en chef et gérant général.

Ottawa, 31 décembre 1887.

Monsieur,—Le 21 courant M. Ridout a fait une inspection du tronçon du chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, entre le village de Madoc et le chemin de fer de l'Ontario central à Eldorado en vue du paiement de la subvention.

Ce tronçon fut construit, paraît-il, il y a neuf ans, mais on l'a laissé aller en ruine au point d'être dangereux pour la circulation. Une subvention n'excédant pas $3,200 par an, et au total $22,400 fut accordée pour poser des rails neufs et placer cette ligne sur un haut pied de valeur, et avec cet objet en vue, le Gouvernement a passé une convention avec la compagnie.

La longueur du tronçon est de 6 milles 84-100, l'exécution des travaux ne paraît pas être conforme aux stipulations du contrat, et il en reste beaucoup à faire avant qu'ils soient terminés, suivant les conditions de la convention. Le montant applicable de la subvention est de $21,888.

Ces travaux sont énumérés, et le montant de la subvention gagné est seulement $14,-723.

Je dois dire qu'on n'a pas acheté de matériel de traction, l'ingénieur de la compagnie ayant déclaré que la compagnie du Grand-Tronc s'engageait à la fournir et à la mettre en service, mais jusqu'ici la compagnie n'a pas donné les preuves voulues à l'appui de cette déclaration, en produisant à mon bureau l'entente signée à ce sujet, et je crois qu'il faudrait appeler son attention sur ce point.

Puis, il y a la lettre suivante de M. Wainwright, gérant général adjoint et secrétaire de la compagnie du Grand-Tronc, en date du 17 janvier 1888 :

Cher monsieur,—Relativement à la subvention prévue dans la loi de la 48e année de Victoria, chapitre 59, et la loi de la 49e année de Victoria, chapitre 10, applicable à la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-nord, le Grand-Tronc de chemin de fer du Canada s'est engagé à fournir le matériel de traction nécessaire pour exploiter la ligne suivant les conditions de la convention passée entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, et nous remplirons cet engagement dès que la ligne sera livrée à l'exploitation.

Donc, le Grand-Tronc de chemin de fer du Canada s'était engagé à fournir le matériel roulant du chemin de fer de Belleville à Hastings-nord. Bien lui en prit, car les deux compagnies n'en étaient qu'une à ce moment.

L'hon. M. HAGGART : Elles avaient fusionné en vertu d'une loi du Parlement.

M. NORTHRUP : Oui, plusieurs années auparavant. En premier lieu le chemin de fer de Belleville à Hastings-nord avait fusionné avec le chemin de fer de Grand-Junction, et ensuite ces deux compagnies s'étaient fondues dans la compagnie de chemin de fer Midland qui était effectivement un membre du Grand-Tronc. Il y a encore le certificat de M. Schreiber fixant l'évaluation des travaux à $14,732. Il est daté du 19 novembre 188. Sur ce montant, $3,450 avaient été affectées à remplacer les ponceaux en bois par des ponceaux en maçonnerie. Bien qu'il paraisse que la maçonnerie ait été spcifiée dans le traité, vu que le chèque a été donné quelques jours après, il est indéniable que jusqu'au moment où le chèque fut donné, la maçonnerie requise n'avait pas encore été faite, et comme celle-ci représentait $3,450, il s'en manquait de $10,000 que le Grand-Tronc eût droit à empocher les $21,888. La lettre de M. Wainwright constituant un engagement pour la fourniture du matériel de traction sur cette ligne, M. Bradley, ingénieur, écrit que la ligne est en parfait état, et le 27 décembre 1888, le décret suivant est rendu en conseil des ministres :

Dans un rapport au conseil daté du 27 décembre 1888 le ministre des Chemins de fer et des Canaux dit qu'à la date du 26 courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait rapport que la ligne subventionnée du chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, entre le village de Madoc et l'intersection du chemin de fer de l'Ontario central à Eldorado, lesquelles subventions sont autorisées par les lois des 48e et 49e années de Victoria, chapitres 9, et le chapitre 10 de la 49e année de Victoria et ne doivent pas dépasser $3,200 par mille pour 7 milles, ou $22,400 au total maximum, est en bon état d'exploitation, que le montant de la subvention présentement applicable est $21,888, c'est-à-dire pour une longueur de 6 milles .84, et que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer fournit le matériel roulant.

Le ministre propose qu'on autorise le paiement de ladite somme de $21,888 à la compagnie.

En vertu de ce décret, le ministre est autorisé à acquitter le montant de la subvention de la compagnie du chemin de fer Belleville-Hastings-nord, mais non content de prévoir le versement de telle ou telle somme nous avons encore l'article 3, qui dit :

Les subventions susdites à être accordées aux compagnies nommées à l'effet de les recevoir, devront être accordées à telles compagnies respectivement.

Comme pour donner une double assurance que les compagnies mentionnées existaient réellement et honnêtement et que la subvention leur serait payée.

L'hon. M. HAGGART : La compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-nord avait-elle l'existence légale à cette époque ?

M. NORTHRUP : Comment pouvait-elle l'avoir, puisque deux lois du Parlement l'avaient supprimée, comme le prouve le texte de la deuxième loi, que j'ai lu tout à l'heure et que je vais lire encore.

L'hon. M. HAGGART : C'est ce que j'ai compris à la lecture que l'honorable député a faite. Inutile de relire.

M. NORTHRUP : La loi fédérale ratifie cette fusion dans ces termes :

Lesdites compagnies formeront et resteront une seule et même compagnie, aux conditions et stipulations arrêtées dans ladite convention et dans la présente loi, au capital également arrêté dans ladite convention, sous le nom de la compagnie du chemin de Midland du Canada.

Toutes ces lois étaient des lois de la législature d'Ontario, et c'est ce qui expliquerait que le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'était pas au courant de ce qui s'était passé, et il crut que le chemin de fer existait encore, d'autant plus que le secrétaire d'une corporation respectable comme le chemin de fer du Grand-Tronc, ayant demandé le paiement de la subvention, le Gouvernement crut naturellement qu'il existait un chemin de fer et que la réclamation était faite de bonne foi. Après ces formalités, que je viens d'expliquer, un chèque fut souscrit, mais le Gouvernement d'alors prit évidemment ses précautions, puisque le chèque est daté d'Ottawa, le 15 janvier 1889, quelques jours seulement après le dépôt du rapport ministériel concluant à la condition de dépenser $3,000 sur la maçonnerie plutôt que sur les ouvrages en bois. Voici le libellé de chèque :

Ministère des Finances du Canada.
N° 9159.
Ottawa, 15 janvier 1889.
$21,888.
A la Banque de Montréal.

Payez à l'ordre du chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, vingt et un mille huit cent quatre-vingt-huit piastres.

(Signé): W. COURTNEY,
Sous-ministre des Finances.

Contresigné,
W. ALLAN,
Pour l'auditeur général.

J'aimerais savoir, en vérité, qui avait le droit de toucher ce chèque—un chèque souscrit par le Gouvernement à l'ordre d'une compagnie qui n'existait pas. Incontestablement personne n'avait le droit d'endosser ce chèque dès que la quelconque cesse d'exister. Je croirais que quelconque a pris sur lui de remplir cette formalité au nom de la compagnie de Belleville et Hastings-nord a commis un acte répréhensible aux yeux de la loi et pour lequel il aurait pu être sommé devant un tribunal. Je vois l'endossement suivant sur le chèque :

Payez à l'ordre du président de la compagnie du chemin de fer de Midland du Canada. La compagnie de chemin de fer de Belleville et Hastings-nord.

Par E. DONALD,
Secrétaire.

C'est le même M. Donald qui était secrétaire de la compagnie en même temps qu'il était un des clercs dans le bureau du jurisconsulte du chemin de fer du Grand-Tronc et qui est à présent le chef du contentieux de ce réseau. Je vois encore sous l'endos les mots :

Pour dépôt. La compagnie du chemin de fer Midland du Canada.

J. HICKSON,
Président.

Cette compagnie est la même que le Grand-Tronc et sa ligne faisait partie du même réseau. Au haut de l'endos, je vois les mots :

Pour dépôt. La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

H. SEAL,
Pour le trésorier.

L'hon. M. GRAHAM : Vous êtes arrivé à sa destination enfin.

L'hon. M. FOSTER : Il est facile de voir où il est allé.

M. NORTHRUP : Je crois que les documents originaux montrent exactement qui a touché cet argent. Il me paraît ne pas y avoir de doute que la Chambre a accordé près de $22,000 à la compagnie de chemin de fer Belleville et Hastings-nord pour assurer l'achèvement et l'exploitation d'une ligne de sept milles de longueur qui avait déjà été libéralement subventionnée.

Nous voyons que le Grand-Tronc a fait la demande de cette subvention au nom de la compagnie de Belleville et Hastings-nord, qu'il s'engagea sous sa signature à fournir le matériel roulant, qu'en vertu d'une convention qu'il conclut avec la compagnie de Belleville et Hastings-nord, l'ancien Gouvernement tira un chèque de $21,888 payable à l'ordre de cette compagnie, que ce chèque fut endossé par un commis et déposé au crédit de la compagnie du Grand-Tronc.

En présence de ces faits, j'ai raison de croire que la population de cette partie de la province a un grief bien fondé, d'abord parce qu'ils ont contribué leur part des $21,888 comme contribuables du Canada, ensuite parce qu'ils ont contribué comme habitants d'Ontario, leur part de la subvention de $3,000 par mille, laquelle avec l'intérêt s'est montée à $114,000, et enfin parce que le comité rural d'Hastings a contribué une subvention de $50,-

M. NORTHRUP:

000 et le township de Madoc une subvention de $37,000 pour la construction de ces sept milles. De sorte que si nous récapitulons combien cette ligne de Belleville et Hastings-nord a reçu de ces populations, pour 22 milles de chemin de fer, nous trouvons qu'à part les subventions des municipalités rurales autres que le township de Madoc, elle a reçu de la province $3,000 par mille pour toute sa longueur, du comté, $1,400 par mille pour toute sa longueur, du township de Madoc, $1,600 par mille pour toute sa longueur, et du Dominion, $1,000 par mille pour toute sa longueur, soient, au total, $6,800 par mille pour 22 milles. Mais si nous prenons les sept milles en question, au sujet desquels ce détournement a été commis, les subsides représenteraient les montants suivants : De la province, $3,000 par mille ; du comté, $1,400 par mille ; du township de Madoc, $5.300 par mille et du Dominion, $3,200, au total $12,900 par mille, ou un grand total de $89,000 pour les sept milles. La compagnie ayant touché tous ces montants laissa tomber aussitôt la ligne en ruine. Le Grand-Tronc garda cette somme de $21,888 pendant des années dans sa caisse, sans que jamais un wagon n'ait roulé sur cette ligne. Ce fait seul suffirait à ameuter la population, mais je vais aller plus loin encore, et montrer comment le Grand-Tronc a traité le public.

Pour montrer la logique du Grand-Tronc dans toute cette affaire, je vais citer d'autres dispositions législatives qui furent prescrites au sujet de cette ligne. J'ai dit que toutes ces lignes furent absorbées et fondues dans un même réseau en 1882. Dans la convention annexée à la loi prononçant la fusion et que celle-ci a ratifiée, il est statué que les diverses lignes constituant le réseau de Midland et dont le capital combiné représentait $4,100,000, soit porté à $6,500,000, soit une majoration par le fait même de plus de 60 p. 100. Il était prévu dans cette loi :

> Les directeurs actuels d'une compagnie fusionnée ont le pouvoir en tout temps ou de temps en temps, à leur discrétion, d'émettre, vendre et céder le reliquat desdites actions les employer à toute autre fin qui dans leur ment de services rendus ou à rendre, ou de les employés à toute autre fin qui dans leur l'esprit sera dans l'intérêt de la compagnie, et à tel prix ou rabais ou considération qu'ils croiront préférable dans leur jugement et leur discrétion; et il leur sera loisible d'accepter des personnes qui ont souscrit pour des actions ou qui en ont achetées, tel montant en considération ou service qu'ils jugeront à propos, et lesdites actions ainsi émises seront considérées, tenues et acceptées comme des actions acquittées du capital de ladite compagnie fusionnée et le détenteur ou les détenteurs d'icelles pourront ou devront avoir et exercer tous les privilèges acquis aux porteurs d'actions acquittés, le produit ou la considération de telle vente devant retourner à et être appliquée aux fins générales de la compagnie.

Nous voyons au cours de cette transaction, le Grand-Tronc, comme un poulpe, étendre ses tentacules et amener à lui un certain nombre de chemins de fer, dont le capital combiné était de $4,100,000, et qu'il a pu, grâce à une loi, sans ajouter un sou, porter au capital majoré de $6,500,000. Quand le temps sera arrivé de faire intervenir le Gouvernement dans la réglementation des tarifs de chemins de fer, quand l'honorable député d'York-sud sera à la veille de réussir peut-être à faire réduire à deux cents par mille le tarif des voyageurs, nous verrons quelque honorable député se lever et dire : Vous ne pouvez pas faire cela. Voici un chemin de fer capitalisé à $6,500,000 et il est tenu de payer à ses pauvres actionnaires l'intérêt sur le capital. En fait, si les différents chemins de fer qui ont ainsi fusionné n'ont pas coûté plus cher à leurs actionnaires que celui de Belleville et Hastings-nord—et je parle en toute connaissance de cause, ayant agi comme conseil pour les syndics des porteurs d'obligations—je doute qu'il y ait un honorable député dans cette assemblée qui n'ait les moyens de construire un chemin de fer.

J'agite cette question afin de la porter à la connaissance du Gouvernement. Je ne sache pas qu'il soit en faute à ce sujet jusqu'à présent. Je ne sache pas qu'on ait appelé son attention sur cette question, et qu'il ait refusé de faire son devoir. Mais l'attention du Grand-Tronc a été appelée sur cette affaire. De nombreuses délégations en ont souvent entretenu ses directeurs, et quoique l'argent des contribuables du Canada, obtenu par des moyens détournés, soit resté pendant bien des années dans la caisse de la compagnie, la seule satisfaction que les intéressés ont jamais obtenue d'elle est celle-ci : Si vous voulez souscrire les fonds nécessaires pour reconstruire et outiller de nouveau ce chemin de fer, nous vous ferons une telle réduction dans les tarifs qu'avec le temps vous vous rembourserez.

Je regrette que la tâche de rendre ces faits publics me soit dévolue, car je sais, comme tout le monde d'ailleurs, à l'exception peut être des dignitaires de la compagnie, qu'un sentiment d'indignation, de colère, j'oserais dire de vengeance, existe parmi le public en général contre cette grande compagnies. Le public a fini par être convaincu à tort ou à raison, je ne sais, que ces grandes compagnies sont excessivement avides de concessions et de subventions, mais qu'elles semblent dépourvues de tout sentiment de responsabilité ou de gratitude en retour. Le jour n'est peut-être pas éloigné où le public incapable de plus longtemps se contenir s'adressera au Parlement pour obtenir des mesures plus draconniennes contre ces corporations qu'il en faudrait réellement accorder. Il ne faut pas être prophète pour prévoir que le temps est proche où le public

exigera que nous soyons aussi sévères et impitoyables pour ces compagnies comme nous avons été généreux pour elles dans le passé. Nous avons dans ces matières un double devoir à remplir, qui consiste en premier lieu à protéger le public contre l'arrogance et l'injustice des chemins de fer, puis ensuite à prendre garde que le Parlement n'empiète sur les droits acquits des chemins de fer. Je sens d'autant plus la responsabilité de mes paroles, que je n'ignore pas que le Canada est et doit être pour quelques années encore un pays qui a besoin des capitaux étrangers. Nous ne pouvons sans ces derniers développer nos industries, et quiconque par la légèreté de ses actes contribue à déprécier le crédit national et éloigner de nous les capitaux étrangers, commet un crime de lèse-patrie.

Ainsi, je regretterais infiniment qu'on interprétât mes paroles sur le Grand-Tronc comme une attaque déloyale contre cette compagnie. Je me suis efforcé d'exposer les faits honnêtement et équitablement devant la Chambre, et je crois que si jamais le jour vient, ce qui ne saurait tarder, si les compagnies ne changent leur attitude, où l'opinion ameutée réclamera la commission d'actes d'injustice contre les corporations de chemins de fer, les magnats, qui traitent le public avec une si dédaigneuse indifférence, seront plus à blâmer que ce public qui fléchit depuis si longtemps sous le fardeau, et qui sollicite inutilement des réformes.

L'hon. M. HAGGART : La commission des chemins de fer n'a-t-elle pas le pouvoir de forcer la compagnie à exploiter cette ligne ?

M. NORTHRUP : C'est fort douteux. La difficulté est que le Grand-Tronc ne figure pas du tout dans cette transaction. Si le Grand-Tronc avait signé le contrat, je n'aurais pas besoin de m'adresser à la Chambre. Je pourrais m'adresser directemeint à la commission, mais le Grand-Tronc a évité avec beaucoup d'astuce, de se mettre partie au contrat. De sorte que si je m'adressais à la commission, on me dirait sans doute : Qu'est-ce que le Grand-Tronc a à voir à cela, c'est la compagnie de Belleville à Hastings. Je n'ai pas toutes les pièces dont la Chambre a ordonné le dépôt il y a quelques années, mais il en a été déposé suffisamment pour me justifier d'en demander le dépôt. J'espère que mon appel au Gouvernement est amplement motivé, et que je n'aurai pas à faire d'autres démarches.

Il me semble que le chemin de fer Grand-Tronc ayant requis le paiement d'une subvention au nom de la compagnie Belleville-Hastings-nord, qui n'existait pas à ce moment, et que le chemin de fer Grand-Tronc ayant obtenu la remise du montant, puis s'était refusé à remplir les conditions du contrat qu'il avait délibérément fait signer à une compagnie factice, il me semble, dis-je, et je crois que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) m'approuvera, qu'il n'y a pas un homme, soucieux des principes de l'honnêteté, qui voudrait faire, pour lui-même ce que les magnats du chemin de fer du Grand-Tronc ont cru convenable de faire. C'est affaire bien simple au Gouvernement d'obtenir justice. Je prierais l'honorable premier ministre ou le ministre des Chemins de fer d'exiger de la compagnie du Grand-Tronc la restitution des $21,000 qu'elle a obtenus par des moyens irréguliers, plus l'intérêt depuis la date du payement, en janvier 1889. Avec ce montant, la ligne pourrait être reconstruite indépendamment du chemin de fer du Grand-Tronc, car elle n'a que sept milles de longueur. Sur le refus du chemin de fer du Grand-Tronc de faire la restitution, que le très honorable premier ministre lui enjoigne de mettre cette ligne en exploitation. Son ordre sera obéi immédiatement. Si j'avais l'autorité du premier ministre ou du ministre des Chemins de fer, cette ligne serait en service dans deux semaines. Je ferais tout simplement comprendre à cette compagnie qu'elle aurait à avoir un dossier immaculé avant de pouvoir se présenter devant le comité des chemins de fer pour en obtenir quelque faveur, et qu'il lui serait refusé toute espèce de législation, tant qu'elle resterait entachée de ce vol de $21,000 au détriment du public. Croyez-vous qu'elle hésiterait longtemps après cela à remplir ses obligations ? Toute confiscation de biens, tout semblant d'injustice sont inutiles, mais une simple mise en demeure d'avoir à restituer ces $21,000 obtenues frauduleusement, au risque de ne plus obtenir aucune mesure législative.

Je m'excuse à la Chambre de l'avoir retenue si longtemps. Ma seule justification est que cette question est de la plus haute importance pour cette partie du pays où j'habite. Vous jugerez combien est importante, pour un petit township comme Madoc, la somme de $37,000 donnée en pure perte. Le chemin de fer du Grand-Tronc s'étend de Belleville vers le nord jusqu'à Madoc, distance de 26 milles, et ne va pas plus loin, tandis que s'il était prolongé de 7 milles jusqu'à Eldorado, il se raccorderait avec le chemin de fer de l'Ontario central. Nous aurions ainsi un débouché jusqu'à Bancroft, Parry-Sound et Ottawa.

La raison pour laquelle les municipalités desservies contribuèrent généreusement et que le Gouvernement accorda une subvention, alors que sir Mackenzie Bowell représentait Hastings-nord, est que cette ligne traversait de riches terrains miniers qui attendaient l'exploitation. J'ai rencontré au cours des derniers six mois, des personnes qui sont prêtes à exploiter ces mines dès que le chemin de fer sera construit, mais il n'y a pas à y songer quand il n'y a pas de transports pour le minerai. Certaines de ces mines étaient en exploitation quand la ligne fut construite la première fois, mais survint une dépression qui compromit le marché canadien et notre minerai

de fer ne trouva plus d'exportation. Les mines cessèrent leurs opérations. Mais leur valeur ne fait aujourd'hui de doute pour personne. De merveilleuses découvertes de minéraux ont été faites dans le nord du comté depuis quelques années. Des gisements considérables de minerai de fer sont en exploitation active dans le township May. Une compagnie est engagée à fournir 250,000 tonnes de minerai par année et le seul débouché est par voie du chemin de fer du centre d'Ontario. Mais si ces sept milles étaient construits jusqu'à Eldorado, nous aurions un deuxième débouché. Les belles carrières de marbre et de sodalite qui gisent dans le nord du comté seraient exploitées si cette ligne était construite. J'en appelle au Gouvernement pour faire rendre justice à cette partie du pays. Je ne blâme aucunement le Gouvernement, mais je m'adresse à lui, comme dépositaire des deniers du public, pour décider ce qu'il doit faire, si mon exposé des faits est exact. S'il n'est pas exact qu'on me contredise. Si le Grand-Tronc a obtenu en 1889 $21,000 de l'argent du public, par des moyens peu réguliers, pourquoi ne serait-il pas forcé de remplir les stipulations d'un contrat qu'il a fait signer lui-même par une compagnie qu'il savait plus que personne n'être pas authentique. J'en appelle au Gouvernement. J'espère que le dossier sera déposé, et que le Gouvernement verra à remédier à cette injustice criante, non seulement pour la population d'Hastings, mais pour tout le Canada, en forçant la compagnie à faire son devoir.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je dois féliciter l'honorable député (M. Northrup) des observations qu'il vient de faire, et pour renchérir sur ses dénonciations de la duplicité du Grand-Tronc, je vais citer un autre exemple. Dans sa charte primitive, cette charte qui lui accordait en réalité de fortes subventions du Trésoir public, une stipulation l'obligeait à transporter les voyageurs entre Montréal et Toronto à deux sous du mille en wagon de troisième.

M. GERMAN : Permettez. Le transport à deux sous du mille n'a rien à faire avec la question que nous discutons.

M. W. F. MACLEAN : Je rappelle ce fait comme un autre exemple de la mauvaise foi de la compagnie du Grand-Tronc, et l'occasion est très favorable pour y appeler l'attention de la Chambre. La compagnie ne s'est jamais conformée à cette obligation, et la conséquence est que cette compagnie fait payer un tarif de 3 et 4 cents du mille pour le transport des voyageurs sur son réseau.

M. l'ORATEUR : Cela n'a pas beaucoup de rapport avec la question.

M. W. F. MACLEAN : Au contraire, je donne simplement une autre raison qui devrait nous engager à adopter cette motion. Mon honorable ami de Hastings (M. Northrup) a demandé au Gouvernement d'obliger la compagnie du Grand-Tronc à faire son devoir, et je veux démontrer que cette compagnie a non seulement, dans le cas qu'il cite, manqué à son devoir, mais qu'elle y a manqué en d'autres circonstances.

M. GERMAN : Je désire faire remarquer de nouveau que l'honorable député s'écarte de la question.

M. l'ORATEUR : Si la Chambre insiste, je serai obligé de déclarer que l'honorable député (M. W. F. Maclean) s'écarte de la question.

M. W. F. MACLEAN : Je serai obligé, monsieur l'Orateur, de me conformer à votre décision, mais je me propose d'arriver à mon but par un autre moyen. Je m'efforçais de démontrer que la compagnie s'était rendue coupable dans d'autres circonstances de la même faute qu'on lui reproche en celle-ci, et à ce sujet, je tiens a déclarer que non seulement le Gouvernement n'a pas fait observer la loi dans le cas cité par l'honorable député de Hastings, mais qu'il y a failli aussi relativement au transport des voyageurs à 2 cents du mille. Et il y a d'autres exemples de négligence semblable de sa part.

Je dis qu'il incombe au Gouvernement d'apporter un remède quelconque, et je suis heureux d'entendre proposer aujourd'hui que si la compagnie du Grand-Tronc ou tout autre chemin de fer ne remplit pas les obligations qui leur sont imposées par la loi, le Parlement ne devrait pas leur accorder d'autre législation, tant qu'elles ne se seront pas conformées à la loi et qu'elles n'auront pas exécuté ces obligations solennelles d'une manière satisfaisante.

L'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a démontré dans ce cas-ci que les compagnies de chemins de fer avaient manqué aux obligations imposées par leur propre charte. Je demande à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et au ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Graham) pourquoi ils n'obligent pas la compagnie du Grand-Tronc à remplir ces obligations dans ces deux cas ? Le Gouvernement prétend toujours qu'il n'est pas de son devoir d'obliger les compagnies à remplir ces obligations. Je prétends, au contraire, que c'est son devoir. J'ai donné plus d'une fois les raisons démontrant qu'il était du devoir du ministre des Chemins de fer d'insister sur l'exécution de ces obligations. C'est aussi le devoir de la commission des chemins de fer. Le Gouvernement donne comme excuse qu'on a institué une commission des chemins de fer qui est revêtue de grands pouvoirs. Mais cependant, on dirait qu'il n'y a personne de chargé de faire appliquer la loi. Or, je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur la manière dont l'état de New-York a résolu cette question

M. l'ORATEUR : La motion en discussion demande le dépôt de certains documents, et je ne crois pas qu'à l'occasion d'une motion de ce genre la discussion de questions comme celles que veut discuter l'honorable député (M. W. F. Maclean) doit être permise.

M. W. F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur, l'honorable député qui a déposé cette proposition a montré qu'il était du devoir du Gouvernement et du ministre des Chemins de fer d'appliquer la loi dans le cas particulier qui nous occupe.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Northrup) ne faisait qu'expliquer les faits qui viennent à l'appui de sa motion tendant au dépôt des documents ; mais une discussion générale sur la question des chemins de fer est une chose toute différente.

M. W. F. MACLEAN : En appuyant la proposition de l'honorable député, je dois certainement avoir le même privilège que lui de demander au Gouvernement de faire son devoir.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. W. F. Maclean) dit qu'il se propose de soulever cette question sur la proposition de passer aux subsides. Il pourra alors la discuter autant qu'il le voudra.

M. W. F. MACLEAN : Si le premier ministre, ou plutôt si la Chambre veut me le permettre, je crois que j'ai le droit d'aller aussi loin que l'honorable député de Hastings-est est allé lorsqu'il a prétendu que le Gouvernement devrait refuser toute nouvelle législation à cette compagnie tant qu'elle n'aura pas rempli ses obligations, ou bien encore que la commission des chemins de fer devrait obliger la compagnie à remplir ses obligations. A ce propos, je désire faire observer que l'état de New-York a créé une commission des chemins de fer...

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député (M. W. F. Maclean) a parfaitement le droit d'exposer les raisons pour lesquelles ces documents devraient être déposés, mais je ne crois pas qu'il ait le droit de s'écarter du sujet et de discuter des questions qui n'y ont aucun rapport.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement. N'est-ce pas la pratique dans cette Chambre, lorsqu'un député désire lui soumettre un sujet d'importance de demander le dépôt des documents, et sur cette demande d'exposer ses vues ? Cette pratique est suivie même dans les cas où le député sait qu'il n'y a pas de documents. C'est là une des méthodes que nous avons toujours suivies dans la discussion de questions importantes. Il me semble que ce fait devrait donner à chacun de nous le droit de nous écarter du contenu des documents mêmes, qu'ils soient déposés ou ne le soient pas devant la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : On a demandé un rappel au règlement, et vous avez décidé, monsieur l'Orateur, que le rappel est justifié. Tout ce que je puis dire à l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean), c'est que je serai heureux de lui donner l'occasion, lorsqu'il le désirera, de soulever la discussion sur cette question à l'occasion de la motion tendant à passer aux subsides.

M. W. F. MACLEAN : Je dois me conformer à la décision et accepter ce qui m'est offert. Mais la question principale qui, dans le moment, est soumise à la Chambre est essentiellement le mépris affiché par la compagnie du Grand-Tronc pour ses obligations. C'est sur quoi je veux appuyer, et il me semble que ce serait le bon temps, mais pour une raison ou pour une autre, il ne faut pas discuter les manquements de cette compagnie à un moment qui semble tout naturel. Si le premier ministre désire que cette question soit jointe à la discussion des subsides, je n'y ai aucune objection. Mais tout en acceptant la décision de l'Orateur, il me semble que le cas que je voulais citer a un rapport direct avec la motion de l'honorable député de Hastings-est. Je suppose que l'on ne me permettra pas non plus de parler de la surcapitalisation dont a parlé l'honorable député de Welland (M. German), qui va peut-être dire que je m'écarte de la question. Mais cette surcapitalisation des chemins de fer est un mal considérable et qui se répand beaucoup. Il est nécessaire que les tarifs de transport de marchandises et de voyageurs soient diminués dans ce pays. Mais lorsqu'on vous demande cela on nous répond toujours : Vous attaquez le capital. Mais nous sommes présentement en face de cette simple proposition, et je suis très heureux de pouvoir l'appuyer, d'obliger la compagnie du Grand-Tronc à exécuter le contrat qu'elle a passé avec le chemin de fer Belleville et North-Hastings, et je dis qu'il est du devoir du premier ministre d'obliger cette compagnie à remplir ses obligations et de donner quelque chose en retour de l'argent qu'elle a reçu. Ainsi que l'honorable député l'a dit, la loi doit être observée par les grandes comme par les petites compagnies, comme par les individus. Mais apparemment, aujourd'hui, la règle semble être, d'après les preuves que nous avons devant nous, que la compagnie du Grand-Tronc peut se moquer de la loi tant qu'il lui plaira. Elle s'en moque dans le cas actuel, et j'espère que le premier ministre ou le ministre des Chemins de fer et des Canaux viendront nous dire que maintenant que la question a été soumise à l'attention du Gouvernement, la compagnie du Grand-Tronc sera mise en demeure, d'ici deux ou trois jours, de fournir à la population un service sur cette ligne, ainsi qu'on y a droit, service pour lequel cet argent a été payé.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Le discours de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) m'a beaucoup intéressé, parce que j'étais déjà au courant des choses dont il a parlé, et du sentiment de la population dans les environs de ce chemin de fer.

La question n'est pas nouvelle pour la Chambre. Le dépôt de ces documents a été demandé il y a quelques années, et ils sont à peu près tous devant la Chambre. La faute originelle paraît être d'avoir accordée une subvention considérable à ce que mon honorable ami (M. Northrup) appelle une compagnie fictive. Or, si c'est la faute originelle, je vois devant moi ceux qui l'ont commise.

M. NORTHRUP : Pécheurs ou victimes ?

L'hon. M. GRAHAM : Les victimes par leur faute sont, jusqu'à un certain point, des pécheurs. Je m'accorde avec mon honorable ami lorsqu'il blâme les lieutenants de son chef actuel; il doit y avoir eu réellement grande négligence de leur part, car ils n'auraient jamais donné $21,888 à une compagnie qui avait cessé d'exister—d'après sa propre déclaration—depuis quelques années. L'accusation formulée par mon honorable ami est que la compagnie du Grand-Tronc a obtenu par un moyen détourné une subvention s'élevant à $21,888. Il est établi que la compagnie a obtenu cette subvention, mais l'honorable député dit qu'elle l'a obtenue par l'entremise d'une compagnie fictive ou d'une compagnie qui était passée de vie à trépas. Or, pour que le public ne croit pas que mon honorable ami (M. Northrup) accuse le Gouvernement actuel ne négligence, je veux qu'il soit bien compris que c'est l'ex-gouvernement qu'il blâmait

Je suis surpris que mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), si avisé d'habitude, ait payé, lorsqu'il était ministre des Finances, une subvention à une compagnie qui n'existait pas. Je suis surpris que mon honorable ami de Lanark-nord (M. Haggart), lorsqu'il est devenu ministre des Chemins de fer et des Canaux, très peu de temps après que ces opérations eurent lieu, n'ait pas demandé une enquête ou quelque chose de ce genre au sujet du paiement de cette subvention à une compagnie fictive. Cela se passait en 1887, il y a vingt-un ans, de sorte que la chose date de loin.

L'hon. M. FOSTER : Alors je n'y suis pour rien : je n'étais pas ministre des Finances à ce moment-là.

L'hon. M. GRAHAM : Mais le paiement a été fait quelque temps plus tard.

L'hon. M. FOSTER : A quelle date ?

L'hon. M. GRAHAM : Je vais vous le dire dans un instant. Permettez-moi d'abord d'expliquer à nouveau la situation. J'admets avec mon honorable ami qu'il devrait exister quelque moyen par lequel le Gouvernement du Canada, celui de la province, ou tout autre pouvoir serait en état d'obliger les chemins de fer qui demandent des subventions fédérales, provinciales ou municipales à remplir leurs obligations. En novembre 1887, le conseil privé autorisait par décret la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-nord à construire son chemin de fer. Ainsi que mon honorable ami (M. Northrup) l'a dit, la compagnie a reçu $1,500 du mille pour sept milles, et ensuite $1,700 par mille, soit $3,200 par mille en tout. Les pièces constatant l'exécution de l'entreprise ont été envoyées apparemment par M. Wainwright en 1887. Dans le même mois, M. Schrieber a soumis au Gouvernement un rapport disant que le chemin de fer avait été construit quelques années auparavant, et qu'on l'avait ensuite abondonné et qu'il était tombé en ruines.

L'hon. M. HAGGART : Est-ce que ce contrat de 1887 a été fait entre le Gouvernement et la compagnie ?

L'hon. M. GRAHAM : Entre le Gouvernement et la compagnie de Belleville et Hastings-nord, la compagnie que mon honorable ami (M. Northrup) dit ne pas exister.

L'hon. M. HAGGART : La compagnie n'existait pas à cette époque, je crois ?

L'hon. M. GRAHAM : Oui. M. Schrieber, dans le mois de décembre, a fait un raport disant que ces sept milles de chemin étaient tombés à l'état de ruines, et que la subvention était accordée pour poser des rails et remettre la voie en bon état.

En janvier 1888, M. Wainwright écrivait, au nom du gérant général de la compagnie du Grand-Tronc, une lettre à M. Perley lui disant, ainsi que mon honorable ami le sait, que la compagnie du Grand-Tronc fournirait le matériel roulant. Si ce que mon honorable ami dit est exact, la compagnie du Grand-Tronc fournissait virtuellement le matériel à une voie lui appartenant. Dans le mois de janvier suivant, M. Schrieber fait un rapport dans lequel il donne les raisons pour lesquelles la somme de $4,732 devrait être déduite de la subvention. Dans le mois de décembre de la même année, c'est-à-dire près d'un an plus tard, le conseil privé a autorisé par décret le paiement de la somme de $21,888 à la compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, argent, à ce que nous dit mon honorable ami (M. Northrup), que la compagnie du Grand-Tronc a reçu en dernier lieu.

Or, maintenant, on dit que ces sept milles de chemins de fer ne sont pas exploités. Mon honorable ami dit qu'ils ne l'ont été que pendant quelques semaines. On a donné des raisons pour cela, et mon honorable ami en a mentionné quelques-unes, comme

la disparition du trafic des mines et autres. Mais le fait n'en demeure pas moins qu'une compagnie a touché l'argent. Je ne veux pas défendre ici aucune compagnie. Nous devons tous nous rappeler que le pays est intéressé dans ces entreprises de chemins de fer, intéressé comme Etat par les subventions fédérales, intéressé comme provinces par les subventions provinciales, et intéressé comme municipalités par les subventions municipales. Nous recevons notre part de bénéfices sous forme d'un bon service ou nous n'en recevons pas du tout. J'accède de tout cœur à la proposition qui a été faite d'obliger les compagnies à remplir leurs obligations.

Ce n'est pas la première fois que cette question est soumise à l'attention du Gouvernement. En 1906, je crois, la municipalité de Madoc a fait ses doléances par voie de pétition. Une lettre a été écrite au gérant général de la compagnie du Grand-Tronc et si la Chambre me le permet, je donnerai lecture de la réponse à cette lettre. On voudra bien remarquer que ce n'est pas ma réponse, mais celle du gérant général du Grand-Tronc, à la plainte que ce tronçon de chemin de fer n'était pas exploité :

Copie du dossier n° 6161-3.

Montréal (P.Q.), 16 octobre 1906.

Monsieur L. K. Jones,
Secrétaire du département des Chemins de Fer et Canaux, Ottawa.

Monsieur,—Votre lettre du 30 août dernier concernant la cessation de l'exploitation de la ligne de chemin de fer entre Madoc et Eldorado, dans le comté de Hastings (Ont.), addressée à M. Wainwright, m'a été renvoyée.

En réponse, je dois dire pour l'information du département, qu'en 1895, la même question a été discutée entre le gouvernement d'alors et mon prédécesseur, et qu'à cette époque on a fait observer que l'établissement de cette ligne était une de ces entreprises non justifiées par les résultats, les recettes du trafic ayant à peine compensé une faible partie des frais réels d'exploitation. Peu de temps après la date mentionnée, je constate que notre compagnie a dépensé une somme considérable, toute subvention à part, pour reconstruire la voie et poser des rails d'acier, et en a continué l'exploitation jusqu'à ce qu'il fût clairement démontré que cette exploitation ne pouvait pas donner de revenus suffisants pour payer les dépenses.

En différents temps, pendant ces dernières années, et à mesure que les affaires reprenaient dans le pays, on nous a demandé si nous ne consentions pas à exploiter l'embranchement, et j'ai, dans le but d'encourager toute entreprise légitime, offert de sacrifier tous les revenus nets contre remise des dépenses nécessaires pour réparer et remettre la ligne en exploitation et que la compagnie ferait les avances nécessaires en argent pour atteindre ce but.

Malheureusement, ceux qui désiraient reconstruire la ligne n'ont pas cru devoir accepter ces offres. Je constate que dans la copie de la pétition qui acompagne votre lettre, il est dit que le sentiment des pétitionnaires est que l'on peut obtenir maintenant un trafic profitable dans le transport des minéraux communs, vu certaines découvertes qui permettent d'utiliser aujourd'hui ces minéraux. Je ne suis pas personnellement au courant des faits dont on parle ; mais si l'on peut démontrer qu'il y a là une affaire commerciale sûre et que l'on puisse retirer un profit raisonnable de l'exploitation de cette ligne, je serai très heureux d'étudier les moyens à prendre pour exploiter cette ligne sur les bases dont j'ai parlé.

Tant qu'on n'aura pas une certitude raisonnable que les frais ordinaires de l'exploitation de la ligne seront couverts par les recettes du trafic local, le Gouvernement ne peut pas s'attendre que cette compagnie se considère dans la nécessité de démontrer de nouveau le contraire.

Votre tout dévoué,
(Signé) : C. M. HAYS,
Deuxième vice-président et gérant général.

M. GRAHAM.

Cette lettre est datée du 16 octobre 1906. Un grief existe. Et sur ce point personne ne contredira notre honorable collègue (M. Northrup). Heureusement, ces griefs ne sont pas très graves ni très nombreux. On en a soumis deux ou trois au département, et je le déclare franchement à la Chambre, bien que cela puisse paraître chose facile à mon honorable ami pour le ministre d'apporter quelque remède, s'il le voulait, je dis franchement à cette Chambre que je n'ai pu découvrir encore aucun moyen de contraindre les compagnies de chemin de fer à exécuter les clauses de leurs traités après qu'elles ont touché la subvention. S'il restait encore un reliquat à payer à la compagnie sur sa subvention, le Gouvernement pourrait le retenir, mais lorsque toute la subvention a été payée et que la compagnie a accompli les conditions du contrat, ce n'est pas chose facile, et je dois dire que nous n'avons pas encore trouvé de moyen qui nous permette de contraindre ces compagnies de chemins de fer à remplir leurs obligations. J'ajouterai que je ne serai satisfait que lorsque j'aurai trouvé un moyen. Une compagnie de chemin de fer n'a pas le droit de prendre l'argent du peuple, et ensuite ne pas remplir ses obligations, pas plus qu'elle n'aurait le droit d'accepter mon argent et de ne pas remplir ses obligations à mon égard.

Le remède proposé serait-il juste? Supposons un cas. Prenons, par exemple, celui de mon honorable ami de Grey qui désire que le Grand-Tronc construise un embranchement dans la partie du pays qu'il habite. Le remède qu'il propose est qu'en ma qualité de ministre des chemins de fer j'irais dire à la compagnie du Grand-Tronc : Nous ne vous permettrons pas de construire un chemin de fer dans le comté de Grey tant que vous n'aurez pas réglé l'affaire de Hastings.

Est-ce que ce remède serait juste pour le comté de Grey ? Théoriquement, cela peut paraître bon, mais à mon avis ce n'est pas pratique. Nos lois devraient contenir une

disposition donnant à la commission des chemin de fer le pouvoir nécessaire de régler ces cas. Je crois que la commission des chemins de fer est le tribunal qui devrait être chargé de ce soin. Nous avons trouvé qu'il y avait des plaintes dans plusieurs cas, mais nous n'avons pas encore trouvé de remède et aucun n'a encore été proposé à la Chambre.

M. W. F. MACLEAN : Vous ne voulez pas que je vous l'offre, mais je l'ai sous la main.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami a plusieurs bons remèdes, mais il ne les applique pas en bonne place ; il les applique toujours au mauvais endroit.

M. W. F. MACLEAN : C'est déjà quelque chose.

L'hon. M. GRAHAM : Nous désirons trouver un remède qui empêche la répétition de ces plaintes. On ne se plaint pas seulement au sujet des subventions votées par le Parlement fédéral, mais aussi au sujet des subventions votées par les municipalités d'Ontario et par les autres provinces. Nos honorables collègues se rappellent avoir entendu parler d'une ou deux poursuites dans lesquelles des municipalités ont essayé de se faire remettre l'argent qu'elles avaient payé en subventions à des compagnies de chemins de fer, mais elles n'ont pas réussi. Il y a quelque part dans la loi un point faible qui a besoin d'être bon et la Chambre peut être assurée que je cherche les moyens d'y remédier. Si l'occasion s'en présente j'aurai quelque chose à ajouter un peu plus tard en faveur de l'idée de donner à la commission des chemins de fer ou à une autre autorité le pouvoir de forcer les compagnies de chemins de fer à remplir leurs engagements envers le pays.

M. LANCASTER : Le ministre sait-il pendant combien de temps la compagnie a continué d'exploiter le chemin de fer après qu'elle eut reçu la grosse somme de $21,000.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député de Hastings-est a dit : Quelques jours seulement.

M. LANCASTER : Je me demandais si le ministre et le député de Hastings étaient d'accord sur ce point. Le ministre conteste-t-il l'assertion du député de Hastings ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne suis pas en état de le faire. Je sais que le chemin n'est pas exploité présentement, et ne l'a pas été depuis un certain temps.

L'hon. M. HAGGART (Lanark-nord) : Ce qui me frappe le plus dans le discours de l'honorable député de Hastings (M. Northrup), c'est qu'il a affirmé que le Gouvernement a, en 1887, passé une convention avec une compagnie qui n'existait pas.

L'hon. M. GRAHAM : C'est ce qu'il a dit.

L'hon. M. HAGGART : Il doit certainement y avoir erreur quelque part à ce sujet, bien que l'honorable député appuie sa prétention sur deux lois montrant que la compagnie ne pouvait avoir d'existence légale à cette époque. Plus extraordinaire encore est le paiement d'une somme d'argent et de la garantie donnée sous forme de subvention à cette compagnie qui n'existait pas, et ce fait que le chèque qui a été donné en paiement à la compagnie porte l'endos d'un employé de la compagnie. Il y a là certainement un faux, et l'auditeur général, ou ses subalternes, ont certainement manqué de vigilance lorsqu'ils ont laissé faire un paiement de cette façon-là. Si le Gouvernement croit que la chose en vaille la peine, il pourrait faire ouvrir une enquête par le ministère de la Justice.

Sur la question de savoir si l'on peut obliger une compagnie à exploiter un chemin de fer subventionné par l'Etat—si je ne me trompe pas, cette question du refus d'une compagnie à exploiter son chemin de fer a été soulevée lors du débat sur la loi des chemins de fer—je crois que le Parlement a donné dans la loi des chemins de fer l'autorité voulue à la commission des chemins de fer pour agir dans ces cas, et il lui donnait même le pouvoir de fixer les jours de départ et d'arrivée des trains, afin que le chemin de fer donne un bon service.

Cependant, le ministre doute que nous ayons donné ce pouvoir à la commission des chemins de fer. C'est la première fois que j'entends exprimer un doute de ce genre, mais s'il en existe un réellement, je suis heureux que le ministre se propose d'y apporter remède et de voir à ce qu'on donne à la commission des pouvoirs indiscutables. Je crois que la commission possède aujourd'hui ces pouvoirs ; mais si elle ne les possède pas elle devrait les posséder, car c'est une chose monstrueuse qu'une compagnie de chemin de fer puisse recevoir des subventions des municipalités ou des gouvernements provinciaux et fédéral et refuser de mettre le chemin en exploitation. Il est monstrueux qu'une compagnie puisse faire comme il semble avoir été fait, et dire : A moins que nous ne recevions du Gouvernement et des municipalités afin de pouvoir mettre le chemin en état de service, vu qu'il ne donne pas présentement de bons revenus, nous refuserons de l'exploiter.

Nous devrions insérer dans la loi un article comme celui qui figure dans le statut général des chemins de fer et que nous avons plus d'une fois introduit dans des lois particulières relatives aux chemins de fer, disposant que si les compagnies refusent d'exploiter une ligne ou de remplir les obligations qui sont exigées d'elle, c'est-à-dire de tenir la voie en bon état et de payer leurs employés et leurs ouvriers, le Gouvernement pourra, par décision judiciaire, prendre possession du chemin, le mettre

en service pendant un certain temps et ensuite de le vendre. Le Gouvernement devrait avoir le droit, de sa propre autorité ou de l'autorité des cours dans ces circonstances, d'annuler la charte et de vendre le chemin de fer, ou de céder la charte et les droits à une compagnie qui exploitera le chemin. Nous sommes tous unanimes sur ce point. Nous avons convenu lorsque nous avons adopté la loi des chemins de fer qu'une des premières conditions auxquelles une compagnie pourrait prétendre à une subvention serait de mettre le chemin en service. Comment pouvons-nous concevoir que la compagnie du Grand-Tronc qui a acheté les biens de cette compagnie qui a reçu des subventions s'élevant à $18,000 par mille écrive au Gouvernement et lui dise : Nous ne croyons pas qu'il soit profitable de mettre ce chemin de fer en état de service ; actuellement, il ne rapporte pas de bénéfices ; nous avons fait à la municipalité certaines propositions qui auront peut-être pour effet de mettre le chemin de fer en bon état, mais elle n'a pas cru devoir faire les avances nécessaires pour cela, et comme nous ne sommes pas en état de les faire nous-mêmes, nous n'agirons pas.

On devrait rappeler à la compagnie qui a écrit une lettre comme celle-là que le Gouvernement est armé de la puissance nécessaire, et on devrait lui faire savoir que si cette obligation n'est pas encore dans la loi nous allons l'y mettre, afin de forcer la compagnie à exploiter ce chemin, et que nous allons certainement prendre les moyens nécessaires pour l'obliger à mettre ce chemin en exploitation ou à abandonner sa charte.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Monsieur l'Orateur, cette question est de très haute importance, et je suis heureux de voir que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) ait exprimé très clairement son désir d'apporter un remède, si la chose est possible. Il ne s'agit pas de chercher quels sont les premiers coupables, parce que le Gouvernement, du moment qu'on le met dans cette situation, est obligé de défendre les droits du peuple et il est de son devoir d'agir dans l'intérêt du peuple. Je ne suis pas prêt à admettre, à moins que l'on ne me donne beaucoup plus de renseignements que ceux que j'ai aujourd'hui, que l'ancien gouvernement a été le premier coupable. D'après moi, les difficultés ne sont pas aussi grandes que celles mentionnées par mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup). Je crois que la véritable interprétation de toutes ces opérations est que la compagnie a réussi à se substituer aux droits et devoirs de la compagnie précédente, et il importe peu, dans l'application du remède que le Gouvernement ou la commission des chemins de fer peuvent apporter, que le chemin reste pour un temps plus ou moins long au nom des premiers promoteurs.

M. HAGGART.

La question principale n'est pas que le Gouvernement ait passé subséquemment une convention avec une compagnie qui a été absorbée par une autre compagnie, à savoir la compagnie de Hastings, laquelle elle-même a été absorbée par la compagnie de Midland, ou si la convention a été faite avec la compagnie de Midland même. Le résultat est le même. La substance de la transaction est la même, c'est-à-dire que c'est la compagnie du Grand-Tronc qui a accepté tous les droits et avantages que pouvaient posséder l'ancienne compagnie. Quels sont les faits? d'abord cette première compagnie, la compagnie de Hastings, a été absorbée par la compagnie de Midland, et le Parlement a voté une subvention à un chemin de fer particulier, portant le nom de la première compagnie. Mon honorable ami de Hastings-est a dit que cette compagnie avait cessé d'exister. Je ne le crois pas. A mon avis le Parlement n'a fait que voter une subvention à une compagnie qui avait été absorbée par une autre, et cette dernière, par le vote du Parlement, bénéficiait des avantages de cette subvention.

Le ministre des chemins de fer l'autre jour nous a dit, au sujet de la question d'arbitrage dans laquelle M. Schrieber est engagé que nous devrions examiner ces questions au point de vue de l'équité, et comme question d'équité il n'y a aucun doute que nous avons le droit de demander que la compagnie du Grand-Tronc mettre ce chemin en état de service tout autant que si le chèque avait été fait au nom de la compagnie du Grand-Tronc. Nous devons examiner les faits, et si nous le faisons nous constaterons que par une succesion de statuts et assignations, tous les droits et obligations des premières compagnies ont été conférés à la compagnie du Grand-Tronc. Cette compagnie ne le nuit pas. La chose n'est pas contestée. On ne prétend en aucune manière que cela n'est pas. Cette lettre que l'on a lue, datée le 16 octobre 1906 à Montréal, et adressée à L. K. Jones, secrétaire du département des Chemins de fer et des Canaux, admet incidemment que la compagnie du Grand-Tronc a rempli les obligations contractées par les compagnies précédentes et qu'elle représente.

Monsieur,—Votre lettre du 10 août dernier concernant la cessation de l'exploitation de la ligne de chemin de fer entre Madoc et Eldorado, dans le comté de Hastings (Ont.), adressée à M. Wainwright, m'a été renvoyée.

En réponse, je dois dire, pour l'information du département, qu'en 1895 la même question a été discutée entre le gouvernement d'alors et mon prédécesseur, et qu'à cette époque on a fait observer que l'établissement de cette ligne était une de ces entreprises non justifiées par les résultats, les recettes du trafic avant à peine couvert une faible partie des frais réels d'exploitation. Peu de temps après la date mentionnée, je constate que cette compagnie a dépensé une somme considérable, toute subvention à part, pour reconstruire le

chemin et poser des rails d'acier et a continué l'exploitation de la ligne jusqu'à ce qu'il fût clairement démontré que cette exploitation ne pouvait pas donner de revenus suffisants pour payer les dépenses.

La compagnie ne conteste pas ici qu'elle n'est pas responsable envers le Gouvernement de la mise en service de cette ligne de chemin de fer, à cause des choses dont a parlé mon honorable ami de Hastings-est ou l'honorable ministre, ou à cause d'autres irrégularités dans le paiement des subventions. Je ne suis pas prêt à admettre que tout ce que cette compagnie aurait à faire serait de rembourser l'argent, mais je crois qu'on devrait l'obliger à remplir sa part d'obligations dans le marché. Elle accepte les bénéfices qui devront résulter de l'exploitation des biens des premières compagnies, et elle touche toutes les subventions votées par le Parlement et par les municipalités s'élevant en tout à la somme de $90,000 sans calculer les intérêts. On devrait obliger cette compagnie à exploiter ce chemin tout autant, à mon avis, que si le chèque avait été fait en son propre nom. Il n'y a aucun doute qu'elle a touché le chèque. Toute l'affaire a été faite par un de ses employés, le chèque a été fait payable à la compagnie de Hastings, endossé par le président de la compagnie Midland, une compagnie qui était existante depuis plusieurs années et qui subséquemment a reçu le chèque et l'a déposé à la banque au crédit de la compagnie du Grand-Tronc.

Celle-ci ne nie pas avoir reçu le chèque. A mon avis, tout ce que le Gouvernement a à faire présentement, c'est de s'adresser à la commission des chemins de fer pour obtenir un remède à ces maux. Il y a un an le Parlement a autorisé la commission à employer un avocat qui devait être chargé d'instituer des poursuites, quand elles seraient nécessaires, et on devrait profiter de cette permission.

Mais le ministre nous demande : Quel remède avons-nous ? Je ne crois pas qu'il y ait réellement rien, si ces faits sont établis, qui empêchent la commission de forcer cette compagnie de chemin de fer à rendre justice à la population. Voilà la première proposition. Ce qu'il importe de connaître, c'est le fond de l'affaire. La demande primitive de subvention a été faite par la compagnie du Grand-Tronc ; quand cette subvention a été payée, elle l'a été en réalité à la compagnie du Grand-Tronc. Alors je prétends que cette compagnie de chemin de fer est tenue de remplir les obligations qu'elle a contractées envers le pays. S'il y a des doutes à ce sujet, quel est le devoir du Gouvernement ? Son devoir est de faire rendre justice à la population, et rien n'est plus aisé au Gouvernement que de faire adopter une courte loi par cette Chambre, aussi rapidement que nous avons adopté vendredi dernier la loi concernant la distribution des graines de semences. Nous voulons que cette compagnie mette cette ligne en service ; nous ne voulons pas que le Gouvernement fasse des confiscations ou agisse avec dureté à l'égard d'aucune compagnie de chemin de fer, mais lorsqu'il est établi que cette compagnie a pris les droits et a reçu tout l'argent donné pour la construction de ce chemin de fer, et qu'elle n'a pas encore rendu compte de ce chèque, je ne vois aucun mal à adopter une loi qui l'obligera à prendre les mesures nécessaires pour mettre ce chemin de fer en bon état et à l'exploiter dans les intérêts de ceux qui ont fourni l'argent.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'il n'y a aucun doute que l'intention du Gouvernement, lorsqu'il a créé la commission des chemins de fer était de donner à cette commission pouvoir de s'occuper de questions du genre de celles que mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup) a soumis à cette Chambre, c'est-à-dire d'obliger les compagnies de chemins de fer à remplir envers le public les devoirs que le Parlement leur avait imposés. Je ne crois pas que mon honorable ami conteste cela, mais si je l'ai bien compris il a dit qu'il n'y avait, dans ce cas particulier, aucune partie que l'on pouvait assigner devant la commission.

M. NORTHRUP : J'en doute fort.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) conteste tout cela. Le chemin a été construit par quelqu'un ; sans cela les subventions n'auraient pas été payées. Je suppose que le chèque a été fait au nom des personnes qui ont construit le chemin.

Je ne suis pas intéressé à défendre le Gouvernement qui a disparu, pour ses nombreux péchés d'omission et de commission, mais je ne crois pas, jusqu'à ce que j'en aie une preuve plus complète, que sur ce point particulier il soit beaucoup à blâmer, car je présume que le chèque fut payé à ceux qui avaient mis leurs fonds dans la construction de la ligne. Il peut se faire, comme l'a déclaré l'honorable député d'Hastings-est, que par une suite de transactions, la somme soit allée finalement dans la caisse du Grand-Tronc ; mais il me semble qu'il y a une certaine force dans l'argument de l'honorable député de Simcoe-sud, à savoir que si après tout le chèque fut reçu par le Grand-Tronc, même s'il était au nom d'une autre compagnie et s'il en a bénéficié, il doit exister quelques moyens de le faire venir devant la commission. Quoi qu'il en soit j'aimerais connaître l'avis de mon honorable ami de Hastings-est sur ce point.

M. NORTHRUP : Je ne peux certainement pas trouver fautive l'attitude du Gouvernement sur cette question. D'un mot qui est tombé des lèvres du ministre des Chemins de fer il m'a semblé qu'il pensait

que je lui avais adressé quelques critiques. Jusqu'à ce qu'il ait parlé, je n'avais pas connaissance de la lettre à laquelle il a fait allusion, mais j'ai eu soin de dire que jusqu'à ce jour aucune accusation ne pouvait être portée contre le Gouvernement actuel, car autant que je puis le croire, son attention n'a pas été attirée sur ce point. Quant à la lettre de M. Hays, écrite en 1906, je dis seulement que si j'étais ministre des Chemins de fer et si je m'adressais à une compagnie pour lui demander d'exécuter le contrat qu'elle a fait et si la réponse que je recevais de son directeur n'établissait pas que la compagnie n'a pas reçu l'argent ou qu'aucune fraude n'a été perpétrée, mais qu'elle ne veut pas s'exécuter parce que cela ne la rétribue pas assez, je dis que ce directeur de chemin de fer le regretterait jusqu'au dernier jour de sa vie.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle objection y a-t-il à faire venir la compagnie du Grand-Tronc devant la commission ?

M. NORTHRUP : Il existe deux difficultés. Il n'est pas certain, en s'en rapportant au texte de la loi des chemins de fer telle qu'elle existe aujourd'hui, que ce cas serait prévu, même si la compagnie du Grand-Tronc avait construit la ligne à l'origine. Notre première loi des chemins de fer a été copiée sur la loi anglaise à ce sujet et d'après cette loi, il a été décidé que vous ne pouviez pas obliger une compagnie de chemin de fer à exploiter un tronçon de sept milles comme celui-ci. Aussi longtemps qu'il serait en exploitation vous pouviez obliger la compagnie à faire tout ce qui serait nécessaire et juste pour assurer une exploitation convenable, mais vous ne pourriez pas l'obliger à exploiter. De sorte qu'il est parfaitement évident d'après la loi primitive des chemins de fer que la commission canadienne n'aurait pas juridiction. Il est douteux si elle l'aurait sous l'empire de la loi amendée, bien que je sois porté à croire qu'elle l'aurait. La difficulté que nous rencontrons est que si nous portons le cas devant la commission, la compagnie du Grand-Tronc puisse dire : Nous n'avons rien à faire avec ces sept milles du chemin ; quand nous avons pris possession de cette voie en 1893, nous ne nous sommes pas inquiétés de ces sept milles, ils n'étaient pas en exploitation.

Quant à savoir si cette ligne a été réellement mise en exploitation après ce payement, effectué en 1889, j'ai ici une requête dont j'ignore la date, mais qui ne peut pas être antérieure à deux ans, si j'en juge par les signatures, car elle est signée par le reeve et le secrétaire du village de Madoc. C'est une pétition adressée à Son Excellence le Gouverneur général du Canada. Après avoir déclaré comment la route a été construite et quels subsides on lui a accordé, la requête dit : " Un effort spasmodique a été fait pour exploiter la route mais il n'a duré que peu de temps et n'a pas été renouvelé." Mais elle constate plus haut " que la ligne a cessé complètement d'être exploitée pendant quinze ans." De sorte qu'on peut admettre que la ligne n'a jamais été exploitée. Le maire de Madoc m'a appris qu'après avoir reçu la subvention, le Grand-Tronc n'a fait circuler qu'un train de marchandises jusqu'à Eldorado, mais n'a pas fait circuler de train de voyageurs.

M. W. F. MACLEAN : Ne serait-il pas bien pour le premier ministre d'agir comme si la commission des chemins de fer avait juridiction et d'établir une procédure contre la compagnie ? On trouverait peut-être que la commission a juridiction et elle pourrait obliger le Grand-Tronc à exécuter le contrat.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami d'Hastings-est semble avoir quelques doutes à ce sujet. Je crois lui avoir entendu dire que la compagnie du Grand-Tronc n'était devenue propriétaire de ce chemin de fer qu'en 1893.

M. NORTHRUP : La fusion de toutes ces lignes avec la compagnie du Grand-Tronc a eu lieu en 1893 mais en réalité le Grand-Tronc possédait ou avait la moitié de toutes ces lignes depuis des années.

Sir WILFRID LAURIER : Et elle recevait aussi la subvention ?

M. NORTHRUP : J'ai lu une copie du chèque et j'ai vu l'original avec ces mots : " Déposé au crédit de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc " et dans une conversation avec M. Hays il m'a déclaré que sa compagnie avait reçu les $21,888.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AU DROIT DE GRACE.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) demande le dépôt :

D'un état faisant connaître le nombre des prisonniers libérés, depuis l'année 1896, par le ministre de la Justice avant l'expiration de la durée de leur condamnation, leurs noms, la durée de leur condamnation, la date de leur libération, les raisons de telle libération, et le nom de l'avocat qui a fait les démarches en vue d'obtenir telle libération.

Je n'ai pas l'intention, monsieur l'Orateur, de m'étendre en remarques nombreuses en demandant ces documents. Je désire simplement donner deux ou trois motifs qui me portent à croire qu'il est de l'intérêt de la Chambre de prendre connaissance de ces dossiers. D'autres députés ont sans doute remarqué comme moi, l'apparition fréquente dans les journaux d'entrefilets relatifs à la grâce de prisonniers condamnés à l'emprisonnement pour crimes de plus ou

moins grande importance, grace accordée quelque temps avant l'expiration de la peine à laquelle ils ont été condamnés.

Sans doute, d'après les renseignements établis par le ministère de la Justice et le Gouvernement, il est donné à tout criminel enfermé dans un pénitencier de diminuer les années de sa condamnation par sa bonne conduite et une bonne conduite persistante, conjointement avec une assez longue sentence, diminue la durée de la peine dans une proportion assez considérable.

Personne ne trouve à redire à ce système. Il tend à produire chez le prisonnier une réforme réelle, en lui donnant l'espoir que si sa conduite témoigne d'une disposition à entrer dans une nouvelle voie, il verra sa condamnation diminuée d'un certain nombre d'années, de façon à lui permettre de recommencer une nouvlle existence beaucoup plus tôt qu'il ne s'y attendait. Mais ce qui frappe chacun, c'est la fréquence des cas d'individus condamnés à une peine d'assez longue durée pour des délits qui ne sont pas du tout véniels et qui sont libérés après un temps assez court passé en prison. C'est devenu si fréquent que des journaux ont attiré l'attention sur le fait que pour certains avocats, c'est une branche de leur profession légale de profiter de leur relation avec le Gouvernement pour faire libérer les prisonniers longtemps avant la fin de leur condamnation. Ce système est blâmable pour deux motifs. Quand un délinquant a subi un jugement et a été déclaré coupable, le magistrat qui l'a jugé et qui a eu toutes les occasions d'apprécier sa conduite et la nature des témoignages, est indubitablement le seul à même de décider si les circonstances sont telles qu'elles donnent droit au condamné ou quelque adoucissement de son châtiment dans le futur. On peut faire un appel sur des questions de droit, où une requête peut être remise au ministère de la Justice par un avocat qui est prié par les amis du criminel de faire tous ses efforts afin d'obtenir sa libération, mais le ministre de la Justice ou le cabinet qui prend une décision sur le rapport du ministre de la Justice est, après tout, très ignorant des circonstances du jugement et il n'est pas en conséquence dans une situation qui lui permet de se prononcer comme le magistrat qui a présidé au jugement.

On m'a cité des cas pour lesquels le droit de grâce a été exercé sans qu'on ait accompli la formalité de demander au magistrat qui avait jugé, de faire un rapport. Si c'est exact, on est allé vraiment très loin. J'espère que cela n'est arrivé que très rarement car je ne crois pas qu'aucun ministre de la Justice, ni aucun cabinet, devrait diminuer une condamnation sans avoir un rapport du magistrat qui a condamné. Des articles très sévères ont été publiés de temps à autre dans les journaux sur ce sujet et cet exercice imprudent du droit de grâce fait qu'on le regarde comme une menace à la loi et à l'ordre et un encouragement à la classe des criminels en faisant disparaître la crainte salutaire de l'austère justice. J'ai dans mes souvenirs quelques cas manifestes. En voici un, c'est le cas d'un individu qui opérait en qualité de courtier et qui avait entrepris de vendre à commission les actions d'une certaine compagnie. Il vendit les actions et empocha non seulement sa commission, mais presque tout le capital. On le jugea et on le condamna au pénitencier. Mais il y était à peine entré qu'un avocat influent prit son cas en mains et en quelques semaines il fut libéré.

Je me souviens qu'on exprima alors l'avis que du moment que les circonstances de l'affaire avaient été publiées, il ne serait plus possible à cet individu de recommencer le même genre d'opérations, mais ce pays est grand et quelquefois les souvenirs sont courts. Dans le courant de l'année dernière ou à peu près, le même individu a recommencé le même métier, dans une autre ville du Canada assez éloignée du lieu où il avait commis son premier délit. On le jugea de nouveau et il fut condamné à un très long emprisonnement. Cette condamnation fut revisée et sa durée fut diminuée, mais il est encore en prison. Il me semble que c'est une bien grande responsabilité pour un ministre de la Justice ou pour un cabinet, de s'immiscer dans les condamnations des juges qui ont entendu tous les témoins et qui connaissent tous les détails et surtout de le faire aussi rapidement avant d'avoir la moindre preuve que le prisonnier a changé de sentiments et est réellement résolu à s'amender. C'est une menace à l'ordre social que de lâcher dans le public des criminels convaincus, qui n'ont donné aucune preuve de réforme et qui selon toute vraisemblance reprendront leur ancienne vie. Je n'ai cité aucun nom, mais je ne doute pas que le cas auquel j'ai fait allusion soit connu d'un grand nombre de députés qui m'ont écouté et je pourrais donner d'autres exemples. J'ai cité ce cas uniquement pour faire comprendre l'importance de la question et j'espère que lorsque les dossiers seront déposés ils montreront que cet ordre de choses n'est pas aussi répandu qu'on pourrait en juger par les entrefilets publiés de temps à autre dans les journaux.

Je sais que l'on me répondra en m'opposant que ce sont-là des questions d'ordre privé et qu'il n'est pas d'usage de déposer ces dossiers. Mais en m'appuyant sur cette base large du sens commun et du gouvernement constitutionnel, je crois que nous entrons dans une période où une pareille excuse ne devrait pas être présentée. Ce n'est pas impossible à un ministre de la Justice d'abuser à ce point du droit de grâce, pour que le Parlement n'ait pas raison d'insister en vue d'obtenir une enquête minutieuse. Je ne dirai pas si ce temps est

arrivé, mais si une telle excuse pouvait être invoquée, nous serions privés de tout examen dans un exercice d'un droit que le public pourrait considérer comme un abus manifeste. L'exercice trop fréquent du droit de grâce peut avoir sur la classe des criminels une influence plus néfaste qu'on ne pourrait l'imaginer. Tout en ayant foi en la justice tempérée par la clémence, elle ne peut avoir d'effets salutaires sur ceux qui ont des inclinations criminelles, s'ils sont persuadés que, même reconnus coupables, ils pourront toujours voir diminuer la durée de leur emprisonnement d'une longueur assez grande, s'ils emploient certains avocats qui ont la réputation d'être heureux au ministère de la Justice et auprès du Gouvernement en présentant des requêtes au nom de leurs clients.

C'est surtout le cas s'il arrive que les avocats sont des amis du Gouvernement, parce que cela affermit la croyance que si vous pouvez employer un avocat qui est assez influent auprès du parti au pouvoir, vous avez une grande chance de voir le droit de grâce s'exercer avec succès en votre faveur. Cette observataion s'applique à tout gouvernement au pouvoir.

L'idée s'est répandue—elle a trouvé le moyen de s'ancrer dans l'esprit des gens de toutes les classes sociales—que si vous désirez des faveurs vous devez vous adresser au gouvernement par l'entremise d'un de ses amis. Notre système de «patronage» a enseigné cette connaissance d'une manière un peu trop générale dans le pays et il faudra faire des efforts nombreux pour déraciner cette croyance. Aussi en réunissant tous ces arguments je dis qu'on ne comprend pas d'une manière équitable l'exercice du droit de grâce. Le public lit et réfléchit et recueille l'enseignement qui découle de chaque circonstance qui se présente. En somme l'expression de l'opinion publique arrive bien près de la justice et si l'on remarque que le droit de grâce devient un abus, on se formera une curieuse idée de la valeur de nos institutions de justice. Et nous qui sommes ici les gardiens de la justice publique, nous dont le devoir est de conserver pures les sources de la justice, nous devons nous efforcer de n'accorder aucune prise à l'opinion publique pour qu'elle puisse se former des idées analogues à celles que j'ai signalées.

Je désire ces documents et je désire que des motifs soient donnés ; je voudrais avoir l'assurance qu'on ne repoussera pas ma demande en s'apuyant sur l'excuse à laquelle j'ai fait allusion, excuse qui, dans quelques cas, je le reconnais, peut avoir sa raison d'être. Quoi qu'il en soit, je serai heureux d'entendre ce que le ministre de la Justice pourra avoir à dire au sujet de cettte demande.

Hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je suis content pour plusieurs motifs que cette motion ait été présentée. Elle me donne l'occasion de dire, au sujet de cette question, quelque chose que je n'aurais probablement jamais eu l'opportunité d'exprimer. Mais, à part ce détail, j'estime qu'il est très regrettable, dans l'intérêt même des personnes qui ont été l'objet de la clémence du Gouvernement, que cette motion ait été inscrite au feuilleton de la Chambre. Il est vrai que cette motion demande le dépôt des documents établissant le nombre des criminels qui ont été libérés depuis l'année 1896, avant l'expiration de leur peine, mais en raison des nombreuses attaques qui ont été faites contre moi dans les journaux à ce sujet, depuis le peu de mois que je dirige le ministère de la Justice, je ne peux pas considérer cette motion autrement que dirigée contre moi directement et contre mon administration du département, en ce qui concerne l'exercice de la clémence envers les criminels. Pour cette raison, elle me touche et elle m'est d'autant plus sensible que j'ai énuméré dans cette Chambre, peu de jours après que je devins ministre de la Justice, tous les principes sur lesquels repose l'exercice du droit de grâce et qui servent de guide pour l'usage de cette prérogative de la couronne au Canada. Depuis ce jour jusqu'à présent je puis dire en toute conscience qu'il n'y a pas eu une partie des devoirs qui me sont dévolus dans l'administration de la Justice, à laquelle j'aie accordé une attention plus patiente, plus assidue et plus active que celle de l'exercice du droit de grâce et de la responsabilité qui m'incombe sur ce point en ma qualité de conseiller constitutionnel de Son Excellence. Dans ce pays, cette division de l'administration, plus qu'aucune autre branche, devrait être indépendante des partis politiques. Certes, dans mon administration des affaires du ministère—de même que tous les prédécesseurs que j'ai eus dans cette charge depuis les quarante années d'existence de la confédération—j'ai pris soin d'écarter absolument et entièrement toute considération ayant une couleur politique ou personnelle ou un tout autre caractère susceptible d'influencer d'une manière peu convenable la nature des rapports ou des recommandations que je soumets à Son Excellence.

Si cette motion demande simplement le dépôt de documents statistiques donnant le nombre des prisonniers qui ont été l'objet de la clémence durant une période quelconque d'années, je n'y vois pas d'objection. Mais ces documents sont déjà en la possession de la Chambre, ils sont contenus dans les rapports annuels du ministère et du bureau des libérations sur parole. Je n'ai qu'à renvoyer les honorables députés qui s'intéressent à cette question, aux rapports qui donnent le nombre des prisonniers libérés sur parole dans chacun des pénitenciers du Canada, le nombre des libérés sur parole dans la prison centrale de Toronto, la prison de Québec, la prison de Montréal et celle de Régina, l'école de réforme pour les garçons, l'école de réforme Mercer pour

les femmes et celle des autres prisons ou maisons de correction.

Nous présentons chaque année un tableau complet du nombre de personnes en faveur desquelles l'on a exercé la clémence pendant les douze mois précédents. Mais la résolution présentée maintenant demande beaucoup plus que cela. La rédaction indique soit une connaissance imparfaite des principes constitutionnels d'après lesquels l'on exerce la clémence, soit l'intention de faire naître une fausse impression. En pratique,peut-être, la libération d'un criminel avant l'expiration de sa peine, peut dépendre du ministre de la Justice du jour ; mais littéralement, il n'en est pas ainsi. Et pour ce qui est du régime actuel, je crois être en mesure d'affirmer que Son Excellence le Gouverneur général examine personnellement le dossier de chaque criminel.

Le droit de grâce peut s'exercer de deux manières entièrement distinctes et différentes l'une de l'autre. Par l'exercice de la prérogative du pardon, le prisonnier est libéré sans condition; il se trouve situé exactement comme s'il avait entièrement payé sa peine. L'exercice de cette prérogative royale est confiée à Son Excellence en sa qualité de représentant de Sa Majesté. Il reçoit des instructions sous le seing royal quant aux circonstances et à la manière de l'exercer. Permettez-moi de vous rappeler ce que je disais à ce sujet le 13 juin 1906, alors que je ne remplissais que depuis quelques jours les fonctions de ministre de la Justice. Les honorables députés se souviendront que très peu de temps auparavant, sur la recommandation de mon prédécesseur, un criminel avait été libéré dans la Colombie-Anglaise. Ce fait avait causé un certain émoi dans le public et l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson), dans un discours assez fougueux avait porté l'affaire devant la Chambre. J'ai dit alors, après avoir expliqué les circonstances de ce cas particulier :

En Angleterre, depuis soixante ou soixante-dix ans, l'exercice de la prérogative du pardon a été confié au secrétaire d'Etat pour l'Intérieur, qu'on regarde comme directement et exclusivement chargé de cette responsabilité. Au Canada, Son Excellence le Gouverneur général est, en vertu de ses instructions sous le sceau royal, autorisé, dans les cas où il le jugera à propos et où il aura été commis quelque crime ou infraction contre les lois du Dominion, à libérer le détenu, de l'avis, dans le cas de peine capitale, du conseil privé du Canada, et de l'avis, dans les autres cas, d'un de ses ministres. Dans le cas où il a été prononcé une peine autre que la peine capitale, c'est, en pratique, de l'avis du ministre de la Justice que le pardon est accordé.

J'ai ensuite parlé du cas particulier dont il s'agissait et des circonstances qui avaient donné lieu à la libération du détenu. J'ai fait remarquer que le pardon des criminels, leur libération sans condition qui met fin à la peine nonobstant la sentence du tribunal, est une prérogative dont l'exercice ne dépend pas nécessairement de l'avis du ministre de la Justice. Son Excellence doit agir d'après son propre jugement mais sur l'avis d'un de ses ministres. Ce ministre n'est pas nécessairement le ministre de la Justice, bien que, dans la pratique, ce soit lui qu'on ait consulté jusqu'ici et que l'on continuera sans doute à consulter. Nous avons dans notre pays, depuis neuf ans, un autre système d'un caractère bien différent ; ce système s'appuie sur une loi qui permet la mise en liberté conditionnelle et sur parole d'un détenu. Il n'est point du tout pardonné ; en théorie, il se trouve encore détenu. Il n'est plus enfermé, sans doute, mais il s'expose à l'être de nouveau s'il viole les conditions de sa libération. En un mot il se trouve à peu près dans la position d'un libéré sous caution. Sous l'ancien droit, modifié il n'y a pas très longtemps, tout défendeur dans une poursuite au civil se trouvait par le fait même en état d'arrestation, il pouvait se libérer en donnant caution. Ses cautions étaient responsables et si ce défendeur ne comparaissait pas suivant les conditions du cautionnement, ils devaient en subir les conséquences. Pour n'être pas enfermé il n'en restait pas moins prisonnier. Telle est précisément la condition d'un prisonnier libéré avant d'avoir entièrement purgé sa peine, sous le régime de la loi de la libération conditionnelle. D'après cette loi, Son Excellence, en exerçant ce pouvoir de libération conditionnelle, doit consulter le ministre de la Justice. Ainsi, quant à cette manière spéciale d'exercer la clémence, le ministre de la Justice agit d'après un mandat à lui confié directement par le Parlement.

Comme je l'ai dit, les deux choses sont différentes, radicalement différentes, surtout quant à la manière de les appliquer à des cas individuels. Certains des cas de clémence ne sont pas des libérations sous conditions, d'autres le sont essentiellement. Dans certaines des attaques publiées dans les journaux et particulièrement dans le "Citizen" d'Ottawa, en octobre dernier, on déclarait que depuis un an ou deux que je remplis les fonctions de ministre de la Justice, l'exercice du pouvoir de pardonner avait dégénéré en abus ; que sous mon administration les pardons étaient devenus nombreux au point de constituer un véritable abus, et que, dans certains cas, ils étaient obtenus au moyen de puissantes influences politiques. Pour ce qui est de cette accusation, surtout de cette partie de l'accusation relative aux influences politiques, j'ai ceci à dire : depuis vingt mois que j'exerce les fonctitons de ministre de la Justice, il ne s'est jamais produit même l'ombre d'une intervention politique de la part d'un membre de cette Chambre ou de qui que ce soit.

En second lieu quant à la prétention que dans ces dernières années ou ces derniers mois on a prodigué les pardons au point de créer un scandale loin qu'il en soit ainsi, le nombre en a quelque peu diminué. Au

cours des douze mois se terminant le 30 décembre 1907, 137 détenus ont obtenu leur pardon, l'année précédente, on en comptait 145 et en 1905, 146. Je me suis enquis quant à ces trois périodes au moment de la publication de l'article en question, vers le premier octobre, et sans remonter plus loin; mais la statistique est publique et tout le monde peut la consulter.

Il se peut cependant que le journaliste n'ait pas su distinguer entre les pardons et les libérations conditionnelles sur permis (ticket of leave). Quant à ceux-ci, il se peut que le système que j'ai adopté diffère quelque peu de celui de mes prédécesseurs. Je ne sais pas s'il en est maintenant ainsi. Cependant, pour l'information des honorables députés, je dois expliquer d'après quels principes je me suis efforcé de régulariser jusqu'à un certain point l'exercice de cette prérogative du pardon conditionnel. Il est bien possible, sans doute, que les détenus aient pu supposer ou que des intrigants leur aient fait croire que l'intervention d'un avocat leur serait avantageuse. Mais jamais à ma connaissance une intervention de ce genre n'a procuré le moindre avantage à un prisonnier. Il nous parvient fréquemment des requêtes, lesquelles sont bien souvent rédigées par un homme de profession, qui cependant n'est pas toujours un avocat; le prisonnier ou ses amis s'adresseront assez probablement dans ce cas à un homme de loi pour la faire rédiger. Mais en fait, une requête n'est point du tout nécessaire. Aujourd'hui même j'ai reçu une lettre d'une personne qui m'est inconnue, demeurant dans la partie nord du comté de Hastings, Ontario. Elle me demande ce qu'il faut faire pour obtenir la libération d'un de ses amis maintenant en prison. Je lui ai répondu en trois lignes qu'il n'avait qu'à me dire le nom de son ami et le lieu où il est détenu; et je déclare maintenant que cela est tout aussi efficace que toutes les pétitions, ou que toutes les interventions d'avocats, de politiciens ou de qui que ce soit. Jusqu'à présent j'ai accordé absolument la même attention au détenu qui juge à propos de m'écrire directement ou qui soumet sa demande à l'inspecteur des pénitenciers lors de ses visites au lieu de sa détention ; c'est ce que je ferai aussi longtemps que j'aurai la direction du ministère de la Justice. J'ajouterai que sur les milliers d'appels à la clémence qui nous parviennent chaque année, dans un grand nombre, je crois pouvoir dire des centaines de cas, la demande est faite par le détenu lui-même.

Quelle que soit la manière dont la demande est faite, la procédure reste invariable. Nous avons au ministère de la Justice deux de nos fonctionnaires; l'un, notre premier clerc, est à l'emploi du ministère depuis plus de trente ans; c'est un avocat habile et d'expérience, de plus un homme soigneux. C'est lui qui, avec l'aide de son personnel, prépare les dossiers d'après lesquels je dois examiner chaque cas et faire rapport. Je dois dire à la Chambre que cette besogne est fort onéreuse. Ces causes s'élèvent à 2,000 par année.

Chaque semaine l'on doit examiner de quarante à cinquante demandes de grâce. Dès qu'une demande arrive nous procédons à une enquête. Nous consultons le préfet ou le chef de l'institution pénale où se trouve le détenu. Si son rapport démontre que le détenu ne s'est pas conduit d'une façon satisfaisante pendant sa détention, s'il a causé du désordre, enfreint habituellement les règlements de la prison et manqué à la discipline, cette circonstance aura un effet considérable sur la décision à prendre. Le préfet doit en outre dire, lorsqu'il peut le découvrir, si le prisonnier en est à sa première condamnation ou s'il est récidiviste. Cette dernière circonstance n'est pas un empêchement absolu à sa libération conditionnelle, mais elle la rend plus difficile. L'on demande aussi au préfet, et il répond presque invariablement à cette demande, son opinion personnelle sur le prisonnier, d'après les observations qu'il a pu faire pendant sa détention, et s'il croit que dans le cas où on lui ferait grâce, sa conduite serait convenable. Ensuite, et invariablement, le juge qui a présidé au procès du détenu, est appelé à donner son opinion. J'ai compris que mon honorable ami (M. Foster) au cours des remarques qu'il a faites en présentant sa motion, a déclaré que dans certains cas, la prérogative de grâce a été exercée sans consulter le juge qui avait présidé au procès. Je ne puis qu'exprimer la certitude absolue ou je suis que la chose n'a jamais eu lieu depuis que je dirige ce ministère, sauf peut-être dans quelques cas où il était nécessaire d'agir immédiatement, instantanément pour sauver la vie ou dans l'espoir de sauver la vie d'un détenu.

Il arrive assez fréquemment, peut-être une fois par mois, que soit le préfet d'un pénitencier, soit le shérif d'un comté ou quelque autre personne occupant un poste officiel, envoie une demande de libération accompagnée d'une attestation du chirurgien attaché à l'institution, que la vie d'un détenu est menacée et qu'une libération immédiate pourrait peut-être le sauver. Les cas de ce genre paraissent parfois si urgents, que pour agir en temps utile, l'on n'a pas le loisir de recourir au juge. Sauf dans ces cas d'urgence, jamais à ma connaissance il ne s'est présenté une seule circonstance ou un rapport a été soumis à Son Excellence et dans laquelle une décision a été prise sans que le rapport du juge soit au dossier. Mais le rapport du juge est nécessairement du caractère le plus confidentiel. Aucun juge ne voudrait donner son opinion au sujet d'un prisonnier s'il pensait que cette opinion pourrait plus tard être publiée dans les journaux. Le détenu peut avoir été un

homme de marque dans son milieu, et le juge plus ou moins renseigné sur son compte ; il se peut d'autre part que ce détenu soit un être absolument avili et sortant de la vie sociale. Ce sont là des circonstances qu'il faut connaître pour décider avec connaissance de cause, il est donc absolument nécessaire que le rapport du juge soit tenu pour strictement confidentiel. Dans la pratique, il en a toujours été ainsi. Jamais, à ma connaissance, un ministre de la Justice, dans notre pays, n'a pris une autre position que celle que je crois devoir prendre en ce moment ; c'est du reste la véritable attitude constitutionnelle, d'après toutes les autorités. Je trouve le passage suivant dans l'ouvrage de Todd sur le gouvernement parlementaire en Angleterre, page 561 :

Macaulay dit qu'il vaudrait mieux la confier . . .

Cette prérogative.

. . . aux mains du ministère le plus mauvais qui ait jamais existé, que d'en permettre l'exercice par la meilleure Chambre des communes.

Et Todd ajoute le commentaire suivant :

L'intervention de l'une ou de l'autre des Chambres du parlement dans l'exercice de cette prérogative n'est justifiable que dans des circonstances extraordinaires.

Mais le caractère confidentiel du rapport ne se borne pas à la seule opinion du juge au sujet du prisonnier, car d'autres renseignements doivent être recueillis, si cela parait nécessaire ou désirable. Si, dans les documents, l'on indique quelque autre source de bons renseignements, si le juge fait mention de quelque fonctionnaire en mesure de fournir des données utiles, si, pour quelque autre raison, l'on est porté à croire qu'un personnage marquant, tel qu'un député de cette Chambre, de quelque côté qu'il siège, un membre de l'une des législatures provinciales, un shérif, ou tout autre occupant une position responsable, puisse renseigner le ministère, l'on communique avec cette personne et on lui déclare par écrit que tout ce qu'elle voudra dire sera tenu pour absolument confidentiel. Il faut qu'il en soit ainsi, l'on en conviendra en réfléchissant à ce qu'on demande à ce correspondant et à la réponse qu'il devra faire. Il y a donc, dans ces milliers de dossiers de détenus aux archives du ministère de la Justice, des lettres et des documents de la nature la plus confidentielle ; je ne voudrais certes pas les rendre publics, je refuserais absolument de consentir à les révéler à moins d'y être contraint par un ordre de la Chambre. J'espère que cette Chambre ne m'imposera pas un tel ordre. Dans l'histoire du ministère, il n'y a que trois circonstances—je tiens ce renseignement du fonctionnaire dont j'ai déjà parlé et qui est au courant de la pratique de cette branche du ministère depuis trente-cinq ans—ou la Chambre a donné un ordre de ce genre. Il s'agissait de causes entraînant la peine capitale, lesquelles, en raison de leur caractère public—l'une était la cause de Louis Riel—avaient captivé l'attention générale. La Chambre a cru que, vu leur nature exceptionnelle, elle était bien fondée en exigeant la production des documents.

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

## Reprise de la Séance.

L'hon. M. AYLESWORTH : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, monsieur l'Orateur, j'exposais toute la responsabilité qui incombe au ministre de la Justice quant à l'exercice du droit de grâce et de la libération conditionnelle. Qu'il soit bien entendu que je ne désire en aucune façon échapper à ma responsabilité pour tout ce qu'a été fait à ce sujet depuis que je suis devenu ministre de la Justice. En même temps, je dois vous expliquer par quelle filière doivent passer ces demandes de grâce, afin que vous puissiez bien vous rendre compte de la responsabilité du ministre quant à la manière d'en disposer.

Je le répète, j'assume la pleine et entière responsabilité de chaque élargissement qui a eu lieu, durant les vingt mois écoulés depuis que je détiens le portefeuille de la Justice.

Au cours de cette période, 3,500 demandes ont été mises à l'étude et fait l'objet d'une décision; peut-être même 500 prisonniers ont été mis en liberté, soit provisoirement soit sans conditions, avant l'expiration de leur période d'emprisonnement, et j'en suis convaincu, sauf excepté quelques semaines de l'automne dernier, pendant lesquels j'ai été absent de la ville et du pays, il ne s'est pas fait une seule libération de prisonnier, sauf sur ma proposition et après que j'eusse examiné moi-même les dossiers. J'assume donc la pleine et entière responsabilité de tout ce qui s'est fait à cet égard. En même temps il importe de se faire une idée exacte du mode de procédure suivie au ministère de la Justice dans l'expédition de ces affaires. J'ai fait connaître une coutume invariablement suivie au ministère: celle qui consiste à faire des recherches à toutes les sources auxquelles le ministre croit qu'il peut puiser des renseignements.

Il y a un officier attaché à ce service de libération conditionnelle; c'est un homme actif, intelligent à qui ces affaires sont confiées, lorsqu'on croit qu'il peut faire des recherches sur les antécédents d'un prisonnier; et après qu'on a puisé tous les renseignements possibles aux meilleures sources, les documents sont l'objet d'un examen de la part du chef du bureau en question, qui a acquis une longue expérience dans ce genre de travail.

Nulle affaire ne vient devant le ministre sans avoir été l'objet d'un rapport dressé

par ce fonctionnaire ou par le sous-ministre, et sans être accompagné d'une proposition tendant à l'exercice du droit de grâce ou au refus de l'exercer. Depuis que je suis ministre de la Justice—je ne saurais parler ici au nom de mes prédécesseurs, mais ils ont sans doute suivi la même ligne de conduite—j'ai personnellement examiné et lu dans son intégrité chaque dossier se rattachant à chaque prisonnier qui a présenté sa demande de mise en liberté.

L'examen de chaque dossier demande un quart d'heure ou vingt minutes, ou peut-être une demi-heure de travail. Cela impose une forte somme de travail, au cours d'une semaine, et encore bien plus au cours d'un mois ou d'une année, si l'on se rappelle qu'il se présente, au moins, deux mille demandes, chaque année. Si, comme il arrive dans la plupart des cas, je ne vois pas de raison de refuser mon assentiment aux conclusions du rapport qui m'est soumis par le sous-ministre ou le chef de bureau, il ne s'agit plus que de donner mon acquiescement et mon approbation à la proposition, et les documents sont alors transmis à Son Excellence.

Mais si dans l'étude d'un dossier se rattachant à quelque affaire, j'ai été frappé par quelque circonstance qui me porte à croire qu'il y a lieu de faire remise de la prison ou de refuser de le faire, alors il y a conférence sur la question avec l'officier qui a dressé le rapport, et après discussion il est pris une décision touchant la proposition à faire à Son Excellence. Les documents sont alors soumis à Son Excellence et je suis en mesure de dire que lorsque Son Excellence signifie son approbation, ce n'est pas une simple affaire de forme de la part du noble lord qui remplit aujourd'hui cette charge. Il arrive assez souvent que certaines propositions soient formulées, ou qu'une conférence personnelle ait lieu entre Son Excellence et le ministre au sujet d'un prisonnier, et la conséquence est l'exercice du droit de grâce ou le refus de l'exercer. En pareilles circonstances, je me crois donc autorisé à adresser une prière à la Chambre, si toutefois elle veut bien croire que je sois animé du désir de faire mon devoir à l'endroit de ces prisonniers, parmi lesquels il se rencontre tout aussi souvent de pauvres malheureux que de véritables criminels, et cette prière que j'adresse aux députés, s'ils m'honorent de leur confiance, c'est qu'ils soient bien convaincus que soit l'exercice du droit de grâce, soit le refus de remettre la prison se fait avec tout le soin scrupuleux que, dans le cours ordinaire des affaires, il est possible de consacrer à une question de haute importance. La responsabilité se rattachant à cette proposition, quelle qu'elle soit, incombe au ministre, et cette responsabilité, je le répète, je l'accepte.

Sauf lorsqu'il s'agit de crimes entraînant la peine capitale, les relations entre Son Excellence et le ministre qui est son conseiller en matière de remise de peine sont

M. AYLESWORTH.

de nature personnelle. Cette responsabilité ne retombe pas sur l'ensemble du Gouvernement comme tel, vu que nul autre ministre que celui-là même qui sert de conseiller à Son Excellence n'est au courant des circonstances de l'affaire. Mais, sans aucun doute, sous le régime actuel, régime qui a toujours été en vogue depuis que ces affaires reposent sur la proposition d'un ministre responsable, les affaires qui sont l'objet de ces conseils et de cette proposition sont entourés de tous les soins scrupuleux qu'il convient de prodiguer à ces questions.

La question qui se pose est celle-ci : la Chambre doit-elle, en pareille circonstance, exercer le pouvoir qu'elle possède indubitablement et ordonner le dépôt d'un dossier de la nature de celui demandé par la motion ? Je prie la Chambre de bien remarquer la rédaction de la motion. Non seulement elle demande de donner le nombre des criminels qui ont été élargis, depuis 1896, avant d'avoir achevé de subir leur peine, mais encore les noms de ces prisonniers.

Monsieur l'Orateur, je ne saurais pénétrer la pensée intime de l'auteur de cette motion ; mais j'ai beau y réfléchir au mieux de mon pouvoir, il m'est impossible de deviner la raison qui a pu le porter à demander de livrer à la publicité les noms des prisonniers graciés. Quand on y songe bien, n'est-ce pas une cruauté de proposer pareille chose ? Au cours de ces onze années, plusieurs milliers de prisonniers, probablement, ont été mis en liberté, par suite de l'exercice de ce droit de pardon. On propose aujourd'hui de livrer leurs noms à la publicité et de les consigner dans les archives de cette Chambre. Il m'est impossible de voir quel avantage il peut résulter d'une telle procédure. C'est la théorie de la loi—c'est plus qu'une théorie, c'est une réalité—que celui qui a purgé sa peine, dans toute son intégrité, a expié le crime, cause de sa condamnation. Il n'y a pas beaucoup d'années, une affaire bien connue des avocats arriva en Angleterre ; au cours d'une querelle de journaux, un des journalistes désigna son rival comme un journaliste criminel, et en réalité, le journaliste ainsi désigné avait été frappé d'une condamnation quelques années auparavant et subi sa peine dans une maison de détention. Le journaliste ainsi désigné intenta une action en diffamation et les tribunaux décidèrent que lui appliquer l'appellation de criminel constituait à son endroit une aussi grave diffamation que s'il n'eût jamais été condamné à la réclusion dans l'enceinte d'une prison. Il avait subi sa peine, purgé sa condamnation, donné satisfaction aux lois de son pays pour le crime qu'il avait commis et on ne pouvait plus le désigner comme un condamné. Bien qu'un individu ait pu être gracié ou n'avoir subi qu'en partie sa peine, il a tout aussi bien effacé son crime aux yeux de la loi, que si

on ne lui eût jamais remis sa peine et que s'il eût purgé pleinement la condamnation dont le tribunal l'a frappé.

Et ces hommes, bien qu'ils aient été graciés par le représentant de Sa Majesté, voilé qu'après nombre d'années écoulées, alors qu'ils ont peut-être reconquis, aux yeux de leurs semblables, la réputation perdue, voilà, dis-je, qu'on veut ramener leurs noms devant le Parlement et les livrer en pâture à la publicité au pays ; voilà qu'on veut leur imprimer au front la marque des condamnés qui ont subi leur peine au pénitencier ou ont reçu de la couronne la remise de leur peine.

Ce serait une inexcusable cruauté d'exposer ces individus à l'odieux d'un tel procédé et je l'espère, jamais cette Chambre, à moins qu'elle n'obéisse aux plus grands mobiles, n'ordonnera à un ministre de publier pareil dossier. En outre, non seulement cette motion demande la publication des noms de ceux qui ont été graciés par la couronne mais encore celle des motifs invoqués pour cette remise de peines, et la divulgation des noms des avocats qui se sont employés à obtenir l'élargissement de ces individus.

J'ai déjà signalé la nature absolument confidentielle des rapports dressés par les juges ou autres autorités, rapports que le ministre demande ou reçoit, quand il étudie ce genre d'affaires. La chose est évidente, si confidentiels que soient ces rapports, le rapport dressé par le ministre sur l'affaire dans son ensemble et qui sert de base à l'initiative de Son Excellence, doit être également confidentiel. Je ne songe nullement à révoquer en doute le pouvoir que possède cette Chambre d'ordonner le dépôt de pareils dossiers ou celui d'un relevé ou d'exemplaires d'une partie quelconque de tous ces rapports qui ont été confectionnés depuis 1896 ; mais je pose la question: convient-il de le faire? Existe-t-il quelque raison à l'appui de pareille procédure? Pourquoi cette publicité, alors que ces rapports intéressent personnellement l'individu et qu'ils relatent les circonstances de son crime, bref, tous les détails du casier judiciaire de cet individu ou des antécédents qui ont aggravé ou atténué la faute. Je le répète, toutes les règles de la procédure, tant en Angleterre qu'au Canada, s'opposent à pareille attitude. Todd. dans son ouvrage sur le gouvernement parlementaire en Angleterre (page 415), discute cette question et s'exprime comme suit :

Si les ministres de la reine possèdent la confiance du parlement, il est inexpédient et injudicieux, en général, de s'immiscer dans leurs décisions touchant les détails de l'administration, sauf dans les circonstances où il est évident que l'action du ministre a porté un grave préjudice aux intérêts publics.

A la page 417, traitant des pouvoirs de la Chambre, il dit :

Mais il est évident que ces pouvoirs extraordinaires d'ingérence ne sauraient être invoqués que lorsqu'il y a urgence. En règle générale, le parlement doit s'en remettre à la discrétion des conseillers responsables de la couronne, qui sont les gardiens de la prérogative royale, chargés qu'ils sont de son application. Tant que le parlement continue à accorder sa confiance aux ministres, il doit volontiers leur abandonner l'exercice de la prérogative, sans y apporter de restriction, et d'ordinaire il doit s'abstenir de toute inférence.

Dans cette Chambre, comme je l'ai dit, monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, à six heures, j'ai exposé, le 13 juin 1906, les principes d'ordre général qui, si je ne me trompe, sont appliqués en Angleterre et au Canada en pareille matière. Voici le texte de ma conclusion :

De l'avis des conseillers de Son Excellence, il serait, en règle générale, insolite et peu convenable de porter à la conaissance du parlement les motifs servant de base à l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire qui dicte aux conseillers responsables de la couronne l'attitude de clémence ou de sévérité qu'ils prennent. La règle généralement suivie, par le passé, s'accorde avec ce principe, et il semble que dans l'affaire en question il n'y a aucune raison spéciale de se départir de cette règle générale.

La croyance générale prétend-on, est que la conduite des ministres en pareille matière s'inspire d'influences d'ordre politique. Je dois dire, à l'égard de l'affaire à laquelle se rattache la citation que je viens de faire, que le député de Vancouver (M. Macpherson), accompagné d'un de ses collègues de la Colombie-Anglaise, s'est adressé à moi personellement et m'a demandé à voir les documents et je les ai priés de se désister de leur demande. Ils n'ont pas vu les documents et dans aucune circonstance, depuis que je détiens le portefeuille de la Justice, les documents de nature confidentielle n'ont été communiqués à qui que ce soit.

M. SPROULE : Si le ministre veut bien me le permettre, je lui dirai qu'on m'a moi-même invité à passer au bureau et que j'ai examiné les documents, en plus d'une circonstance, sous l'administration de quelques-uns de ses prédécesseurs.

L'hon. M. AYLESWORTH : Si je ne me trompe, l'honorable député affirme que quelqu'un de mes prédécesseurs l'aurait invité à examiner les documents et qu'il les a vus. Je n'ai pas un seul mot de critique à formuler sur l'attitude de mes prédécesseurs. Je me contenterai d'observer qu'à moins qu'il ne fût question d'une affaire de nature fort insolite, si l'honorable député ou quelqu'un de mes amis politique des plus intimes passait à mon bureau et me demandait à examiner un dossier, je chercherais à l'en dissuader, et en tout état de cause, je doute fort que j'y consentisse.

J'ai déjà fait observer que la motion à l'étude formule des demandes de haute gravité. Elle demande qu'on livre à la publicité des documents de nature essentiellement confidentielle. Quand un juge ma-

nifeste sa pensée au sujet de tel individu, il ne s'attend pas que l'avis qu'il exprime sera communiqué à qui que ce soit et peut-être à l'ami intime de cet individu. Nul juge n'agirait avec autant d'indépendance, s'il était en lieu de croire que ses communications seraient livrées à la publicité. Je reconnais, toutefois, que la Chambre a le pouvoir d'ordonner le dépôt des documents se rattachant à une affaire quelconque, si elle le juge à propos. Je me contente de formuler, au mieux de mon habileté, les arguments qui militent contre le principe invoqué en faveur de cette publicité, sauf dans des circonstances de nature exceptionnelle et insolite.

J'ai dit, avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, que suivant mes renseignements et d'après ce que m'ont appris d'anciens fonctionnaires du ministère, il n'y a que trois circonstances depuis l'établissement de la Confédération, où l'on ait déposé sur le bureau de la Chambre pareils documents. Il y a, d'abord, le procès de Louis Riel, une affaire d'Etat. L'autre est l'affaire Shortis, à Valleyfield, qui avait vivement ému l'opinion publique. La troisième est encore une affaire de meurtre, et dans ces trois affaires il ne s'agissait point d'un prisonnier ordinaire à l'égard duquel l'exercice du droit de grâce avait eu lieu, sur la proposition du ministre, mais d'affaires capitales à l'égard desquelles tout le conseil avait délibéré et pris une initiative.

Relativement aux demandes contenues dans le projet de résolution, je tiens à mentionner une circonstance. La motion demande qu'on désigne les avocats qui se sont employés à obtenir l'élargissement des prisonniers. Comme je l'ai déjà dit, dans la plupart des affaires mises à l'étude, aucun avocat n'a figuré. Je ne crois pas exagérer en disant que sur cent pétitions il y en a quatre-vingts et plus, probablement quatre-vingt-dix, qui viennent d'un membre de la famille ou du prisonnier lui-même ou de toute autre personne qu'un avocat. Pour la plupart, ces demandes sont présentées verbalement aux inspecteurs par les prisonniers eux-mêmes. En visitant un pénitencier, l'inspecteur, avant son départ, fixe le moment où il ouïra les réclamations qu'auraient à lui présenter personnellement les prisonniers. L'inspecteur prend note de tous ces griefs et en fait rapport au ministère. Jamais un inspecteur ne visite des pénitenciers sans que sa visite soit suivie de pétitions en obtention de remise de peines. Nombre de ces pétitions sont présentées par les prisonniers et alors, ce recours en grâce est l'objet d'une étude aussi scrupuleuse et d'une enquête aussi approfondie que si la pétition était l'œuvre d'un membre quelconque du barreau canadien.

Il m'est impossible d'empêcher l'ingérence—je prends ici ce mot dans son acception favorable—d'un avocat en pareille matière.



Je ne sache pas que je tienne à empêcher la chose. Si le père d'un prisonnier ou le prisonnier lui-même possède certaines ressources et désire engager un avocat pour la préparation de ces documents, c'est sa propre affaire. Je ne puis que le répéter, je suis en mesure d'assurer tout individu dans cette situation, qu'il n'est nullement besoin des services d'un avocat et que son affaire, si je ne me trompe, ne bénéficie en rien de ces services. On m'a dit que, quelquefois, de forts honoraires ont été extorqués de pauvres gens peu en état de les payer, par des avocats qui auraient pourtant dû ne pas obéir à semblables mobiles, et cela comme condition exigée pour la confection et la présentation de documents supposés nécessaires pour une pétition de ce genre. Si pareils faits ont eu lieu, je dois déclarer que personne ne déplore la chose plus vivement que moi. Ce sont là des faits qu'on pourrait signaler à l'attention de l'association du barreau ou des tribunaux compétents de qui relèvent les actes de ces avocats. Ces actes échappent entièrement à mon autorité, et tout ce que j'en sais, c'est qu'on m'a signalé un ou deux cas, et peut-être même trois ou quatre faits de ce genre. Au demeurant, j'ai fait l'impossible, tant en répondant aux lettres qu'en donnant des conseils à ceux qui m'avaient écrit à l'égard de ces recours en grâce, pour les dissuader et leur montrer que rien au monde ne les obligeait à retenir les services d'un avocat, relativement à leur demande.

Quand au nombre d'affaires au sujet desquelles il a été pris des décisions, au cours des vingt mois écoulés, je n'ai qu'un mot à ajouter. En moyenne, sur six ou sept pétitions, peut-être même sur dix, il n'y en a guère qu'une qui réussisse. Ces demandes sont renouvelées au bout de quelques mois, soit par les prisonniers condamnés à une incarcération de longue durée, soit par ceux qui s'intéressent à eux. Ce sont là des choses d'occurrence quotidienne. Mais sur les dix, douze ou même quinze pour cent des pétitions qui aboutissent au succès, il n'y a pas eu d'augmentation, en ce qui concerne les remises des peines ; au contraire, cette moyenne accuse une faible diminution pour les mois écoulés depuis que je dirige le ministère de la Justice.

Il est un autre fait qu'il importe de retenir à cet égard.

Au cours de l'avant-dernière session, le Parlement a adopté une loi tendant à exclure du pays et à rapatrier les immigrants inadmissibles. Une certaine partie, assez notable, de nos criminels frappés de condamnations, au Canada, figurent dans cette catégorie visée par le statut. Ainsi voilà un individu, arrivé depuis quelques mois à peine au pays, qui commet un crime, et il est condamné, en conséquence, à un empri-

sonnement de plus ou moins longue durée. Il est impossible d'appliquer à cette catégorie d'individus les dispositions de la loi relative à la libération conditionnelle. Cette loi sur la libération anticipée des détenus exige que la mise en liberté d'un prisonnier soit subordonnée à certaines conditions. Une des conditions imposées, condition fort utile, est celle qui oblige le porteur d'un permis à donner avis de sa résidence, périodiquement, aux autorités de police ; mais en tout état de cause, c'est une condition attachée à la libération anticipée que le criminel libéré doit demeurer au Canada. Il est encore en surveillance ; il est encore sous notre main ; il ne saurait quitter le pays sans encourir la déchéance de son permis et du droit de demeurer en liberté. Nécessairement donc, chaque fois qu'il s'agit d'exclure du pays un immigrant inadmissible qui a été déclaré coupable d'un crime et frappé de la condamnation à la prison, la seule forme que puisse prendre l'exercice du droit de grâce est celle d'une libération sans condition ; le prisonnier est gracié et immédiatement conduit, sous bonne garde, au delà des frontières du pays.

Sous ce régime et l'application qui en a été faite, depuis presque deux ans, il y a eu accroissement notable dans le nombre des prisonniers. Cependant, malgré cet accroissement considérable, leur nombre, comme je l'ai déjà remarqué, pour les vingt mois écoulés, est bien inférieur au chiffre des périodes correspondantes antérieures. Je ne m'attribue nullement le mérite de la chose ; je constate tout simplement le fait. Si j'appuie sur ce fait, c'est en réponse aux accusations portées par ceux qui affirment que, durant les mois derniers, au cours de l'année dernière ou antérieurement, on a fait un abus de ce droit de remettre les peines.

Un mot, maintenant, au sujet du devoir imposé au ministre par la loi votée par ce Parlement, loi ayant pour objet la libération conditionnelle des détenus au pénitencier. Cette loi a été adoptée à bon escient ; le Parlement ne voulait pas qu'elle demeurât sans application ; non, il a voulu que le pouvoir qu'elle confère à Son Excellence fût exercé en temps et lieu.

Depuis que le Parlement a établi cette loi en 1899, il n'y a pas eu dans le chiffre annuel des permis délivrés aux détenus libérés par anticipation, d'augmentation hors de proposition avec l'accroissement annuel de la population des prisons. Il y a, toutefois, une différence à laquelle j'ai fait allusion, avant la suspension de la séance, et sur laquelle il importe de donner quelques éclaircissements ; vu qu'elle a probablement contribué à accroître le nombre des détenus graciés, au cours des douze ou dix-huit mois écoulés. La loi dispose que la bonne conduite chez un détenu, son application au travail, sa fidélité à observer les règlements de l'institution, s'il est incarcéré dans un pénitencier fédéral, lui donne droit à la remise d'un certain nombre de jours de détention, fixé législativement, en proportion de la durée de la peine qu'il doit subir.

Grâce à cette remise, si la conduite du détenu est exemplaire et au-dessus de tout reproche, il peut purger une condamnation de sept ans en cinq ans et six mois, si ma mémoire est fidèle. Les détenus condamnés à un emprisonnement de plus courte durée ne reçoivent pas, même pour la conduite la plus irréprochable, une remise de peine d'une aussi longue période. Il y a, toutefois, remise de quelques jours de peine, et on en tient soigneusement compte dans les registres du pénitencier où l'on note, dans chaque pénitencier, la conduite de chaque détenu. Cette disposition ne s'applique pas à des institutions comme la prison centrale de Toronto où un détenu peut purger une condamnation de toute durée inférieure à deux ans. La plupart des détenus, je suppose, dans la prison centrale de Toronto sont condamnés à vingt-trois mois, ou deux ans moins un jour. Pour toute durée inférieure à deux ans, un prévenu ne peut être condamné à la détention dans la prison centrale de Toronto, ou autre institution similaire dans les autres provinces, au lieu d'être incarcéré dans un pénitencier fédéral.

A ces prisonniers, quelle que soit leur bonne conduite, la loi n'accorde aucun adoucissement de peine. Il ne m'appartient pas et je me garderai bien de critiquer et de révoquer en doute le bien fondé d'une disposition législative qui établit une distinction à cet égard entre les détenus purgeant une peine de longue durée et ceux qui sont condamnés à un emprisonnement de plus courte durée dans la prison centrale de Toronto et autres institutions de ce genre.

Mais, depuis que je suis ministre de la justice—j'ignore ce qu'il en est du passé—il est arrivé assez souvent que le préfet de la prison centrale de Toronto m'ait renseigné tout spécialement par lettre sur le cas de quelque détenu dont la conduite, à son avis, mérite quelque considération. J'ai l'avantage de connaître intimement le préfet de la prison centrale de Toronto. C'est un homme que je tiens en très haute estime pour son excellent jugement et la droiture de ses intentions ; aussi bien, quand il m'écrit, relativement à tel prisonnier, me disant : " Ce détenu ne saurait tenir une meilleure conduite ni montrer plus d'application à sa besogne, quand bien même il travaillerait à salaire, et je vous propose qu'il reçoive en considération de sa bonne conduite une remise d'un ou deux mois, ou peut-être même trois mois, à l'expiration de sa peine ". J'ai toujours tenu ces propositions pour d'excellentes raisons militant en faveur de l'exercice légitime du droit de grâce chaque fois que la chose a lieu, et dans chaque affaire qui vient en délibération, le juge ou le magistrat qui a prononcé la condamnation est consulté. Les circonstances concomitantes du crime font l'objet

d'une investigation. Il est certaines circonstances que, dans la nature même des choses, le préfet d'un pénitencier n'est peut-être pas en mesure de connaître personnellement.

Et s'il résulte de l'enquête que l'affaire ne semble pas rentrer dans la catégorie des cas où en dépit de la proposition du préfet, il convienne d'exercer le droit de grâce, je me mets de nouveau en communication avec le préfet, lui expliquant les circonstances et lui demandant si la connaissance de ces faits et les avis exprimés par le juge ou le magistrat d'instruction modifieraient l'opinion qu'il s'est formée. Voilà des circonstances qui n'ont pas peu contribué à grossir la totalité des libérés, et à cela vient s'ajouter la circonstance à laquelle j'ai fait allusion, avant la suspension de la séance et qui demande de ma part quelques nouveaux éclaircissements. La situation des détenus subissant des condamnations de longue durée dans les pénitenciers et qui ont souvent demandé leur élargissement s'impose tout spécialement à notre attention. Ainsi, voilà un vieil habitué du pénitencier, qui a peut-être subi cinq ou six condamnations ; ici il est évident que l'exercice du droit de grâce n'est pas de mise ; c'est un récidiviste et il n'y a pas lieu d'abréger la durée de sa peine. Toutefois, on peut envisager la question sous un autre aspect.

En général, un détenu de ce calibre sait d'expérience qu'il y va de son intérêt de se bien comporter ; il reçoit une remise complète et sur les registres du pénitencier il n'a pas une seul mauvaise note. C'est peut-être un détenu de ce genre qui peut purger en cinq ans et six mois une condamnation de sept ans de prison. Pareil individu ne réussirait peut-être pas à être mis en liberté, disons dix-huit mois avant l'expiration de la pleine durée de sa peine. Il peut demander à être gracié à l'expiration de cinq ans ; il ne lui reste que six mois à faire et alors il sera remis en liberté sans condition. Il m'est venu, à cet égard, une idée que je cherche à réaliser, à titre d'expérience, et j'observe attentivement les résultats, afin de voir si cette épreuve aboutira au succès ; j'ai donc pensé que lorsqu'il s'agit d'un détenu de ce genre, en ajoutant trois mois à la remise de peine qu'il a déjà gagnée, et en l'élargissant au bout de cinq ans et trois mois, au lieu de cinq ans et six mois, on rendrait service à cet individu et à la société de cette façon-ci ; s'il demeure au pénitencier durant toute la période de cinq ans et six mois, il est alors libéré sans conditions ; il n'est redevable à personne, il n'est soumis à aucune surveillance, à aucun contrôle ; il est aussi libre que s'il n'eut jamais été incarcéré. Mais s'il est libéré trois mois avant l'expiration de la période légale de détention, avec la remise de peine qu'il a gagnée, alors pendant encore un an et neuf mois, la période précise de sa peine primitive, il demeure en surveillance, à titre de porteur d'un permis de libération. Il est tenu de se présenter devant les autorités de police ; il doit leur montrer son permis, quand il en est requis. S'il ne se comporte pas bien, s'il commet quelque acte répréhensible, on peut révoquer son permis et le renvoyer en prison pour y achever de subir sa peine, sans égard à la remise qu'il a gagnée. Dans plusieurs circonstances, surtout au cours des douze mois écoulés, au fur et à mesure que j'ai acquis plus d'expérience dans la gestion de cette partie fort ardue des fonctions du ministère de la Justice, j'ai agi en conformité de ce principe. Je ne sache pas que l'épreuve ait échouée dans une seule circonstance. Sans doute, la période d'épreuve est encore trop courte et le champ de notre expérience est encore trop limité pour qu'il soit permis de juger avec quelque certitude si c'est là un principe qu'on puisse appliquer avec sécurité ; cependant, mon opinion est qu'il irait de l'intérêt des détenus et de la société elle-même que l'individu en question demeurât en surveillance, comme porteur d'un permis de libération provisoire, pendant une période plus prolongée, plutôt que de le remettre en liberté sans condition, après l'avoir gardé quelques mois au delà de la période légale de sa peine.

M. AYLESWORTH.

En pareille matière, sans doute, l'important est de savoir ou établir la ligne de démarcation et ce qu'il faut accorder au détenu ; car souvent, lorsqu'il ne restait plus que deux mois environ pour l'expiration de la peine avec remise, le vieux récidiviste a été assez avisé pour refuser tout net et vous répondre par un non bien catégorique.

Non, il préférait demeurer et finir sa peine avec la remise gagnée, afin de pouvoir être élargi, sans condition aucune, au bout de quelques mois. Cependant, si la période additionnelle de liberté qu'on lui accorde est assez considérable, il accepte, et bon gré mal gré il se trouve encore en surveillance, comme porteur de permis pour quelques mois de son temps de prison, mais encore pour la période de remise de peine. Voilà donc les circonstances qui contribuent à gonfler la liste des libérés ou graciés ; mais même avec cette augmentation, il demeure acquis que, sauf dans la mesure où notre population pénale augmente au pays, le nombre des détenus libérés conditionnellement ou non n'est pas en progrès. Il n'y a pas de règle générale qu'on puisse appliquer d'une façon uniforme, pour déterminer la ligne de conduite à suivre en pareilles circonstances. Il faut nécessairement tenir compte des circonstances concomitantes de chaque affaire ; mais comme règle pratique à observer autant que faire se peut, je me suis posé, dans mon for intérieur et j'ai communiqué aux fonctionnaires qui s'occupent de l'expédition de ces pétitions, le principe d'ordre général que voici : dans les circonstances ordinaires et à moins que quelque raison

valable ne milite contre ce principe, un détenu doit purger la moitié de sa peine. Je ne prétends nullement que ce principe s'applique avec uniformité.

Il se présente des cas assez fréquents où l'application de cette règle déjouerait les desseins du législateur qui a autorisé l'élargissement sous condition des criminels ; mais j'ai cherché à prendre cette règle élémentaire pour guide dans mes réflexions. On me dit au département que c'est une période d'emprisonement beaucoup plus longue que celle que mes prédécesseurs au ministère de la Justice croyaient nécessaire de faire subir à un détenu, et qu'il était plutôt d'usage, lorsqu'un criminel avait subi le tiers de son châtiment, de considérer qu'il y avait au moins lieu d'étudier l'affaire et de lui donner une solution favorable lorsque les circonstances s'y prêtaient. Si je mentionne ce fait, c'est uniquement parce qu'il explique pourquoi le nombre total de ces élargissements n'augmente pas d'année en année sauf en rapport avec l'accroissement du nombre des détenus, bien que j'aie signalé une augmentation sensible des cas où nous usons de clémence, et bien que la loi concernant l'expulsion des immigrants peu désirables soit en vigueur, sans parler des autres causes que j'ai déjà mentionnées.

Il se présente des cas isolés, plus notoires dans un certain milieu où ils éveillent plus l'attention et dont tirent parti pour se livrer à des critiques les habitants de l'endroit qui n'approuvent pas la décision que la couronne à prise. Cet après-midi, on a signalé un cas de cette espèce. Je ne puis pas entendre ceux qui adressent la parole de l'autre côté de la Chambre et je n'ai saisi ce qu'on a dit ; mais, j'apprends qu'on a cité le cas d'un courtier dont l'honorable député ne tenait pas à divulguer le nom, prouvant, peut-être sans le vouloir, par sa propre répugnance—répugnance bien naturelle et de mise—l'indélicatesse qu'il y aurait à faire connaître, comme il le demande, les noms de toutes les personnes qui ont été graciées. Les circonstances de cette affaire, telles qu'on me les rapporte, ne me permettent aucunement de la reconnaître. Cependant, je suis convaincu que, bien qu'il y ait probablement eu jusqu'à cinq cents cas d'élargissements depuis que je suis ministre de la Justice, celui-là n'est pas du nombre.

Je puis me tromper ; je ne prétends pas naturellement, me souvenir de tous ces cas, mais je suis persuadé que je n'ai pas eu connaissance de cette affaire. En tout cas, que je sois intervenu ou non, je ne puis pas la discuter, car je n'en connais pas les détails. Je la cite, toutefois, pour montrer les reproches auxquels est en butte l'administration du département.

On voit en liberté un ancien détenu, peut-être dans les rues de la ville où il est né. Le journal de l'endroit s'empare de l'incident et il n'approuve pas la conduite de la couronne, ou si vous aimez mieux, du ministre de la Justice. Il se publie des articles de fond qui sont reproduits ici et là dans d'autres feuilles et la presse fait tout un vacarme à propos de la mise en liberté d'un certain individu.

Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est qu'en lisant de temps à autre ces critiques dans la presse, il m'a semblé que les auteurs de ces écrits auraient mieux fait de se mettre au courant des circonstances avant de faire ces commentaires. D'après les lois de la nature, il est impossible qu'un journaliste ou quiconque n'a pas sous les yeux les rapports des juges ou des autres officiers de justice et des autorités et, parfois les lettres intimes des habitants du voisinage expliquant les circonstances et exprimant leur opinion, il est impossible, dis-je, que ceux qui n'ont pas soigneusement examiné ces documents soient en état de décider avec sagesse si on a eu tort ou raison d'user de clémence dans un cas particulier. Je ne puis parler de ces choses que d'une manière générale comme je l'ai fait et dire qu'il me semble qu'il n'y a pas d'autre méthode posible qu'une méthode semblable à celle qui a cours en ce pays.

On dira peut-être qu'il vaudrait mieux qu'il y eût une commission chargée de gracier qui bon lui semblerait. J'ai reçu des députations de gens sincères et bien pensants qui s'intéressent au sort des détenus et qui ont insisté auprès de moi sur l'opportunité de déposer un projet de loi pour créer une semblable commission. Après avoir étudié la question autant que j'ai pu, et y avoir sérieusement réfléchi, je dois dire que, bien que ce serait pour moi et pour tout ministre de la Justice une grande joie d'être soulagé d'une pareille responsabilité, d'une tâche qui occupe une si grande partie de nos heures de travail, je ne crois pas que cette méthode serait plus satisfaisante que la méthode actuelle. Tout dépend de ceux qui sont appelés à se prononcer sur les recours en grâce. Le droit de grâce est l'une des plus grandes prérogatives royales. Nous vivons dans un pays monarchique, nous croyons fermement—du moins, ce sont là mes sentiments et je ne doute pas que ce soient aussi les sentiments de bien d'autres—nous croyons fermement que la monarchie est la meilleure forme de gouvernement, et je ne veux pas amoindrir tant soit peu les quelques prérogatives que conserve la couronne. L'exercise du droit de grâce par la couronne, de l'avis des ministres responsables, me semble le meilleur système que l'esprit humain puisse inventer, pourvu que les ministres soient ce qu'ils doivent être et que la couronne soit dignement représentée, comme cela arrivera infailliblement.

Cette pratique est en vigueur ici tous les jours. C'est un légitime sujet de critique en cette Chambre. Ce n'est pas que je sois le moins du monde opposé à la critique ; mais ce que je combats c'est la pro-

position de rendre publique les circonstances dont cette résolution demande la mise au jour ; ce à quoi je m'oppose c'est qu'on manifeste, sans raison valable, dans ce bureau du département de la Justice, le manque absolu de confiance qu'implique nécessairement, à mon avis, cette résolution. J'y ai déjà fait allusion en termes généraux, et je ne m'y arrêterai pas davantage, si ce n'est pour rappeler en terminant les remarques faites par l'honorable député auteur de cette motion. N'a-t-il pas affirmé alors que le public était sous l'impression qu'on avait soin de s'assurer l'intervention d'amis du Gouvernement pour obtenir des faveurs de cette sorte. Je me bornerai à répondre que, durant mon bref passage au département de la Justice, j'ai reçu tout autant de visites ou de lettres relativement à des demandes de cette nature de la part de députés de la gauche que de la part de membres de la droite. Je les ai toutes reçues indistinctement de la même manière; j'ai écrit à d'honorables députés de la gauche, sans plus de contrainte que s'ils avaient été de nos amis, au sujet de cas qui se présentaient dans leurs propres circonscriptions et concernant lesquels j'étais sûr qu'ils seraient en mesure de me renseigner. J'ai reçu d'eux des réponses confidentielles, et je me suis laissé guider par elles avec toute la confiance que j'aurais mise à suivre les avis d'un parfait honnête homme consulté sur des matières de la plus grande importance. Je déclare, sans crainte d'être contredit, qu'à l'occasion d'aucun recours en grâce qui soit venu à ma connaissance depuis que je suis ministre de la Justice, il n'a été exercé la moindre influence politique, et il n'a été fait la moindre tentative dans ce sens.

Quant à la présente motion, j'exprime fermement l'espoir que son auteur, à la suite de la discussion qu'elle suscitera, jugera à propos de la retirer. Si elle ne peut être retirée, alors qu'elle soit modifiée de manière à ne demander que la production de renseignements statistiques, et non pas les noms des personnes qui ont été graciées et les raisons qui ont légitimé le pardon. Dans ces conditions, à part la suspicion désagréable qu'impliquent la demande des noms des avocats requérants et la mention que l'élargissement est imputable au ministre de la Justice personnellement. Je n'ai pas de motif à m'opposer à cette demande. Si l'on insiste pour que la Chambre adopte la motion sous sa forme actuelle, je vous déclare, monsieur l'Orateur, ainsi qu'aux honorables membres de cette Chambre, que je ne saurais la considérer autrement que comme un manque de confiance envers le ministre de la Justice. Tant que cette Chambre aura confiance dans celui qui occupe le poste de ministre de la Justice, elle ne saurait redouter qu'il ne remplisse cette partie de sa tâche sans crainte, favoritisme ni partialité.

M. AYLESWORTH.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto-nord) : Si personne ne prend la parole, j'ai quelques mots à dire avant que la discussion prenne fin. Je ne pouvais me rendre compte de ce qui motivait l'impétuosité et l'irritation avec lesquelles l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a commencé son discours. Il semblait persuadé que cette motion, comme il l'a déclaré, le visait personnellement, et il a fini par dire que, sous sa forme actuelle, elle implique un manque de confiance dans le ministre de la Justice et aussi, j'imagine, dans le Gouvernement. Pour ma part, je ne vois pas que cette supposition ait l'ombre d'un fondement. Le ministre de la Justice ne voudra peut-être pas me croire, et certains de ces honorables députés de la droite non plus, mais je le déclare, monsieur l'Orateur, quand j'ai fait cette motion, et quand je l'ai appuyée d'un discours cet après-midi, l'idée d'en faire une question de parti était des plus éloignée de moi. Je ne songeais nullement à en faire le sujet d'une attaque contre le Gouvernement, non plus que d'une attaque contre le ministre de la Justice. Je suis bien prêt à m'en rapporter au jugement de la Chambre et du public sur ce point : qu'on veuille bien lire les observations que j'ai faites avant la suspension de la séance, et que l'on déclare si, oui ou non, je n'ai pas traité cette question avec toute l'impartialité et la tranquilité requises. C'est de mon propre mouvement que j'ai rédigé cette résolution et que je l'ai présentée à la Chambre. J'ai donné les raisons à son appui, non pas une fois, non pas deux fois, mais une vingtaine de fois. Depuis un an ou un an et demi, je relève des entrefilets dans les journaux, des articles de rédaction même, et des polémiques également sur le sujet que j'ai soulevé ce soir. Il s'agit de savoir si l'on ne fait pas un abus du droit de grâce, et si cet abus n'a pas pour effet d'ébranler, dans une certaine mesure, les fondements de la justice dans notre pays. Cette opinion m'a paru juste, dans une certaine mesure, suffisamment du moins pour m'engager à découvrir, ce que personne ne saurait faire à la lecture des déclarations publiées de temps à autre dans les journaux, combien de fois et dans quelle mesure ce droit de grâce est exercé.

Ai-je tort, monsieur l'Orateur, de vouloir me renseigner sur ce point ? Nos concitoyens n'ont-ils pas le droit de demander qu'on leur fournisse les données qui leur permettront de juger du fonctionnement de notre système judiciaire au Canada. Ce n'est pas critiquer un ministre, ce n'est pas se montrer défiant à son égard, que de signaler les réflexions et les critiques qui se produisent au sujet d'une question sur laquelle on est en droit d'être pleinement renseigné. A la Chambre de dire si je me trompe en cela. Je ne lui lirai pas la dixième partie de ce que j'ai lu dans les journaux à ce sujet ; je me contenterai de

citer un extrait d'un journal conservateur, un extrait d'un journal indépendant et un extrait d'un journal libéral ; on aura ainsi une idée suffisante de la discussion qui s'est faite à ce sujet. Voici d'abord ce que je trouve dans un journal libéral:

De l'avis de plusieurs, y compris nombre d'amis du ministre actuel de la Justice, l'exercice du droit de grâce a dégénéré en abus. On a beau soutenir que le pardon n'est accordé qu'à la suite de l'envoi d'une pétition signée par des personnes au fait des circonstances, ainsi que du rapport du juge ou du magistrat qui a rendu la sentence, le public ne se tient pas pour satisfait.

Ailleurs, ce même journal, signale un article du "Globe", et ajoute les commentaires suivants :

Il suffit de poser ces questions, la réponse s'impose ; et il était grand temps de les poser. Il importe de protéger la société contre les influences subversives qui la minent depuis quelques années. Le ministère public fait de lourdes dépenses pour établir la culpabilité des criminels et obtenir contre eux le verdict d'un jury, obligé par son serment de leur donner le bénéfice de tout doute que leur avocat peut créer en leur faveur ; et si après tout cela, la sentence doit être révoquée, personne ne voudra plus se donner la peine de faire les frais nécessaires pour assurer la condamnation des coupables. C'est le résultat que redoute le " Globe ".

Ces extraits sont du "Citizen", d'Ottawa, journal conservateur. Voici maintenant un extrait du "Herald", d'Hamilton, journal indépendant, et, d'après ce que j'en connais, méritant très bien ce qualificatif :

On a gravement abusé du droit de grâce, surtout depuis une année ou deux. Des prévenus, après avoir subi leur procès, avoir été trouvés coupables et avoir reçu leurs sentences, ont été libérés lorsqu'ils n'avaient encore subi qu'une partie de la peine, et cela non pas parce qu'on jugeait que l'instruction de leur affaire n'avait pas été régulière, ou qu'il y avait eu erreur judiciaire, mais parce que des amis du condamné avaient fait signer en leur faveur des pétitions portant les noms de personnes influentes, politiciens et autres. On ne se donne pas la peine de s'enquérir des circonstances, de s'assurer que le détenu mérite la clémence ; on signe la pétition simplement pour faire plaisir à un ami. On ne s'arrête pas à penser à l'effet que pourront avoir sur la société l'inobservance de la loi et un régime d'anarchie. Une fois la pétition couverte de nombreuses signatures, on la transmet au ministre de Justice, puis le député dans la circonscription de qui se trouve domicilié le condamné se met à l'œuvre. Par politesse, on invite le magistrat qui a rendu la sentence à faire rapport ; mais ce rapport, on n'y prête que fort peu d'attention, à moins qu'il ne soit favorable, et dans ce cas, le département l'utilise pour légitimer sa décision, si plus tard on l'attaque.

Il serait intéressant de savoir combien de condamnés ont été graciés depuis quelques années, et dans combien de cas, il y avait réellement lieu de communer la peine. Nous ne prétendons pas que le droit de grâce doit être supprimé, car il peut se trouver des cas où les prévenus ont été condamnés injustement, des cas d'erreur judiciaire. Chaque fois que le condamné est en mesure d'établir son innocence, les portes de la prison devraient lui être ouvertes, et, autant que possible, on devrait lui accorder quelque compensation. Mais ce n'est que dans les cas de cette nature qu'il y a lieu d'exercer le droit de grâce. Le magistrat ou juge d'instruction est mieux en mesure de proportionner la punition au crime que le ministre de la Justice, qui n'est pas au courant des circonstances, si ce n'est par l'entremise de tiers. Il ne sait rien des circonstances dans lesquelles la peine a été infligée. Il arrive si fréquemment aujourd'hui que les condamnés soient libérés à la suite de requêtes, que le peuple commence à n'avoir plus autant de respect pour l'administration de la justice; celle-ci devient une parodie. Le prévenu se dit: " Qu'on me condamne à la prison, j'en sortirai bientôt." Et si cet homme a des protecteurs, il en sortira en effet. Rien n'établit qu'il se repente ou qu'il se propose de s'amender à l'avenir ; son élargissement n'est qu'une question d' "opportunité ". Mais le pauvre diable qui est, sans influence et sans amis devra subir sa peine jusqu'au bout, bien qu'une épouse aimante et malheureuse, ou une mère dévouée, soit à compter les jours qui la séparent du moment de la libération.

L'article suivant est tiré du " Globe " :

Est-il vrai que l'esprit de justice commence à s'émousser au Canada ? Est-on porté de plus en plus à transiger avec le crime, à régler d'avance la nature du jugement et de la sentence, à subordonner la justice à l'arbitraire de la loi et à n'attribuer à la loi et à la vie qu'une autorité ou une importance relatives ? La position sociale, l'état de fortune, l'influence politique sont-ils donc des facteurs à considérer dans l'administration de la justice, ou dans la punition du crime ? Telles sont les questions que soulèvent, et signalent à l'attention, des événements récents que ni les autorités judiciaires ni le public canadien ne sauraient considérer à la légère. L'étude de ces questions implique l'examen du tempérament et de l'attitude de tous les fonctionnaires, avocats, magistrats et juges, ainsi que des divers ministères de la justice dont ils relèvent, tant au fédéral qu'au provincial. Il importe de poser carrément, brutalement, ces questions, car si l'esprit de justice faiblit, si le crime n'est pas suivi du châtiment, la vie au Canada perdra toute force et toute dignité.

Ces trois extraits donnent une bonne idée de la discussion suscitée par les conversations et les idées courantes dans le pays relativement à cette affaire. Le ministre de la Justice va-t-il prétendre que le " Globe ", ou l'un quelconque de ces journaux, pour avoir discuté la question et affirmé combien il est important de voir à ce que tous les bureaux, même ceux relevant du Gouvernement fédéral, fassent leur devoir, de manière à ce que tout rentre dans l'ordre, et à ce que l'esprit de justice ne soit pas affaibli ni obscurci dans notre pays,—va-t-il prétendre, dis-je, qu'ils expriment par la leur défiance à l'égard de lui-même ou du Gouvernement ? Aucun des rédacteurs de ces journaux n'a eu cette pensée ; mais en leur qualité de grands or-

ganes de l'opinion publique, ils sont tenus de mettre à l'étude les questions d'actualité, et celle-ci en est précisément une. L'opinion de ces journalistes était précisément la mienne. J'étais d'avis que depuis quelque temps au Canada, comme aussi certainement aux Etats-Unis, on observait un relâchement dans l'administration de la loi, la manifestation d'un esprit de charité exagéré et déformé, aboutissant à la tolérance du crime et à l'élargissement des prisonniers, ainsi qu'à la commutation des peines, état de choses peu favorable au bien-être du corps social, et à l'encontre duquel les meilleurs antidotes sont précisément les discussions de cette nature-ci. Je pris donc la résolution de soulever cette question lorsque la Chambre serait convoquée, de la présenter sous le meilleur jour possible, et d'obtenir le plus possible de renseignements, de manière à tranquilliser l'esprit public, du moins en ce qui regarde le côté administratif de la question. C'est ce qui m'a engagé à la soulever, et à mon avis, il n'y a pas lieu pour le ministre de la Justice d'interpréter cette initiative de ma part comme une attaque dirigée contre lui personnellement. Je vous assure, monsieur l'Orateur, si l'honorable ministre veut accepter l'assurance que j'en donne, qu'il ne m'est venu à l'esprit aucune pensée de cette sorte. Il se sent dit-il, attaqué personnellement. Mais tout homme qui accepte une position publique doit s'attendre à la critique ; il ne doit pas se figurer que les attaques dirigées contre son département, toutes vives qu'elles puissent être, le visent personnellement dans tous les cas. Mais allons donc, les ministres n'auraient aucun repos, ni le jour ni la nuit, s'ils se figuraient que toute critique, juste, injuste ou insignifiante, dirigée contre les bureaux des grands départements de l'administration, les vise personnellement. Que l'honorable ministre s'endurcisse et se montre moins sensible aux attaques. S'il ne le fait pas de lui-même, les événements de la politique s'en chargeront pour lui dans le cours de sa carrière, et il finira par se rendre compte que, dans neuf cas sur dix, c'est le département même et la conduite générale des affaires, qui sont l'objet des critiques, et non pas le ministre, bien que celui-ci, en sa qualité de chef et d'esprit dirigeant du ministère soit tenu responsable de tout.

Il m'a semblé que l'honorable ministre n'avait pas montré tout à fait assez d'égards pour un modeste jeune homme comme moi, quand il a prétendu que les termes de la résolution indiquaient une connaissance très incomplète de la procédure suivie au département de la Justice dans l'exercice du droit de grâce, si toutefois, ils n'avaient pas pour but de créer une fausse impression. S'il me le permet, je dirai que je possède une certaine connaissance de la procédure suivie en pareil cas ; mais je n'en suis pas moins reconnaissant à l'honorable

M. FOSTER

ministre, comme aussi la Chambre, j'en suis sûr, d'avoir expliqué par le menu les mesures prises à cet égard. Et pour lui avoir fourni cette occasion de faire en cette Chambre cette longue et minutieuse dissertation, je dois avoir quelque titre à sa reconnaissance. Cette dissertation elle était des plus admirables à bien des égards, bien qu'à la rigueur la Chambre put s'en passer pour l'intelligence de la présente motion.

Il s'est défendu contre ce qu'il a appelé une insinuation de ma part dont le but aurait été de faire croire qu'il était dominé par l'esprit de parti. Or, je pense pouvoir m'en remettre à toute personne qui voudra bien se donner la peine de lire demain le compte rendu des Débats : elle constatera que je n'ai rien dit à cet effet, que je me suis borné à signaler des faits précis. J'ai constaté que, d'une extrémité à l'autre du Canada, on était fermement convaincu de l'efficacité des "protections" dans le domaine de la politique ; le peuple est bien persuadé que pour obtenir quelque chose du Gouvernement, que ce soit affaire de faveur ou de droit, il est nécessaire de s'adresser à lui par l'intermédiaire de ses propres amis, en d'autres termes, de mettre en œuvre le jeu des influences, de faire jouer ce qu'on appelle vulgairement les ficelles. J'ai déclaré que cette observation n'était pas applicable plus particulièrement au Gouvernement actuel ; qu'elle était vraie des deux partis et de tous les gouvernements, et que cette opinion continuerait d'avoir cours dans notre pays tant qu'on n'aura pas déraciné, un de ces jours,—j'espère que ce sera bientôt—cette pratique vicieuse du "patronage", source de tant d'abus.

La résolution est loin d'être aussi radicale que le ministre de la Justice aurait voulu le faire croire à la Chambre. Mais elle va peut-être un peu plus loin que je ne me proposais. Par les termes "le nombre des condamnés qui ont été libérés " je n'ai pas voulu dire qu'on devrait relever tous les cas de condamnés qui ont bénéficié du système de libération conditionnelle inauguré, ces années dernières. Je n'ai eu en vue que les cas de mise en liberté par voie du pardon et non pas les cas de libération conditionnelle ; car alors, l'élargissement est simplement conditionnel, et le détenu peut être incarcéré de nouveau, si les rapports des agents sont défavorables. Ainsi donc, à cet égard, ma résolution va peut-être un peu plus loin que je ne le désirais, si c'est là l'interprétation qu'en fait le ministre.

En outre, je reconnais tout de suite qu'il y a de sérieux inconvénients à publier les noms de ceux qui ont subi une condamnation au criminel, qui ont été écroués comme tels, et plus tard graciés et mis à même de s'amender.

Il est humain, charitable et convenable que le moins possible—et, s'il se peut, que rien—de l'histoire ancienne soit mis au jour, et ce n'était aucunement ma pensée dans le temps que les noms fussent pu-

bliés dans tout le pays. D'autre part, je conçois que les documents une fois déposés ne sont pas nécessairement publiés ; ils passent d'abord par les mains du greffier, puis entre celles du membre qui en a demandé le dépôt ; et tout membre du Parlement, tout journaliste même, en règle générale, est admis à les compulser. Les journalistes seraient dès lors en mesure de publier les noms des criminels libérés, s'ils désiraient le faire, quoique je ne voie pas ce qui pourrait les y engager. Somme toute, à la suite des explications données par le ministre de la Justice je ne me sens aucunement disposé à demander que les noms soient fournis. Il y a deux ou trois cas que je pourrais soulever de nouveau ; mais en conformité de l'avis donné par l'honorable ministre, je consens de grand cœur, pour le moment du moins, à biffer cette partie de ma résolution et à ne pas demander la liste des noms. Je serais le dernier homme au monde à susciter le moindre obstacle aux desseins de ces malheureux qui retournent à une vie de liberté, avec la bonne résolution de se refaire une réputation et de se créer un foyer. Quant à la durée de la détention et à la date de la mise en liberté dans chaque cas, personne ne s'est opposé à ce qu'elles soient indiquées, si je ne me trompe. Ce sont de simples renseignements d'une nature statistique.

Quant au motivé de l'élargissement, j'ai été ministre moi-même, je sais parfaitement bien comment les choses se font. L'objection du ministre se ramène à ceci, qu'il est inexpédient de faire le dépôt de ces rapports confidentiels. Ce n'est pas ce que j'ai demandé, il était même loin de ma pensée de le demander. Je suis toujours d'avis que le Parlement dans certains cas, qui doivent être d'une nature spéciale, a le droit d'exiger le dépôt du dossier tout entier, et c'est ce qu'on a fait en mainte occasion. Ce que j'avais dans l'esprit c'était d'obtenir, en vue de renseigner le peuple, le nombre des sentences, le nombre des pardons et les motivés de ces pardons. La députation se rendra parfaitement compte de ce que peuvent être ces raisons ; l'honorable ministre en a lui-même mentionné plusieurs. Par exemple, la bonne conduite certifiée par le surintendant du pénitencier ou de la prison, peut être une raison suffisante. Il serait très suffisant d'indiquer comme raison : "bonne conduite," ou "bonne conduite sur recommandation du surintendant".

L'hon. M. BRODEUR : Mais si l'élargissement était fondé sur le rapport d'un juge?

L'hon. M. FOSTER : Je n'exige pas le rapport du juge dans tous les cas, ce n'est pas ce que j'ai demandé. Dans un tel cas il pourrait être indiqué une bonne raison. Par exemple, que le juge chargé de l'instruction de l'affaire a signalé de nouvelles circonstances, et que sur le rapport favorable du tribunal, il a été accordé une rémission de peine. C'est une raison qu'il est facile d'indiquer au tableau. Puis, il peut arriver que, suivant le rapport du juge, un public par trop prévenu ait injustement influencé le jury, et qu'une fois les esprits revenus de leur première exaltation, on se rende compte qu'il y a lieu d'exercer la clémence. Je ne suis pas avocat, mais je pense qu'il serait possible d'obtenir un nouveau procès sur une allégation de cette nature. Ou bien encore, il pourrait arriver que, lors de la première instruction de la cause, tous les faits n'aient pas été révélés, que de nouvelles circonstances aient été mises au jour par la suite ; et comme il y aurait lieu en conséquence d'accorder un nouveau procès, ce serait aussi une bonne raison d'accorder une réduction de la peine. Il y a d'autres raisons, la provocation plus qu'ordinaire, la bonne conduite antérieure. Beaucoup de crimes sont commis dans un moment d'emportement. Ce qu'on peut appeler une folie passagère s'empare de l'individu et lui fait commettre le crime. D'aucuns prétendent que personne n'est dans son état normal lorsqu'il commet un crime odieux ou révoltant, mais que, pour le moment, il est, dans cette mesure atteint d'aliénation mentale. On se rend compte du danger qu'il y aurait d'insister sur un plaidoyer de cette nature. Mais il est certain qu'à mainte reprise il arrive qu'un individu de bonne réputation et de conduite irréprochable emporté soudain par la passion, commet un crime. Il est en conséquence incarcéré. Il peut être parfaitement vrai que le juge ou le jury ne sauraient, en considération de sa bonne conduite passée, entraver la justice, mais cette bonne conduite passée, jointe à sa bonne conduite dans la prison, peut fournir une excellente raison de réduire la peine. La députation s'en rend facilement compte. Ce sont des indications de cette nature que je demandais, et j'espère que le ministre de la Justice va bien se persuader que je n'ai pas besoin de ces rapports confidentiels de surintendants, de juges et d'agents spéciaux, que je ne désire nuellement voir les secrets de familles étalés aux regards de la Chambre et du public.

On devrait me fournir je pense les noms des avocats. Je trouve dans les observations de l'honorable ministre de la Justice, trois bonnes raisons pour que cette partie de la résolution soit adoptée. Il déclare qu'il n'y a rien de mal à ce qu'un avocat intègre cherche par des moyens honnêtes à obtenir une rémission de peine dans certain cas.

Je suis entièrement de l'avis du ministre de la Justice à cet égard, et en pareille circonstance, l'avocat ne saurait voir d'un mauvais œil que son nom soit divulgué. Il a objecté, en outre, que quatre-vingt-dix fois sur cent il n'intervient pas d'avocat; alors cette partie de la résolution ne lui causera aucun ennui. Sa troisième raison est la meilleure de toutes, à mon point de vue. Le ministre de la Justice déclare qu'à ce qu'on lui dit les avocats, dans certaines causes auraient exigé des honoraires exhor-

bitants de criminels ou d'amis de criminels, soit en raison de l'influence qu'ils prétendaient exercer, soit sous quelque autre prétexte. Je pense avoir noté exactement les paroles du ministre. Il a dit: "Des honoraires élevés ont été acceptés par des avocats qu'on aurait pu croire incapables d'une telle conduite". Et il est allé jusqu'à dire que dans ces cas, l'affaire aurait dû être signalée à l'association des avocats qui se serait chargée de faire justice. Alors je dis qu'il serait méritoire et utile de faire connaître les noms de ces avocats, si par là on empêche la répétition de tels abus, savoir l'exploitation des amis de ces pauvres malheureux par des personnes qui sont censées être particulièrement habiles à régler ces sortes d'affaires, à cause de l'influence qu'elles exercent dans les conseils du parti alors au pouvoir. Si cette publication des noms des avocats doit en effrayer quelques-uns, alors qu'on les fasse connaître.

J'ai pensé qu'il serait utile de donner ces explications et d'indiquer exactement ce que je veux obtenir. Je bifferais "les noms des condamnés". Quant aux "motivés", je me suis expliqué, et je ne pense pas qu'on puisse refuser de me les fournir. Mais pour le cas où je n'aurais pas été très bien compris, je vais ajouter ici un mot. On conçoit facilement ce qui m'a engagé à demander l'indication des motifs: il se trouvera, par exemple, une liasse couvrant cinq cents cas, mais sans qu'il soit donné de motif légitimant la réduction ou le pardon; le document est évidemment incomplet. Les raisons peuvent être indiquées sous six ou huit rubriques. S'il n'était pas indiqué de raison, le malaise manifesté dans les extraits que j'ai cités ne ferait qu'augmenter. On verrait que dans tel cas le criminel a été gracié, mais il faudrait deviner les motifs qui ont dicté la rémission ou le pardon. Ce serait, à mon avis, chose facile que de fournir ces renseignements. Je pense avoir aplani toutes les difficultés signalées par le ministre de la Justice. Que la motion ainsi modifiée soit adoptée, qu'on me fournisse les renseignements demandés et je serai satisfait. Mon but était d'abord d'obtenir des renseignements statistiques, afin que le peuple sache à quoi s'en tenir sur le nombre des rémissions et des pardons. J'aimerais à connaître les raisons dans chaque cas, bien que, comme je l'ai expliqué, je ne demande assurément pas le dépôt de rapports privés ou autres documents de cette nature. Puis, il faudrait indiquer la durée de la détention, la date de la mise en liberté et le nom de l'avocat qui a obtenu cette mise en liberté.

Sir WILFRID LAURIER : Si on me le permet, je dirai à l'honorable membre (M. Foster) qu'il serait difficile d'indiquer ce qui a motivé la rémission des peines. Dans nombre de cas, l'affaire a été renvoyée à un juge, le juge a fait son rapport, et la seule inscription au dos c'est "accordé" ou "refusé", sans indication de raison.

L'hon. M. FOSTER : Je ne demande pas le dépôt de documents confidentiels. Dans les cas de la nature de ceux que vous dites, il ne sera pas nécessaire d'indiquer de raison.

Sir WILFRID LAURIER : Alors l'honorable député ne demande l'indication du motivé que lorsque ce sera possible ?

L'hon. M. FOSTER : Oui, que cette partie soit ainsi conçue : "Les raisons d'une telle décision dans la mesure où il est possible de le faire."

Sir WILFRID LAURIER : Alors, la motion devra, une fois modifiée, être conçue dans les termes suivants :

Etat indiquant le nombre de recours en grâce. . . .

L'hon. M. FOSTER : Je n'exige pas qu'on indique le nombre des recours.

Sir WILFRID LAURIER : Il pourrait être utile de l'indiquer.

L'hon. M. FOSTER : En effet, ce serait plus complet. On aurait sous les yeux le nombre des recours en regard de celui des élargissements.

Sir WILFRID LAURIER (lisant) :

. . . le nombre des recours en grâce en faveur de détenus, et le nombre de ces recours qui ont été agréés depuis 1896 par le ministre de la Justice avant l'expiration de la peine, les motifs de ces décisions autant que possible et le nom de l'avocat qui s'est occupé d'obtenir la mise en liberté.

L'hon. M. FOSTER : Il faudrait aussi indiquer la durée de la détention et la date de la mise en liberté. Le ministre de la Justice ne s'y est pas opposé.

M. SPROULE : Cela ne comprendrait pas, si je comprends bien, ceux qui ont obtenu la rémission d'une partie de leur peine, ceux dont la période de détention a été réduite.

Sir WILFRID LAURIER : Je pense que oui.

M. l'ORATEUR : "Le nombre de ces recours qui ont été agréés" comprendrait à la fois ceux qui ont été agréés pour le tout et ceux qui ont été agréés en partie.

M. BERGERON : Mais je crois qu'on a biffé "les motifs de ces décisions".

L'hon. M. FOSTER : Je ne demande pas le dépôt du rapport du juge.

M. BERGERON : Dans l'affaire de Shortis, j'avais demandé à la Chambre de déposer tous les documents ayant trait à la commutation de la peine ; la Chambre ordonna que tous les documents fussent déposés, c'est ce qui fut fait. Un des rapports du juge était d'une nature strictement confidentielle, et le juge avait demandé qu'il

ne fût pas déposé sur le bureau ; mais il n'en fut pas moins déposé, la Chambre l'ayant ordonné. Tous les rapports furent déposés.

L'hon. M. LEMIEUX : En quelle année était-ce ?

M. BERGERON : En 1894 ou 1895. Sir Charles Hibbert Tupper était alors ministre de la Justice. Je me borne à rappeler à la Chambre qu'on ne s'est pas opposé au dépôt de ces documents, même de ceux d'une nature confidentielle.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Bergeron) n'était pas à son siège, je pense, quand le ministre de la Justice a déclaré qu'il se trouvait trois affaires, celle de Riel, celle de Shortis, et une autre, dans lesquelles tous les documents avaient été déposés. C'étaient des causes d'une nature très exceptionnelle, et c'est la nature exceptionnelle des circonstances qui légitimait cette manière de faire ; mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) reconnaît qu'en règle générale il n'y a pas lieu de déposer le rapport confidentiel du juge.

M. BARKER : Il me semble que les mots "autant que possible" ne rendent peut-être pas exactement l'idée. Je dirais : "autant qu'il sera jugé expédient."

Sir WILFRID LAURIER : J'approuve la proposition.

M. E. A. MACDONALD : Comme l'honorable député (M. Foster) a reconnu qu'il ne serait ni sage ni convenable d'adopter la pratique de faire connaître à la Chambre et au pays les noms des personnes graciées ou libérées, je dirai qu'il me semble inexpédient d'indiquer les noms des avocats, car cela équivaudrait presque à indiquer les noms des détenus. Si les noms des avocats sont indiqués, il sera facile de découvrir ceux de leurs clients.

M. SPROULE : Pas du tout, si vous les désignez par des numéros.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

## ADOPTION D'UNE MOTION POUR LE DEPOT DE DOCUMENTS RELATIFS A DES CONCESSIONS FORESTIERES.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) propose :

Qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre pour inspection les originaux des demandes et soumissions relatives aux coupes de bois nos 1220 à 1226, 1238 et 1272.

Monsieur l'Orateur, à l'appui de cette résolution je déclare simplement que j'ai besoin des originaux parce que je ne saurais sans eux rendre justice à la cause. Je ne trouve pas dans les copies les renseignements que les originaux me fourniraient.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député n'était pas à son siège aujourd'hui quand j'ai demandé au premier ministre ce qu'il se proposait de faire relativement à ces quatre motions. Le premier ministre a répondu qu'il allait considérer l'affaire et donnerait sa réponse mercredi.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député désirait savoir si ces motions devaient être rayées du feuilleton et considérées comme ayant été adoptées sans débat ; mais l'honorable membre est bien libre de proposer sa motion s'il le désire.

M. LAKE : J'ajouterai simplement que je n'ai jamais demandé en cette Chambre le dépôt de documents sans avoir ce que je considérais être de bonnes raisons de le faire en vue de l'accomplissement de mon devoir de député.

Sir WILFRID LAURIER : L'attitude que j'ai prise à ce sujet aujourd'hui, c'est qu'une motion de cette nature ne saurait être adoptée sans qu'on puisse donner des raisons suffisantes pour légitimer cette procédure inusitée. Nous savons maintenant à quoi nous en tenir. Les raisons avancées par l'honorable membre sont suffisantes, en ce qui me concerne pour légitimer la motion. Mais j'aimerais à la modifier par l'addition de ce qui suit :

Lesdits documents ne formeront pas partie des archives de cette Chambre, mais une fois inspectés devront-être retournés au commis du département de l'Intérieur.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre décide de nommer sur-le-champ une commission d'enquête chargée de s'enquérir du besoin qui se fait sentir au Canada d'un enseignement professionnel, et de faire rapport des voies et moyens en vue de parer à ce besoin.

Monsieur l'Orateur, cette résolution a été approuvée par quelques-uns des corps les plus éminents de notre pays. J'ai l'honneur de la présenter au Parlement à la requête à la fois du "Trades and Labour Congress of Canada," société représentant un très grand nombre des ouvriers et gens de métier de notre pays, et de la "Canadian Manufacturers' Association," société qui compte parmi ses membres une grande partie des patrons manufacturiers de notre pays. Ces deux corporations ont donné beaucoup de temps à l'examen et à l'étude de cette proposition, et toutes deux l'approuvent. Elle a également été approuvée par quelques-uns des principaux éducateurs du Canada, universitaires éminents, et par plus de trente de nos principales chambres de commerce, établies dans les centres industriels les plus importants du Canada. Je mentionne ces

circonstances au début, afin de faire voir à la Chambre que la question de l'enseignement professionnel est de grande actualité au Canada. Les esprits les plus avisés chez nous ont mis la question à l'étude, et l'opinion générale c'est que le moment est venu de faire quelque chose à cet égard, ou du moins de s'enquérir de la possibilité d'établir au Canada un système d'enseignement professionnel. J'aurais préféré qu'un membre de la députation mieux au courant de la matière se fût chargé de proposer la résolution Je n'ignore pas qu'il s'en trouve parmi mes collègues de mieux au fait de cette question dans ses grandes lignes et dans ses détails.

J'espère qu'avant la clôture du débat, quelques-uns de ces députés feront profiter la Chambre de leur expérience.

Je demande la permission de faire consigner dans les "Débats" officiels de cette Chambre le vœu exprimé sur cette question par le congrès des métiers et du travail. Il est ainsi conçu :

Considérant que les ressources naturelles du Canada, dans ses rivières, dans ses forêts, dans ses terres arables sont incalculables, d'une énorme valeur et ont un besoin urgent d'être exploitées et mises à profit par les moyens les plus perfectionnés et les plus approuvés ;

Considérant que les présentes méthodes d'exploitation exigent un encouragement plus scientifique—surtout dans la partie mécanique—sur de larges bases nationales au moyen d'un mode d'enseignement spécial et approprié,

Le congrès des métiers et du travail se déclare favorable à l'établissement d'écoles techniques industrielles dans tout le Canada et donne au comité exécutif de cette association le mandat impératif de faire tous ses efforts, à une date rapprochée, pour appeler l'attention du gouvernement fédéral sur l'importance de cette question, en vue d'obtenir l'établissement d'un semblable système d'enseignement dans le pays.

Je citerai aussi le passage suivant d'un mémoire adressé par le congrès des métiers et du travail au gouvernement fédéral :

Les ouvriers du Canada sont fortement convaincus que la prospérité et le développement du pays exige l'établissement d'un vaste système d'enseignement technique. Ce moyen ne profitera pas uniquement aux ouvriers et aux patrons, mais à tout le pays. Nous voulons que le Canada soit au premier rang dans les arts et les industries et nous sommes justement à cette phase de développement industriel où l'établissement d'écoles techniques nous serait de la plus grande utilité.

L'association des manufacturiers canadiens a aussi adopté la résolution suivante:

Que le gouvernement fédéral soit prié de nommer une commission chargée de faire rapport sur le meilleur moyen à prendre pour établir un vaste système national d'enseignement technique pour mettre à la disposition de l'industrie et du commerce canadiens des aides d'élites choisis parmi nos nationaux,



afin de hâter le développement de nos industries et de mettre fin à l'état de choses actuel qui oblige les patrons à aller chercher à l'étranger les titulaires des positions les plus importantes et les mieux rétribuées dans les entreprises canadiennes.

A titre d'échantillons des trente ou quarante résolutions adoptées par les chambres de commerce, je citerai celle qui a été adoptée par la chambre de commerce d'Halifax qui est ainsi conçue :

Considérant que les nations les plus éclairées du globe ont donné la preuve que l'enseignement technique est l'arme la plus efficace dans la lutte industrielle moderne;

Considérant que les immenses ressources naturelles du Canada devraient être intelligemment et efficacement développées par les méthodes les plus perfectionnées;

Considérant que l'Etat doit aux Canadiens de leur fournir un enseignement technique approprié à ce développement;

Décide que le gouvernement fédéral soit prié de nommer une commission compétente chargée de s'enquérir des meilleurs moyens à prendre pour introduire l'enseignement technique dans tout le pays.

Je cite ces différentes résolutions pour faire voir que la demande d'écoles techniques n'est pas limitée à quelques localités, mais qu'elle est générale, d'un bout à l'autre du pays. Depuis trente ou quarante ans l'enseignement a subi de grandes modifications dans les pays les plus civilisés du globe. C'est ce qui a eu lieu surtout en Allemagne, en France, en Belgique, en Hollande, en Suisse, en Angleterre et aux Etats-Unis. Dans ces pays on ne se contente plus des anciennes méthodes routinières d'enseignement ; on dépense annuellement des sommes considérables pour l'enseignement technique. On fait partout de grands efforts pour reformer l'enseignement, pour mieux l'approprier aux besoins et aux milieux du peuple, dans l'espérance de mieux l'outiller pour les luttes de la vie et de permettre à la nation de maintenir son rang sur les marchés du monde. C'est une question qui renferme tous les éléments d'un grand problème national, commercial et industriel, et c'est en me plaçant à ce point de vue que j'en saisis aujourd'hui la Chambre.

De la part des industriels la demande d'un enseignement technique provient surtout de ce que depuis quelques années ils ont eu de la difficulté à se procurer des ouvriers d'élite en nombre suffisant pour les besoins de leurs industries. Ils ont eu à souffrir sur les marchés étrangers d'avoir à lutter avec leurs produits contre ceux des pays où il y a abondance d'ouvriers d'élites.

De la part des ouvriers la demande d'écoles techniques provient sans doute de la louable ambition de se perfectionner dans leurs métiers respectifs, pour que leurs labeurs soient moins pénibles et mieux rémunérés et aussi pour parvenir à une position plus élevée que celle qu'ils occupent actuellement.

Le plus grand obstacle que je prévois est de savoir au juste par quel moyen le Parlement canadien peut agir dans cette affaire, en présence du texte plutôt formel de l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui dit :

Dans chaque province, la législature pourra exclusivement décréter des lois relatives à l'éducation.

L'article 91 dit qu'en matière de commerce, le Parlement seul a juridiction. Si on objecte que le Parlement ne peut pas s'occuper de cette question parce que l'article 93 la met sous la juridiction exclusive des législatures provinciales, je répondrai d'abord que le mot " éducation " dans l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord doit être pris dans son acception générale et ne peut pas signifier l'enseignement technique ou industriel. Le patron enseigne à son apprenti dans l'atelier, et l'artisan à son aide, dans la forge. Cet enseignement tient de l'éducation, dans un sens, mais personne ne voudra prétendre que c'est de cet enseignement qu'il est question dont l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Le mot " éducation " ici veut dire l'enseignement que reçoit généralement un jeune homme de ce pays, grâce auquel il acquit une instruction scolaire ou académique et atteint à un certain degré de culture—dans les arts, les sciences, les classiques, les langues et la littérature, les mathématiques et autres connaissances de cette nature—qu'il le met à même de se faire une plus haute idée de ses devoirs et de ses responsabilités comme citoyen et le dispose à mieux jouir de la vie.

Voilà, à mon sens, l'acceptation ordinaire du mot "éducation", et je prétends que c'est dans ce sens qu'il est employé dans l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Mais l'enseignement professionnel est bien différent. Il se rattache plutôt à la question économique qu'à la question scolaire. On en retire plutôt un bénéfice pécuniaire qu'une culture plus raffinée.

Voilà la grande distinction à faire entre l'éducation au sens de ce mot dans l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et l'enseignement professionnel et pour rendre cette distinction plus claire, si c'est possible, pour rendre plus apparente la ligne de démarcation, permettez moi de donner un court aperçu des différents sujets qui sont enseignés dans une école professionnelle ordinaire. J'entre dans ces détails parce que chez moi comme chez beaucoup d'autres qui causent de la question, j'ai constaté une assez forte dose d'ignorance. Nous avons une compréhension assez vague et généralement superficielle de ce qu'est en réalité l'enseignement professionnel. Dans une école professionnelle ordinaire les sujets suivants, entre autres, seront enseignés: Il y aura un cours de physique, comprenant la lumière, la chaleur, le son, l'électricité et le magnétisme; un cours d'hydrostatique traitant des liquides, des gaz, des machines hydrauliques et autres ; un cours de mécanique traitant de la force, du mouvement, de la gravitation et autres sujets de cette nature; un cours de chimie où cette science sera enseignée théoriquement, pratiquement et expérimentalement; un cours de mathématique, donnant une somme suffisante de connaissances pratiques nécessaires dans les différentes spécialités; un cours de dessins à main levée et de dessin industriel; un cours de construction de machines et de modèles, un cours de construction, y compris la force de résistance des matériaux, un cours de dessin architectural et d'ornementation; un cours de modelage et généralement un cours très complet de minéralogie, de métallurgie, de géologie et de génie civil. Si on compare ce programme d'études à celui qui est ordinairement enseigné dans les institutions scolaires du Canada, on voit immédiatement qu'il y a une grande différence entre l'éducation au sens ordinaire de ce mot et l'enseignement professionnel dont il est question dans cette motion.

Ma seconde réponse à toute objection qu'on pourrait soulever quant au droit constitutionnel de ce Parlement de légiférer sur cette question, est que l'enseignement professionnel est si intimement lié au commerce et à l'industrie qui sont des questions de juridiction fédérale, qu'il aura une influence si directe sur la quantité et la qualité de nos produits industriels, qu'il aura un effet si marqué sur le développement de nos ressources naturelles et le perfectionnement de nos moyens de transport que nous pouvons affirmer sans crainte qu'il est du ressort du Parlement.

Mais il est encore une autre raison pour laquelle le Parlement devrait s'occuper de cette question. Nous n'avons qu'à regarder ce qui a été fait dans d'autres pays ou l'enseignement professionnel a donné de si beaux résultats, et si la Chambre veut bien me le permettre je dirai ce qui a été fait en Allemagne. Je n'ignore pas que la constitution de l'empire allemand n'est pas tout à fait semblable à celle du Canada, mais je tiens à expliquer comment on a traité cette question dans ce pays. L'enseignement professionnel en Allemagne, où il a si bien réussi, a été le résultat d'efforts combinés, efforts individuels, efforts des municipalités, efforts des états, districts ou cantons et efforts de l'autorité fédérale ou centrale. Je ne connais pas un seul pays où l'autorité centrale ait pris toute la charge et la responsabilité, mais partout ces écoles ont reçu de l'aide et de l'encouragement des particuliers, par souscriptions ou dotations. L'Allemagne a été l'inventeur ou l'initiatrice de l'enseignement professionnel. Dès 1825, il y avait une école professionnelle à Carlshrue, en Allemagne. Il y en eut une autre à Munich en 1827, une à Dresde en 1828, et une à Stuttgart en 1832. Elles furent les pionniers de cette grande œuvre qui a pris de telles pro-

portions que c'est en Allemagne qu'on trouve aujourd'hui le système le plus parfait, le plus complet, le plus répandu d'enseignement professionnel du monde entier. Il s'étend à toutes les phases de l'enseignement, il y a les écoles supérieures et les universités techniques. Dans les plus importantes écoles professionnelles allemandes on trouve ce qu'on appelle des classes complémentaires. C'est dans ces classes qu'entre l'élève après avoir passé par l'école commune et l'école d'enseignement manuel.

En Allemagne, il y a 2,200 de ces classes industrielles complémentaires, suivies par 320,000 élèves. Pour y être admis il faut avoir fait un cours complet dans une école commune et avoir travaillé à un métier pendant plusieurs années, du moins jusqu'à la fin de l'apprentissage. Ce point est très important et en voici la raison. Les conseils des métiers et du travail ont déclaré qu'ils ne tiennent pas aux écoles d'enseignement manuel qui ont pour effet de produire toute une armée de jeunes gens, à moitié ouvriers, qui n'ont pas appris à fond un métier quelconque et qui font concurrence aux ouvriers d'élite du pays.

Après les écoles professionnelles viennent les écoles des hautes études techniques, pour l'enseignement de certaines spécialités. L'Allemagne possède 524 de ces écoles et les cours spéciaux sont reportés dans la proportion suivante : 25 pour la mécanique, 58 pour les mines, 52 pour l'architecture et la construction, 10 pour la métallurgie, 117 pour les industries textiles, 24 pour la sculpture sur bois, 24 pour les arts industriels et le dessins, 41 sur la navigation, 52 sur la navigation en eau douce et 4 sur la construction maritime. Toutes ces classes sont suivies par de nombreux élèves.

Pour donner une idée de l'enseignement fourni dans ces écoles spéciales, je mentionnerai que dans une classe de construction on enseigne à tailler et à poser la pierre, à faire la brique, à appliquer le mortier, la menuiserie, la construction scientifique, l'usage, la force de résistance et la valeur des matériaux, le dessin, le modelage, l'ornementation, la décoration intérieure, le chauffage, la ventilation, la construction des routes et des ponts, le drainage et l'irrigation.

Dans les classes d'industries textiles qui sont les plus nombreuses et, sous certains rapports, les plus importantes on donne des cours spéciaux où l'on enseigne depuis les premiers rudiments du tissage jusqu'aux connaissances nécessaires pour l'installation et la direction des machines les plus perfectionnées. L'enseignement comprend le tissage, le filage, le blanchiment, la teinture, la manœuvre des machines, les propriétés des matières fibreuses, la fabrication de tous ces genres d'étoffes tissés ou filés.

Les Allemands ont aussi leurs écoles d'arts industriels, avec des cours spéciaux sur le dessin et les arts industriels qui visent plutôt à la valeur technique des produits qu'à leur fini artistique. On y enseigne le dessin, le modelage, l'ornementation, la peinture, l'ébénisterie, la sculpture sur bois, la poterie, la coupe du cuir. De plus, il y a neuf universités techniques générales et 3 universités minières techniques. Toutes ces institutions sont maintenues par tout l'empire et le gouvernement fédéral exerce un rôle de surveillant sur tout le système.

Comment pourvoit-on au maintient de toutes ces institutions? En partie par les contributions des élèves, 23 p. 100 ; en partie par le fonds municipal et les dons des particuliers, 49 p. 100 ; en partie par les subventions de l'Etat, 28 p. 100. On voit par là qu'en Allemagne l'enseignement professionnel n'est pas considéré comme une affaire locale ou municipale, mais comme une chose d'importance nationale.

La même idée prévaut aux Etats-Unis où dès 1862 on adoptait la loi Morell qui décrète que chaque état qui établira un collège d'agriculture ou une école industrielle recevra une forte subvention en terre du gouvernement fédéral.

L'état de New-York a reçu plus de 800,000 acres de terrain ; la Pensylvanie, 700,000 ; l'Ohio, 400,000, et d'autres états de moindres quantités. En 1890, le congrès adopta une autre loi, stipulant que tout état qui fonde un collège pour donner des cours spéciaux d'agriculture ou d'arts industriels a droit à une subvention fédérale, en espèces, de $15,000, avec une augmentation de $25,000. Aux termes de cette loi, l'an dernier le gouvernement fédéral a payé directement aux écoles professionnelles une somme de $2,500,000 et depuis l'inauguration du projet le trésor fédéral a versé une somme totale de $31,000,000, dont $15,000,000 en argent et $16,000,000 en terres. Grâce à ces subventions du gouvernement fédéral, les Etats-Unis possèdent aujourd'hui soixante écoles professionnelles. Dans 44 de ces écoles on enseigne les arts mécaniques ; dans 36, l'électricité ; dans 37, le génie civil ; dans 21, l'exploitation des mines ; dans 6, l'architecture ; dans 4, la métallurgie, et la construction des chemins de fer.

L'entretien de ces institutions coûtera des sommes énormes chaque année. Je n'en ai pas ici le chiffre exact, mais je constate que les dépenses sont reparties dans la proportion suivante : contributions des élèves, 12.8 p. 100 ; dotations 12.3 p. 100 ; subventions de l'état et des municipalités, 26.4 p. 100 ; subventions fédérales, 40.8 p. 100 ; autres sources 7.7 p. 100. Cette contribution des autorités fédérales à l'entretien de ces écoles fait voir la manière de voir de nos voisins sur cette question. Leur constitution ressemble en quelque sorte à la nôtre et cependant ils regardent l'entretien de ces écoles, non comme une question locale ou municipale, mais comme une question nationale.

Les mêmes conditions se retrouvent en Suisse dont la constitution ressemble aussi à la nôtre ; elle a un gouvernement fédéral

M. GUTHRIE.

dont la juridiction s'étend sur les affaires nationales, et des gouvernement de cantons avec juridiction sur les affaires locales. L'an dernier, la Suisse a dépensé environ un million de francs pour l'enseignement technique. Cette année, les industriels de Manchester s'aperçurent que leur plus sérieux concurrent dans l'industrie textile était l'Allemagne qui les supplantait rapidement sur les marchés du monde. La chambre de commerce de Manchester nomma une commission chargée d'étudier toute la question de l'industrie textile et celle de l'enseignement professionnel en Allemagne.

Plus tard le Gouvernement chargea aussi une commission d'étudier la question de professionnel dans ce même pays et aux Etats-Unis. Ces différentes commissions firent des raports et la question de l'enseignement professionnel fut mise à l'ordre du jour en Angleterre, en Ecosse, en Irlande et dans le pays de Galles. L'an dernier le gouvernement anglais a dépensé en Angleterre et le pays de Galles, seulement, £1,200,000 pour l'entretien des écoles techniques dans les villes. On trouve aujourd'hui de grandes écoles industrielles à Manchester, Bolton, Glasgow et des écoles techniques dans beaucoup d'endroits. Je vois par un journal d'Angleterre que des industriels offrent des récompenses pour encourager leurs ouvriers à suivre les cours de ces écoles. Il n'y a pas le moindre doute qu'en Angleterre cette question est considérée comme une question nationale.

En suivant l'exemple de ces pays où l'enseignement professionnel a obtenu de grands succès, je ne vois pas pourquoi le gouvernement canadien n'instituerait pas une enquête sur toute la question et n'entreprendrait pas à doter le pays d'un système d'enseignement professionnel comme ceux qui existent ailleurs.

Il est juste de dire que le Gouvernement fédéral a déjà fait quelque chose dans cette direction. La ferme d'expériences d'Ottawa n'est pas autre chose qu'une école professionnelle appliquée à l'agriculture. On y fait des expériences, ou il recueille des données statistiques ; on y étudie des sujets nouveaux et les enseignements qu'on retire de ces travaux sont répandus dans tout le pays. Personne ne peut nier les grands avantages qu'en ont retirés nos populations agricoles et le pays en général.

M. SPROULE : L'honorable député croit-il que la Constitution nous permettrait d'entreprendre l'enseignement professionnel de l'agriculture, comme cela se pratique à l'école de Guelph ?

M. GUTHRIE : J'allais justement aborder ce côté de la question. Parce que les provinces ont déjà fait quelque chose pour l'enseignement professionnel, ce n'est pas une raison pour que le Gouvernement fédéral ne puisse s'en occuper. On peut prétendre que toutes les matières qui sont enseignées dans une école industrielle ordinaire peuvent être enseignées à l'heure présente dans l'un ou l'autre des collèges ou universités de ce pays, mais je réponds à cela que dans ces collèges et universités on est sorti du programme ordinaire d'enseignement pour aborder l'enseignement professionnel et que, de plus, dans ces institutions, peu nombreuses, les cours sont loin d'être à la portée des apprentis et des artisans ordinaires de ce pays.

M. SPROULE : Le Gouvernement fédéral aurait-il, de par la Constitution, le droit d'établir des écoles dans le genre de celle de Guelph, établie en vertu de l'article 93 de l'Amérique britannique du Nord ?

M. GUTHRIE : Je ne vois pas que personne n'ait demandé au Gouvernement fédéral de se livrer à l'enseignement, mais dans quelques instants, je reviendrai sur le point que soulève mon honorable ami, car je me propose de me livrer à certaines considérations sur le rôle que le pouvoir fédéral pourrait jouer tout en s'abstenant de faire de l'enseignement.

Je répète que le gouvernement fédéral a entrepris à l'égard de l'agriculture, un travail qui a beaucoup d'analogie avec l'enseignement professionnel qui se donne dans les musés allemands, au sujet de l'industrie. Le gouvernement fédéral fait aussi de l'enseignement technique au Collège militaire royal de Kingston où il y a des cours de génie civil, distincts de l'enseignement purement militaire. Il a aussi établi des stations d'études historiques pour la marine, à Gaspé et sur la baie Georgienne. Nous avons voté des subsventions importantes à l'université McGill, sur le parcours de l'Intercolonial, pour le département des sciences appliquées , et c'est là de l'enseignement technique.

Dans ces différentes circonstances le Gouvernement semble avoir admis le principe de ma proposition, et je n'ai jamais entendu dire qu'il y avait conflit de juridiction ou que les provinces avaient soulevé des objections. Je suis aussi informé que l'association des manufacturiers canadiens avait pris la peine de se renseigner auprès des différents gouvernements provinciaux et que tous les premiers ministres, sans exception, avaient répondu qu'ils verraient avec plaisir le gouvernement fédéral entreprendre une étude complète de toute la question. Ainsi, il n'y a pas a redouter de froissements entre les provinces et les autorités fédérales.

Il est fort à propos de demander de quelle manière le gouvernement fédéral pourrait entreprendre cette tâche. Je crois que ce serait à la commission à trouver le moyen et c'est pour cela que nous demandons une commission. Il doit certainement y avoir un moyen constitutionnel d'aborder cette question. Le Parlement pourrait, par exemple, offrir une aide pécuniaire. Il pourrait

établir des stations de démonstration, dans le genre des stations d'expériences que nous avons déjà, où des expériences serait faites par des spécialistes avec des machines modernes et perfectionnées, pour en démontrer la valeur technique ; on pourrait étendre ces expériences à la réduction et à l'affinage des minerais canadiens. On pourrait établir des bureaux pour le classement et le pointage des produits industriels, comme il en existe à Berlin, à Washington et à Paris, où ces bureaux font le classement des produits industriels et en garantissent l'authenticité et la valeur. Les certificats des bureaux américains, allemands et français, quant à la pureté et à la valeur des produits sont acceptés sans conteste, sur tous les marchés du monde.

Le gouvernement fédéral a établi un département des mines où l'on expérimente sur une grande échelle le traitement du minerai par l'électricité ; on pourrait élargir le champ de ces travaux. Il y a une infinité de moyens par lesquels le Gouvernement, pour le plus grand bien du pays, pourrait aider à l'établissement de musées industriels et de stations d'expériences dans les différentes provinces. Je n'en dirai pas davantage; je dépose ma motion sur le bureau de la Chambre et j'espère qu'elle recevra un accueil favorable de la part du Gouvernement.

M. GEORGE SMITH (Oxford-nord) : Je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps, à cette heure avancée de la nuit. Je ne sais pas si l'honorable député de Wellington (M. Guthrie), quand il a mentionné mon nom, a voulu laisser entendre que je possède des connaissances spéciales en matière d'enseignement professionnel, bien que j'aie été pendant quelque temps attaché à une école industrielle à Woodstock, où il y a une classe d'enseignement manuel. Je veux parler du collège de Woodstock. Je puis dire que cette institution ne nuit nullement aux ouvriers, comme voudrait le faire croire le conseil des métiers et du travail. Ce département du collège sert surtout à compléter l'instruction des élèves à former des ouvriers, car la plupart de ces élèves se destinent à autre chose qu'aux travaux mécaniques.

A la réunion de l'été dernier à Woodstock, le ministre de l'instruction publique d'Ontario, a parlé de son intention de demander au gouvernement fédéral de subventionner l'enseignement professionnel. Nous vivons dans un siècle de concurrence. La rivalité s'établit d'homme à homme, et jamais la lutte n'a été plus vive que de nos jours. Outre la rivalité individuelle, il se livre aussi un gigantesque combat entre les notions pour la suprématie commerciale du monde. On lutte peuple contre peuple. On voit des trusts milliardaires luttant contre d'autres trusts milliardaires. La nation qui outille ses chefs d'industrie, qui possède un nombre suffisant de spécialistes instruits capables de devenir des chefs d'industrie, sortira vainqueur de la lutte. Quels sont ceux qui ont le plus contribué à transformer le monde et à le faire ce qu'il est aujourd'hui? On admettra que ce sont les inventeurs, les penseurs, les hommes comme les Stephenson, les Watts et les Kelwin, en Ecosse ; les Arkwright, les Farady, les Thompson et les Bessemer, en Angleterre ; les Verchow, les Hoffman et autres, en Allemagne; les Pasteur et les Berthelot, en France ; les Edison, les Teslo, les Marconi, les Bell, aux Etats-Unis et au Canada. Ces hommes ont plus fait que tous les généraux, tous les rois et tous les empereurs pour transformer le monde. Sur leurs bannières les anciens romains inscrivaient " S.P.Q.R."—" Senatus Populus que Romanus ". Nous pourrions inscrire les mêmes lettres sur les bannières commerciales d'aujourd'hui, mais elles signifieraient " Small profits, quick returns ".

Pour en revenir à la motion, si nous avions l'outillage que cette proposition tend à nous donner, nous pourrions, grâce à nos richesses naturelles, lutter contre n'importe quel pays. L'aide que le gouvernement fédéral pourrait donner à l'enseignement professionnel permettrait au Canada de lutter à armes égales et peut-être de triompher. L'Allemagne est un pays sans grandes ressouces naturelles avec une côte maritime restreinte, des ennemis armés sur toutes ses frontières et un énorme budget pour son armée et sa marine; et cependant, en trente ans ce pays s'est placé au premier rang des nations au point de vue industriel. En chimie, elle est probablement sans égaux. Prenons, par exemple, le cas du professeur Hoffman, de l'université de Berlin. En faisant des expériences avec les produits du goudron il a découvert le secret de fabriquer des teintures anilines. L'Angleterre monopolisait le commerce des teintures qu'elle fabriquait avec l'indigo, qu'elle retirait des Indes. Mais le professeur Hoffman a découvert des teintures supérieures extraites des produits du goudron et a presque ruiné le commerce des teintures d'indigo de l'Angleterre.

Parlant de l'Allemagne, l'ex-ministre de l'instruction publique d'Ontario, M. R. Hartcourt, devant l'école industrielle de Toronto, disait:

Le collège technique royal de Berlin compte 140 professeurs, 260 agrégés et 3,500 élèves. Le génie civil, la chimie et la métallurgie sont au nombre des matières enseignées. Il y a des musées, des galeries d'art, des laboratoires gratuits. Les usines d'Allemagne emploient 4,500 chimistes. Le Wurtemburg, avec une population de 2,081,000 habitants, entretien l'université d'Etat de Lubingen, une école professionnelle, une école textile et une école des arts mécaniques et une autre pour l'industrie de la construction; trois écoles de tissage, 231 école de perfectionnement industriel; 18 écoles d'économie domestique pour les femmes, un collège commercial et une école des hautes études agricoles. Dans un seul grand établissement industriel,

il y a 150 experts chimistes, presque tous docteur en philosophie.

Ces faits sont reconnus par les hommes les plus éminents de tous les pays. Lord Roseberry et M. Jos. Chamberlain les ont admis. L'Angleterre depuis quelques années s'est ressaisie, sous le rapport de l'enseignement professionnel. M. Carnegie s'est rendu compte de la situation. En 1901, il a contribué l'énorme somme de $42,200,000, soit $11,000 par jour, aux hautes études et à l'établissement de bibliothèques publiques. Cecile Rhodes, dans son testament reconnaît l'importance de cette question. Le gouvernement d'Ontario en a fait autant dépensant des sommes considérables pour son école de sciences appliquées et le collège agricole de Guelph. M. Dewar, le président de l'association pour l'avancement des services, à la réunion de Belfast en 1902, prononça un discours qui est ainsi rapporté.

Il reproche à la nation et surtout à la classe industrielle son indifférence envers la cause de l'instruction. Il établit une comparaison entre l'Angleterre et l'Allemagne au point de vue de l'enseignement professionnel et du zèle apporté pour encourager les recherches scientifiques. Les industriels allemands emploient environ 4,500 chimistes grassement rétribués, c'est-à-dire trois fois plus que l'Angleterre. Les Allemands profitent des découvertes de nos savants et leurs ouvriers grâce à leurs connaissances variés, en font bénéficier l'industrie et le commerce. Nous avons les cervaux, la matière brute et l'argent, mis il nous manque la diffusion de l'instruction parmi le peuple, sans laquelle les découvertes des hommes de génie restent sans profits. Le grand malheur, dit M. Dewar, ce n'est pas que les Allemands aient monopolisé plusieurs industries dûes aux progrès de la chimie, mais qu'ils soient de deux générations en avant de nous sous le rapport de l'enseignement professionnel et de l'outillage des spécialités.

Comme je l'ai dit, l'Angleterre s'est considérablement ressaisi depuis quelques années—en réalité, depuis ce discours de M. Dewar—en établissant des écoles professionnelles dans différentes parties du royaume et accordant de l'aide à ces écoles.

Quant à l'opinion publique dont a parlé mon honorable ami, je dois dire qu'il y a trente ou quarante ans, il y avait un sentiment très prononcé contre ce qu'on appelait l'instruction classique. On connaît la boutade attribuée à Horace Greeley: "De toutes les bêtes à cornes, préservez-moi surtout des gradués de collège". Je suis convaincu qu'un grand changement s'est opéré depuis. J'ai souvent conversé avec des gens qui avaient visité les principales usines et les grands établissements industriels des Etats-Unis et qui m'ont exprimé leur étonnement en constatant le grand nombre de jeunes gradués des universités à qui on a confié la direction d'entreprises industrielles considérables. M. John Foster Fraser, dans le numéro de juin 1903, de l' "Electric", parlant des industriels américains, dit :

En visitant les usines américaines j'ai été plus qu'étonné du nombre de très jeunes gens, a peine âgés de vingt-quatre ans, qui sont gérants et chefs de département et commandent à des milliers d'ouvriers. Il n'y a pas de salaire trop élevé pour un jeune homme qui a du jugement et des aptitudes.

La résolution de l'association des manufacturiers canadiens, dont a parlé l'orateur précédent, a sans doute été inspirée par ce qui est arrivé à M. Clergue, au Sault-Sainte-Marie. Il a dû faire venir des chimistes de Suisse et d'Allemagne. Mais je suis heureux de pouvoir dire que nous formons actuellement à McGill et à l'école des sciences appliquées, de Toronto, des hommes capables de remplir les fonctions dont parle la résolution des industriels canadiens.

Permettez-moi de revenir sur cette question du sentiment populaire à l'égard de l'instruction supérieure dans ce pays, car les gouvernements et les hommes publics sont obligés de tenir compte de l'état des esprits ; nous ne sommes ici que pour exécuter la volonté du peuple. Dans la partie du pays où j'habite, je crois que la généralité des cultivateurs considère que le Gouvernement a fait son devoir quand il a procuré l'instruction publique gratuite dans le numéro du mois de juin 1902, du "Popular Science Monthly". Il pose comme principe que l'instruction élémentaire est surtout profitable à l'individu, tandis que l'instruction supérieure profite surtout à l'Etat, et il en donne la raison. Il dit qu'en 1902 le peuple américain a dépensé $200,000,000, pour du sucre.

Si ce produit n'avait pas baissé de prix, grâce aux découvertes, aux méthodes perfectionnées, aux facilités plus grandes de transport, il aurait coûté cinq fois plus cher et la population des Etats-Unis aurait dépensé cette année-là pour son sucre, une somme de $1,000,000,000. L'économie réalisée et dont j'ai fait mention, serait suffisante pour payer les dépenses de l'enseignement supérieur aux Etats-Unis depuis la première année jusqu'à maintenant. Il fait remarquer en outre que l'instruction d'une seule personne qui découvre un procédé scientifique, d'une utilisation commerciale, compenserait les frais de l'établissement depuis son origine. Je crois qu'il s'est produit un changement dans l'opinion publique au sujet des questions que je traite. Je le remarque, par exemple, dans le cas des écoles d'agriculture. Je me souviens encore du temps où, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, on avait coutume de désigner les écoles d'agriculture sous le nom d'"écoles pour fermiers amateurs". On tournait ces institutions en ridicule, mais on n'en fait pas autant aujourd'hui. Nos cultivateurs sont heureux d'aller en promenade jusqu'à l'école d'agriculture et là de s'initier aux méthodes scientifiques et d'en faire l'application parce qu'ils en retirent des bénéfices.

De même que nous constatons un changement sur ce point, je crois qu'il s'est pro-

duit dans le public un revirement d'opinion au sujet de l'éducation supérieure. Nous savons, comme on l'a déjà dit que l'agriculture est l'occupation fondamentale au Canada. Les Etats-Unis ont certainement fait leur devoir envers l'enseignement agricole et en subventionnant les écoles d'agriculture. Je vais donner lecture d'un extrait de l'annuaire de 1902 :

Un des plus intéressants articles du nouveau volume est relatif aux résultats obtenus par l'œuvre des fermes d'expériences. Nos fermes d'expériences agricoles, forment maintenant le système le plus complet au monde pour les recherches relatives à l'agriculture, et les résultats qu'elles ont atteint ont une très grande influence sur nos fermiers. Il existe soixante de ces fermes occupant environ 1,000 individus instruits dans la théorie et la pratique. . .

Car ces institutions ne sont nullement des académies. Les hommes occupés à ces travaux d'expérience sont de véritables agriculteurs, de jugement sur et de bon sens commun.

. . . et elles fonctionnent dans chaque état ou territoire, y compris l'Alaska, Hawaï, Porto-Rico et les Philippines.

Leur recette annuelle s'est élevée, l'an dernier à $1,328,847, sur lesquels $720,000 provenaient du gouvernement fédéral et $608,847 des octrois budgétaires de chaque état ou de sources diverses. Ces fermes existent depuis quatorze ans à titre d'entreprise nationale et pendant ce temps, la dépense pour les recherches agricoles a été établie au taux moyen de un dollar pour $3,000 valant de produits de la ferme, ce qui ne peut pas être considéré comme une dépense extravagante.

Voyons maintenant le travail accompli par quelques-uns de ces établissements. Nous pouvons nous reporter avec une certaine fierté à ce qui a été fait par notre école d'agriculture de Guelph. Je crois que le professeur Zavitz, grâce à ses expériences sur les semences nouvelles, les blés et les autres grains a rendu de grands services à la population agricole et a augmenté prodigieusement les richesses du Canada. Ces établissements ont fait une œuvre remarquable aux Etats-Unis ; ils ont certainement remboursé au centuple et même plus toutes les dépenses qu'ils ont occasionnées. Prenez par exemple la découverte faite par la station d'expériences de Californie, à savoir, que les terres alcalines de la partie sud-ouest des Etats-Unis n'étaient pas un désert salé, que la substance blanche qui les recouvrait, était simplement une accumulation d'alcali produite par le manque de pluie et que s'il survenait des pluies assez abondantes, cette substance serait entrainée dans le sol et le fertiliserait. Cette découverte faite, on se mit à l'œuvre et on couvrit les terrains d'une couche de sulfate de chaux ; on établit des fossés d'écoulement souterrain et on irrigua avec l'eau des collines voisines. Aujourd'hui il y a dans cette région des terrains évalués à un prix unique au monde et utilisés pour des bosquets d'orangers et des vergers d'arbres fruitiers les plus productifs.

M. GUTHRIE.

Passons au galactomètre de Babcock, une invention de l'école du Wisconsin, dont le public a profité gratuitement, comme de beaucoup d'autres découvertes faites dans ces institutions. Celle-ci a rendu de grands services dans l'industrie de la laiterie.

Prenez les nouvelles semences de blé dont j'ai déjà parlé. Aux Etats-Unis, on calcule qu'on a augmenté la production du blé par la découverte de qualités améliorées à raison de cinq boisseaux à l'acre ou 40,000,000 de boisseaux dans une année.

Et les expériences faites sous la direction du professeur Atwater de l'école du Connecticut pour vérifier la valeur relative des substances alimentaires ! On plaça des bœufs dans des boxes en verre et ils furent nourris avec une certaine variété d'aliments ; on prit des relevés exacts et méticuleux et on tira des chiffres des déductions établissant la valeur scientifique des aliments variés sur lesquels on avait fait les expériences.

N'oublions pas les procédés de culture dans les terres en jachère désignés sous le nom de système de Campbell pour la culture en jachère et qui a ajouté largement à la valeur des terrains de la " Saskatchewan Valley Land Company", bien connue de la Chambre.

Un autre sujet auquel j'ai donné quelque peu d'attention, ce sont les expériences faites avec les engrais. Nous constatons que sur la terre, les provisions de nitrate sont presque épuisées et l'on estime que dans vingt-cinq ans environ les réserves de guano dans les îles du Pacifique et les régions sans pluie du Pérou et du Chili seront consommées. La nécessité est la mère des inventions. Les hommes de science se sont mis à la recherche d'une source d'azote. On sait que l'air que nous respirons n'est qu'un simple mélange d'oxygène et d'azote et les chercheurs s'efforcent de découvrir un procédé pour extraire l'azote de l'air. Aux chutes de Niagara, les expériences ont été continuées pendant quelques années par l'Atmospheric Products Company. J'ai lu qu'on avait découvert un procédé au moyen duquel l'acide azotique pouvait être manufacturé pour le commerce par des courants électriques traversant l'air atmosphérique dans des chambres et que le prix de revient était de 2 cents ½ la livre.

En Norvège où la main-d'œuvre est à meilleur marché et où il existe sans doute d'excellentes sources d'énergies hydro-électriques, on peut obtenir ce produit à un prix encore moins élevé. Sir William Crooks a aussi découvert à Londres un procédé au moyen duquel on prétend que l'azote peut être extrait de l'air et devenir un produit de commerce qu'on peut employer comme engrais. Si cette découverte entre dans le domaine des réalités, elle révolutionnera l'agriculture.

Certes le Gouvernement aurait raison d'aider à de semblables expériences ou même

d'accorder une subvention pour obtenir de tels résultats qui sont la source de si grandes richesses et qui profitent à toute la nation.

Constatons encore les progrès accomplis dans les machines agricoles. Suivons l'évolution de la moissonneuse : commençant par la faucille ou ramassette, nous arrivons aux premiers essais d'une moissonneuse construite par l'homme qui est aujourd'hui l'honorable sénateur de cette division, j'ai nommé M. Mernar. Dans sa jeunesse il a construit une moissonneuse sur laquelle un homme se tenait sur un haut siège recourbé, avec une fourche à la main pour enlever les gerbes. La nouvelle phase de l'évolution fut l'introduction du rabateur. On avait constaté qu'on ne pouvait couper qu'une rangée et qu'aussitôt qu'on tournait, les chequ'à l'évolution de la moissonneuse-lieuse laient. L'invention suivante fut le râteau qui dispensa de l'emploi d'un homme occupé à râteler. Puis vinrent les tentatives de lieuses-automatiques avec du fil de fer jusqu'à l'évolution de la moissonneuse-lieuse avec la ficelle à engerber et le cadre en acier telle que nous l'avons aujourd'hui.

Tous ces progrès sont attribuables à l'inventeur, à l'homme qui pense, à l'homme qui devrait être encouragé par ce Gouvernement ou par tout autre, en raison de l'immense actiou productrice de richesses engendrée par de telles découvertes. Prenez par exemple l'augmentation produite par le développement industriel de l'outillage agricole. Voici des statistiques qui montrent qu'il y a quarante ans il fallait trois heures pour récolter un boisseau de blé; maintenant il ne faut que dix minutes de travail pour arriver au même résultat. Il y a quarante ans le prix de la récolte d'un boisseau de blé était de 17 cents ¾; aujourd'hui il n'est que de 3 cents ½. Constatez l'économie énorme due à l'amélioration dans le rendement industriel.

Une preuve toute récente de l'importance des recherches industrielles se trouve dans le rapport du docteur Haanel, publié l'an dernier sous les auspices du Gouvernement et traitant de la fonte des minerais par l'électricité. Je félicite le Gouvernement d'avoir nommé en décembre 1908 une commission chargée d'examiner les différents procédés mécaniques employés en Europe pour la fonte du fer et la production de l'acier. La commission a visité la France et d'autres pays et le résultat de ses études amena une suite d'expériences au Sault Sainte-Marie. M. Clergue mit son usine à la disposition de la commission et les expériences furent faites. Je ne citerai qu'un seul extrait du rapport du docteur Haanel, à la page 97 :

La fonte par voie électrique des minerais de fer au Canada, obtenu dans des fours convenablement construits, utilisant du charbon de bois ou du coke de tourbe provenant de nos tourbières qui sont immenses, peut être déclarée possible au point de vue commercial.

C'est là un progrès important qui peut avoir un contre-coup énorme sur l'avenir du Canada. Je crois que le premier outillage installé au pays pour la fonte par l'électricité a été établi à Welland (Ont.). Bien que je ne sois pas compétent pour m'étendre plus longuement sur les procédés de la fonte, je voudrais en terminant parler de l'Allemagne. Comme on le sait ce pays est à la tête de l'industrie mondiale pour la chimie et en général pour l'enseignement technique. Il est arrivé à ce résultat grâce à son système d'éducation technique qui a pu établir un trait d'union entre l'homme de science et le manufacturier. Dans les grandes villes manufacturières d'Allemagne et des Etats-Unis, on emploie des experts en chimie et les manufacturiers leur disent qu'ils ont besoin que certains problèmes soient étudiés. On leur communique les données et on leur demande de trouver la solution de ces problèmes. Ces experts sont très bien rétribués, mais ils sont supérieurement instruits. Le travail de cette nature se fait en Allemagne au prix de dépenses très fortes, mais malgré ces frais énormes, les manufacturiers ont trouvé que ce système leur rapportait de grands profits. A ce sujet je voudrais vous lire une déclaration contenue dans l'ouvrage de Shadwell, publié il y a environ un an, sur " Le rendement industriel ". M. Shadwell, après un voyage en Allemagne, parle des progrès réalisés dans les méthodes des manufactures. Il s'exprime ainsi :

Le développement industriel de l'Allemagne offre un autre tableau. Il a été également accompli par un travail difficile, mais l'audace aventureuse et la recherche perpétuelle du nouveau qui caractérisent les Américains ont été remplacées par l'effort régulier et vigilant. . . . La population industrielle n'a pas été abandonnée à sa propre destinée, elle a été guidée et aidée à chaque pas. Tous les groupes de la communauté, depuis le trône jusqu'à l'asile des pauvres y ont contribué pour quelque chose. Le " laissez-faire " n'existe plus ; une réglementation bien ordonnée est acceptée et l'application en est faite avec beaucoup de peine par la législature, l'administration gouvernementale, les municipalités et les citoyens privés. On le constate non seulement dans le tarif scientifique, mais aussi dans le code prudent et sage des ateliers et dans le système des assurances par l'Etat, l'organisation du trafic et des transports par voies ferrées et canaux, la protection de la marine marchande, les sacrifices faits pour l'instruction, le rôle des municipalités et l'administration de l'assistance publique. Ainsi l'édifice a été construit quadrangulaire et arcbouté de chaque côté. C'est une œuvre merveilleuse dans laquelle chaque unité a joué un rôle et l'esprit qui l'a conçue est un esprit de devoir et de travail.

Une dernière observation. Bien que je n'aime pas, en règle générale, que l'Etat se substitue à la Providence, je voudrais que le Gouvernement contribuât à la découverte de procédés effectifs de fusion des minerais en subventionnant des institutions techni-

ques, les expériences et les recherches tendant à la solution de certains problèmes auxquels on se heurte dans la pratique, et qui, s'ils ne sont pas résolus, nous tiendront à l'arrière dans le domaine du commerce. Etant donnée l'immensité des ressources de notre pays, le Canada, grâce à l'établissement d'une institution composée de spécialistes, prendra place au premier rang parmi les nations de l'univers en ce qui concerne l'agriculture, le comerce et l'industrie.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : Monsieur l'Orateur, bien qu'il se fasse un peu tard et que l'assistance soit peu nombreuse, je veux profiter de l'occasion pour faire quelques observations à l'appui du projet de résolution dont l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a saisi la Chambre ce soir. Nous avons déjà siégé plus tard pour discuter des questions moins importantes que celle-ci. On ne doit pas toujours juger de l'importance d'une question d'après le nombre de députés présents.

Je considère qu'il convient de féliciter vivement l'honorable député de Wellington-sud d'avoir soulevé cette question et d'en avoir fait à la Chambre un exposé aussi clair et précis. Moi-même, j'ai déjà eu l'occasion de m'en occuper. J'ai fait partie pendant de longues années du comité des écoles professionnelles du conseil de la ville de Toronto, j'en ai aussi été président, et c'est à ce titre que je tiens à dire quelques mots en faveur de l'objet auquel tend le projet de résolution soumis à la Chambre. Il ne sera pas utile que je refasse une étude approfondie de la question, attendu que l'honorable député a déjà exposé les faits principaux qui se rattachent au mouvement. Ce mouvement n'a rien de nouveau pour la Chambre ; l'an dernier, un projet semblable fut déposé, et je promis dans le temps que je serais bien aise, à l'occasion, de l'appuyer de ma parole. Comme il revient aujourd'hui sur le tapis, je m'empresse de déclarer que je l'approuve de tout cœur.

Ce qui me semble devoir être objecté au mouvement, c'est que l'éducation professionnelle est du domaine des provinces. Cette objection, mon honorable collègue de Wellington-sud me paraît en avoir fait bonne justice. Le Gouvernement devrait intervenir en cette matière sans être retenu par la crainte de déplaire à l'une quelconque des provinces. Règle générale, ces dernières sont jalouses de leurs prérogatives et, pour ma part, je tiens à le déclarer, je suis absolument opposé à tout empiétement sur leurs droits. Mais il s'agit ici d'un cas particulier, ou plutôt d'un sujet spécial qu'il importe de traiter d'une manière toute particulière si l'on veut mener le mouvement à bonne fin.

Quant au projet de résolution, il tend simplement à l'institution d'un comité ou d'une commission chargé d'étudier la question et de rechercher ce qu'il y a de mieux à faire dans les circonstances. Il s'agit ici d'une question fort simple qui ne devrait pas occasionner de grandes dépenses, du moins au début, et mieux vaudrait que le Gouvernement fédéral en fît une étude complète que de laisser ce soin aux diverses provinces. On y gagnerait au point de vue de l'économie. Mieux vaudrait, en effet, n'instituer qu'un seul comité ou une seule commission pour tout le Dominion, qu'en laisser nommer par chacune des provinces. Il n'est donc pas probable que les provinces voient cette intervention d'un mauvais œil.

Je tiens à la main des lettres tout récemment adressées par les différentes provinces à propos de cette question ; toutes sont favorables à l'intervention à laquelle tend le projet de résolution de mon honorable ami de Wellington-sud. Pour ne pas lasser l'attention de la Chambre, je m'abstiendrai d'en donner lecture, je me bornerai à faire connaître les noms des auteurs d'un certain nombre d'entre elles. La première, portant la date du 30 novembre 1907, est adressée à sir Wilfrid Laurier et porte la signature de M. Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Anglaise ; la seconde, du 9 novembre 1907, est adressée à la même personne et porte la signature de M. Alexander Rutherford, premier ministre de l'Alberta ; la troisième, de M. Walter Scott, premier ministre de la province de la Saskatchewan, porte la date du 25 octobre 1907 ; la quatrième, portant la date du 23 octobre 1907, est adressée au premier ministre par M. R. P. Roblin, premier ministre du Manitoba ; le 23 octobre 1907, l'honorable J. P. Whitney adressait une lettre dans le même sens ; le 1er novembre 1907, M. C. W. Robinson en adressait une au nom du Nouveau-Brunswick ; la Nouvelle-Ecosse est représentée par M. G. H. Murray, premier ministre de la province, et feu M. Peters a signé sa lettre au nom de l'Ile du Prince-Edouard dont il était premier ministre. Toutes ces provinces ont approuvé le projet sans réserve estimant qu'il ne touche en aucune façon aux droits des provinces. Ceci prouve surabondamment que cet important mouvement ne saurait se heurter sensiblement aux droits des provinces.

L'auteur du projet de résolution nous a fait voir combien nous sommes en arrière des autres nations qui sont au premier rang dans le domaine de l'industrie. Il n'y a pas de doute qu'en matière d'éducation professionnelle l'Allemagne occupe la première place ; jamais nation ne fit d'aussi rapides progrès dans le commerce et l'industrie. Cet avancement et ce progrès, elle les doit presque entièrement à l'enseignement méthodique qui se donne dans toutes ses institutions scientifiques, dans ses collèges et surtout dans ses écoles professionnelles. Lorsque l'Allemagne fait quelque chose, elle le fait bien, de façon complète, et à cet égard c'est la seule nation qui de presque improductive qu'elle était il y a vingt-cinq ans, soit devenue le plus redoutable

concurrent de toutes les nations industrielles du monde. Les Etats-Unis arrivent bons seconds ; ils ont consacré des sommes énormes à l'instruction et à l'avancement de l'enseignement professionnel. Il n'y a pas d'exagération à dire qu'en la seule ville de Boston il existe au moins vingt-cinq écoles professionnelles et d'enseignement manuel, entraînant une dépense supérieure au total des sommes destinées à cette même fin par tout le Dominion. Ceci devrait suffire à démontrer que les diverses nations auxquelles le Canada fait concurrence sous certains rapports se rendent parfaitement compte de la situation et n'épargnent pas les millions pour atteindre ce but particulier.

M. SPROULE : Cela se fait-il par les soins du gouvernement fédéral ou par ceux des différents Etats ?

M. COCKSHUTT : Par les soins du gouvernement central en certains cas, du moins dans une grande mesure, tandis qu'en d'autres cas, ce sont les différents états et les provinces qui se chargent de ce soin. En tout cas, en Allemagne, en Angleterre et aux Etats-Unis, le gouvernement central contribue de fortes sommes.

Au Canada, le gouvernement fédéral n'est pas sans avoir déjà pris quelque initiative en la matière ; ainsi, il a établi des stations agronomiques auxquelles il a ajouté un département de sylviculture et d'autres services ; il a doté le collège militaire de Kingston d'un cours d'enseignement des travaux d'art en général ; il a établi à la baie Georgienne et à Gaspé des stations d'études biologiques dans les eaux, ainsi qu'une école navale à Kingston ; il a subventionné les expositions industrielles, la société des arts du Canada, les écoles de beaux-arts et l'institut des mines du Canada ; il a établi ce que l'on pourrait appeler un commencement de bureau des étalons, chargé de surveiller la falsification des produits alimentaires ; il a fait donner des conférences sur le système métrique par un professeur d'université, et faire des expériences sur la fusion des métaux par l'électricité ; il s'est chargé de l'éducation des Indiens et a pourvu à l'enseignement dans les Territoires ; il a subventionné l'établissement d'un musée national et, par l'entremise de l'Intercolonial, il accorde une subvention annuelle de $2,500 à la chaire des chemins de fer établie à l'université McGill. Voilà autant de matières en lesquelles le gouvernement fédéral a pris l'initiative sans que nulle province y ait, que je sache, trouvé à redire.

Le Canada s'efforce de concurrencer diverses nations et il y réussit à certains égards ; mais il y réussirait en un bien plus grand nombre de matières si on le dotait d'un système complet d'enseignement professionnel. Il m'arrive parfois de reprocher au ministre des Finances l'état stagnant de nos industries et d'attribuer cet état de choses à notre tarif ; mais celui-ci ne saurait être cause de tout, force m'est bien d'en convenir. Ce qu'il nous faut, enfin de compte, ce sont des chefs d'industrie compétents et des méthodes modernes ; sans cela nous ne parviendrons pas à concurrencer avantageusement les autres nations. Les premiers éléments d'une heureuse concurrence sont le système de production, l'accroissement du rendement et le décroissement des frais d'exploitation. Le marché du Canada ne suffisant pas à l'écoulement de certains de nos produits, nous devons naturellement jeter les yeux sur l'étranger; et pour faire face à la concurrence acharnée des puissantes industries des Etats-Unis, de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la France et de toutes les autres nations actives, il faut que nous puissions bénéficier des méthodes les plus parfaites et des informations les plus précieuses qu'il soit possible de recueillir.

Il va donc sans dire qu'il faut nécessairement pourvoir le pays d'ouvriers d'élite. Je constate avec orgueil que sur cette question les capitalistes et les ouvriers du Canada s'entendent parfaitement. En des résolutions adressées au ministère, le conseil des métiers et du travail s'est maintes fois prononcé en faveur de l'enseignement professionnel. Aussi intelligents que ceux de tout autre pays, les ouvriers canadiens savent qu'il leur reste encore quelque chose à apprendre, et cela, ils ne l'apprendront qu'en tant que les meilleures méthodes d'enseignement seront adoptées par les personnes parfaitement entendues aux sujets qu'elles exposent à ceux qu'elles s'efforcent d'instruire.

A tout prendre, nous n'avons pas en ce pays, à l'heure actuelle, une seule école professionnelle parfaitement organisée. Il est grand temps, assurément, qu'en une matière aussi importante, nous commencions au moins par faire des investigations. Au point de vue de l'économie, ces investigations se feraient avec plus de fruit si elles étaient confiées à un comité central représentant le pays tout entier. La première chose à faire après l'enquête sera peut-être de créer un institut de technologie. C'est un projet dont le Gouvernement fédéral pourrait, ce me semble, tenter la réalisation ; il s'ensuivrait pour le Canada une ère nouvelle de progrès dans le domaine de l'industrie. Aussi bien que les industriels, les ouvriers saisissent toute l'importance de ce grand mouvement.

Le Gouvernement fédéral a rencontré à diverses reprises des délégués qui l'ont pressé de prendre cette initiative ; en accédant à la demande de l'auteur du projet de résolution, ce qui ne serait encore que peu de chose, il rendra un service signalé au pays. En décembre 1905, le congrès ouvrier adoptait une résolution dont il n'est pas hors de propos de donner lecture en ce moment ; elle est ainsi conçue :

Le nouvel exécutif est chargé de prier le gouvernement fédéral et les gouvernements

provinciaux d'établir les lois et d'ouvrir les crédits à la faveur desquels les ouvriers et les artisans du Canada auront l'avantage de pouvoir s'instruire sur ce qui se rattache à l'application de l'électricité, au génie civil, à la chimie, la sculpture sur bois, le modelage, etc. Bien que le gouvernement fédéral ait déjà déclaré qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britanique du Nord toutes les questions d'éducation sont du domaine des gouvernements provinciaux, cette question est néanmoins d'une importance nationale et l'on pourrait faire en sorte qu'elle fût du ressort du ministère du Commerce.

Il n'y a pas trace d'ombrage en cette résolution, et en me prononçant en faveur de l'enseignement professionnel, je ne veux pas donner à entendre qu'il tendra à former aux frais de l'Etat ce que certains appellent de "faux frères", des ouvriers médiocres n'ayant que peu d'expérience, qui feront concurrence à ceux qui ont fait trois ou cinq ans d'apprentissage dans les fonderies, les manufactures et les ateliers les plus considérables du pays. Ce n'est pas à cela que, à mon sens, doit tendre l'enseignement technique ; il doit avoir pour objet de développer les aptitudes particulières de l'individu et de le mettre ainsi en mesure de choisir la carrière qui lui convient le mieux. Suivant moi, l'éducation doit avoir pour but de former le jeune homme de façon à le bien armer pour le combat de la vie. S'il est possible de lui donner en même temps quelque poli, n'épargnons rien pour le lui donner ; mais avant tout, rendons-le habile à manier les outils de son métier, expert dans les arts mécaniques. Cela, le gouvernement fédéral peut le faire, et il pourra constater que les ouvriers et les artisans ne voient pas d'inconvénient à l'établissement d'écoles techniques.

Il me paraît aussi peu utile qu'opportun de consacrer à cette heure de fortes sommes à cette fin. Faisons d'abord faire une enquête par des hommes ayant beaucoup étudié la question. Je ne prétends pas lui avoir donné toute l'attention que réclame son importance, mais j'ai eu l'honneur de prêter mon concours à des hommes qui en ont fait une étude approfondie. L'un d'eux que je me permettrai de mentionner est M. J. D. Allan, président du comité des études techniques de la Chambre de commerce de Toronto. Celle-ci l'a chargé d'aller faire des études aux Etats-Unis et en Europe, et il lui est même plus d'une fois arrivé d'aller visiter à ses propres frais nombre des écoles professionnelles les plus modernes des deux continents, et je le crois renseigné sur le sujet aussi parfaitement que qui ce soit au Canada. A mainte reprise il a déclaré que ce qui manque le plus au Canada à l'heure présente, c'est l'enseignement professionnel. Voilà le point de vue pratique d'un homme qui a fait une étude approfondie de la question. Pour ma part, je serais trop heureux d'être bientôt témoin d'un mouvement susceptible de faire faire à notre pays un pas immense dans la voie du progrès.

M. COCKSHUTT.

Il nous arrive assez souvent de penser que nous sommes presque parfaits, que nous savons à peu près tout, que nous possédons des écoles et des universités de premier ordre. Sans vouloir déprécier aucune de nos grandes maisons d'éducation, je dois avouer qu'il ne s'en trouve pas une seule qui s'occupe de ce grave problème avec toute l'attention que réclame son importance. Loin de m'être personnelle, cette opinion est aussi celle de toutes les personnes qui sont allées à l'étranger et ont constaté ce qui se fait dans les grands centres industriels de l'univers. En ces centres on s'aperçoit que, dans le domaine de la concurrence, le terrain doit se disputer pouce à pouce à l'aide des procédés les plus récents de l'enseignement professionnel le plus complet et des ouvries les plus habiles. De nos jours quiconque n'est pas complètement versé en ce qui concerne son état n'est pas apte à occuper la place distinguée qu'il devrait avoir dans la carrière qu'il s'est choisie, et nous avons maintes fois déploré, depuis cinq ou dix ans, que plusieurs de nos grandes compagnies de chemin de fer et de nos plus importants établissements industriels se soient vus obligés, en règle générale plutôt que par exception, de faire venir de l'étranger leurs ingénieurs et d'autres spécialistes. Cela n'est pas dû à ce que nos jeunes gens manquent d'intelligence, mais bien à ce qu'ils n'ont pas eu l'avantage d'acquérir les connaissances techniques qu'il leur fallait pour occuper ces hautes positions.

Prenons comme exemple le Transcontinental que l'on construit actuellement. Les journaux ont publié nombre d'articles sur le nombre de jeunes gens que l'on a fait venir de l'étranger pour les travaux d'art de ce chemin de fer, et nous devons déplorer que les ingénieurs et autres spécialistes à qui l'on a confié la solution de l'important problème qu'est l'établissement de cette voie de communication soient des étrangers. Lorsque l'on dépense des deniers publics, il est de bonne politique que le Gouvernement donne, autant que faire se peut, de l'emploi à nos jeunes hommes; pour cela, il nous faudrait une école technique nationale qui fournisse à nos jeunes gens une instruction susceptible de les mettre en état de concurrencer ceux de tout autre pays. Dans ce but, commençons par instituer une commission d'enquête et préparons-nous ensuite à faire les dépenses nécessaires ; car tant que nous n'aurons pas d'école professionnelle parfaitement organisée d'après les données les plus récentes, il est évident que nous ne pourrons jamais répondre aux besoins de notre grande nation industrielle.

On dira peut-être d'une comparaison entre l'agriculture et les autres carrières industrielles qu'elle n'est pas juste, mais même en agriculture il est beaucoup de choses dont on ne se rend pas bien compte au Canada. Chaque jour il se découvre quelque

nouveau procédé tendant à l'abaissement du prix des produits agricoles et à l'accroissement du rendement de chaque acre de terre. On le voit, l'établissement d'une école professionnelle sera aussi précieux à l'agriculture qu'aux établissements industriels, qu'à la construction des chemins de fer et à l'exécution d'autres grandes entreprises. A l'heure actuelle l'art de la culture se transforme avec une incroyable rapidité; la fertilisation du sol et nombre d'autres points importants sont l'objet des procédés les plus habiles, et il se peut fort bien que l'établissement d'une école professionnelle constitue une source d'information et d'instruction dont les cultivateurs bénéficieraient tout autant que les ouvriers. Quoi qu'il en soit, nous avons déjà des stations agronomiques, de sorte que les cultivateurs ne sauraient trouver mauvais que l'on accorde aux artisans les avantages dont ils jouissent déjà eux-mêmes.

Il convient de ne pas oublier qu'à l'heure présente nous sommes une nation industrielle autant qu'une nation agricole, du moins dans une large mesure. Nos manufacturiers donnent de l'emploi à un demi-million de personnes ; en comptant quatre personnes par famille, cela représente une population de deux millions d'âmes, ou bien, en mettant à cinq le nombre moyen des membres de chaque famille, cela signifierait que 2,500,000 personnes, soit près de la moitié de la population entière du Canada, tirent leur existence des diverses branches de l'industrie de ce pays, en dehors de l'agriculture. N'est-il pas juste, par conséquent, qu'après avoir fait droit aux demandes des cultivateurs, le Gouvernement fasse un nouveau pas en avant et donne aux jeunes gens des autres carrières l'avantage de bénéficier d'un enseignement professionnel tout aussi complet ?

Pas n'est besoin pour cela de compromettre les droits des provinces. Nous avons déjà perdu trop de temps, nous sommes en retard ; et bien que nous nous pensions en mesure de produire beaucoup d'articles en des conditions avantageuses, il suffit d'aller voir ce qui se passe à l'étranger pour revenir avec la conviction qu'il nous reste encore une infinité de choses à apprendre. De longues années durant, lord Roseberry a semé l'éloquence de sa parole par toute l'Angleterre dans le but de convaincre le peuple anglais de la nécessité d'acquérir des connaissances techniques. Suivant lui, tout ce qu'il faut à la population anglaise, c'est l'enseignement professionnel ; elle n'a pas besoin de tarif protecteur. Je dois dire qu'à cet égard il est allé beaucoup plus loin que je n'oserais. Le tarif, je l'admets, n'est pas tout-puissant ; les intelligences bien meublées sont tout aussi indispensables qu'un tarif ; la fabrication de nos produits doit se faire avec intelligence : une fois ce résultat obtenu, un tarif protecteur nous garantit le succès. Nul ne prétendra, je crois, qu'il faille protéger des articles peu susceptibles d'occuper la première place sur les marchés de l'univers, et ce n'est que par le moyen de l'enseignement professionnel le plus parfait qui se puisse donner au monde que l'on parviendra à fabriquer des articles de tout premier ordre. A l'école professionnelle où l'on enseignera les découvertes les plus récentes dans le domaine industriel se formeront des ingénieurs et des artisans habiles, ainsi que tous ceux dont la carrière exige des connaissances techniques spéciales.

Il y a quinze ou vingt ans les ressources de l'électricité nous étaient inconnues, tandis qu'aujourd'hui cette science nouvelle nous oblige à imaginer des mots nouveaux. L'école professionnelle est absolument indispensable si l'on veut que nos fils soient au fait des dernières découvertes de la science de l'électricité. En outre, nous aurons bientôt la navigation aérienne ; on dit même que le Dr Bell vient de faire avec succès l'essai d'une machine volante en Nouvelle-Ecosse—et je profite de l'occasion pour féliciter mes honorables collègues des Provinces maritimes de l'avance qu'un de leurs concitoyens a su prendre dans le domaine de la conquête de l'air. Nous vivons à une époque de développement rapide, et les découvertes se succèdent plus vite que nous ne pensons parfois ; pour se tenir au fait des transformations successives, il faut être en mesure d'acquérir les connaissances les meilleures et les plus récentes qui se peuvent enseigner. Ces connaissances ne pourront s'acquérir que par l'établissement d'écoles professionnelles de premier ordre.

Monsieur l'Orateur, parmi les œuvres que le Gouvernement actuel léguera à la postérité il en est que je ne goûte guère ; mais s'il dotait le Canada d'une école professionnelle nationale, il ferait montre de perspicacité et laisserait derrière lui une œuvre impérissable méritant les éloges de tous, sans acception de couleurs politiques. Je ne saurais me prononcer trop chaleureusement en faveur du projet de résolution.

J'ai quelque peu étudié la question ; je possède des masses d'informations que l'heure avancée ne me permet pas de communiquer à la Chambre, mais je tiens à faire observer que l'établissement de l'enseignement professionnel au Canada a déjà l'appui des chambres de commerce de Toronto, de Brantford et de presque toutes les villes du Dominion. L'association des manufacturiers, qui reflète bien le sentiment des industriels de ce pays, a prié le Gouvernement de prendre des mesures dans ce sens; les ouvriers réunis en congrès ont par mainte et mainte résolution pressé le Gouvernement d'intervenir en cette matière ; et puisque ces associations, qui représentent presque la moitié de la population du Canada, ont insisté sur l'établissement d'une telle école professionnelle, il me semble que le Gouvernement ne devrait pas hésiter. Il est temps d'agir ; nous avons déjà perdu trop de temps, n'en perdons pas davantage et agissons dans ce sens sans plus tarder.

C'est avec le plus réel plaisir que je donne mon appui au projet de résolution de l'honorable député (M. Guthrie), à qui la Chambre devrait avoir de la gratitude pour avoir provoqué un débat sur ce sujet. Je regrette toutefois qu'en une occasion pareille les députés ne se soient pas montrés plus nombreux. J'ai néanmoins la certitude que tous les membres de la Chambre se donneront la main pour appuyer toute initiative raisonnée que le Gouvernement pourra prendre en la matière, et je compte que nous verrons dans un avenir prochain l'établissement d'une école nationale des arts et métiers digne de la nation industrielle qu'est le Canada.

(Sur proposition de M. Sproule, la suite de la discussion est renvoyée à une autre séance.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. SPROULE : Que ferons-nous demain?

L'hon. M. FIELDING : Comme il a été convenu vendredi après-midi, la Chambre sera invitée à siéger en comité des subsides pour fournir l'occasion de discuter les règlements relatifs à l'achat et à la distribution des graines de semence. En outre, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a manifesté le désir de débattre demain certaine question ayant trait au ministère des Chemins de fer. Ces sujets seront donc débattus lorsque nous proposerons à la Chambre de se former en comité des subsides, après quoi nous passerons à l'étude du budget du ministre de la Marine et des Pêcheries.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et demie du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 11 février 1908.

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

### DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA JURIDICTION DE L'AMIRAUTE.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je propose à la Chambre qu'elle se forme en comité général, jeudi prochain pour discuter le projet de résolution suivant inscrit à mon nom à l'ordre du jour. Son Excellence approuve la substance de cette résolution et la propose à l'attention favorable de la Chambre :

La Chambre décide qu'il y a lieu d'établir de meilleures dispositions à l'égard de l'exercice de la juridiction de l'amirauté au Canada, conformément à la loi dite " Colonial Courts of Admiralty Act, 1890 " et aussi de prescrire qu'il pourra être accordé, à titre de compensation pour perte de traitement ou d'émoluments, à chacun des juges en amirauté de la cour l'échiquier en exercice la premier jour de septembre 1907, et au prévôt du district d'amirauté de Québec, une annuité égale aux deux tiers de leur salaire; au registraire du district d'amirauté de Toronto, la somme de $750 ; au registraire du district d'amirauté de la Nouvelle-Ecosse, la somme de $1,000 ; et au registraire du district d'amirauté du Nouveau-Brunswick, la somme de $1,500.

M. H. GERVAIS (division Saint-Jacques) (Montréal) : Je crois que nous devrions prolonger le délai jusqu'à la semaine prochaine, car le barreau de Montréal est très intéressé à cette mesure, et j'aimerais qu'on lui permit de se prononcer. Je ne serai pas en mesure moi-même de discuter jeudi ce projet de résolution que le barreau de Montréal n'admet pas en principe. Le district de Montréal a maintenant plus de causes d'inscrites au tribunal d'amirauté que tous les autres districts réunis. Le conseil du barreau de Montréal est convoqué aujourd'hui pour protester contre cette prétendue législation. Si le bill proposé devenait jamais loi, ce serait au détriment des intérêts maritimes de Montréal.

M. l'ORATEUR : La motion n'est qu'une simple formalité.

### LES LIMITES DU MANITOBA.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais demander au très honorable premier ministre quand sera déposé le projet de loi relatif aux limites du Manitoba ?

Le très hon. Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette de n'avoir pas de renseignements à donner aujourd'hui à ce sujet.

### DEMANDE D'INFORMATIONS.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) sur le fait que le dossier qui fut déposé sur un ordre de la Chambre en 1906, vol. 113 des documents sessionnels, contenant l'original des séries de soumissions 1158, 1175, 1192, 1219, 1213 et 1232 relatives à des baux de location, et que l'on croyait perdu, est encore et a toujours été soigneusement conservé dans les compartiments des archives de la Chambre, sous la garde de leur gardien attitré M. Colwell. J'ai pris sur moi-même, voyant que le ministre ne voulait pas s'en occuper, de retrouver ce dossier, et j'ai découvert qu'il y manque l'original des soumissions de la série 1213, qui ne fut pas déposé. Je demanderai à l'honorable ministre de déposer ces soumissions dans l'original, afin de compléter le dossier. J'éprouve un vif plaisir à lui apprendre qu'il trouvera les documents perdus au bureau du curateur.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Il est intéressant de savoir où

ils sont, mais je n'ai pas le droit de les rapporter au département.

L'hon. M. FOSTER : Je désire faire remarquer au ministre des Chemins de fer que les documents relatifs au pont de Hillsborough et à la réclamation de M. Haney, dont la Chambre a ordonné le dépôt, n'ont pas encore été déposés, de sorte que je ne pourrai pas discuter aujourd'hui cette question comme j'en avais l'intention. J'ai reçu un billet de l'honorable ministre à ce sujet. Je devrai remettre au lendemain la discussion de l'autre question, vu l'absence de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Je croyais que nous aurions pu discuter aujourd'hui l'affaire du pont de Hillsborough, mais je m'en trouve empêché.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je ne me rappelle pas que les documents aient été demandés.

L'hon. M. FOSTER : La motion a été faite le 22 janvier et je l'ai rappelée l'autre jour à la mémoire du ministre.

M. LEFURGEY: J'ai fait moi-même cette motion il y a deux semaines.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre en l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) pourrait-il me dire sur quoi ce dernier s'est appuyé pour déclarer l'autre jour, à la Chambre, en réponse à une question, qu'une partie des frais de sir Charles Hibbert Tupper, en sa qualité de commissaire à Paris, lors de l'arbitrage relatif à la mer de Behring furent payés par le gouvernement anglais ? Sir Charles Hibbert Tupper dit que cette déclaration n'est pas fondée, et je voudrais savoir sur la foi de quel auteur le ministre l'a faite.

Sir WILFRID LAURIER : Je porterai la chose à son attention.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) et en son absence, du très honorable premier ministre, sur le fait qu'il n'a pas encore fait le dépôt d'un seul dossier ordonné par la Chambre à la présente session, du moins, pas un seul de ceux que j'ai moi-même demandés, et qu'il a allégué en différentes occasions qu'il manquait de temps et de copistes. Le 8 et le 18 décembre et plus tard encore j'ai fait motion pour le dépôt de divers documents en partie de peu d'importance, et la Chambre a adopté mes motions, mais les documents n'ont pas encore été déposés. Ceux qui ont trait aux frais de voyage pouvaient être copiés dans un quart d'heure. La Chambre doit discuter cette après-midi les crédits du département de la Marine, et je conseillerais au ministre d'être plus expéditif dans son département.

## QUESTION RELATIVE AUX EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je désire réitérer une question que j'ai posé l'autre jour au très honorable premier ministre, en l'absence du ministre de Chemins de fer. J'ai lu alors la circulaire suivante :

Chemin de fer Intercolonial,
Bureau du gérant général,
Moncton (N.-B.), 23 septembre 1907.

Circulaire n° 381.

Aux employés.

Le ministre des Chemins de fer, ayant été prié de permettre aux employés de l'Intercolonial de solliciter ou d'accepter des charges municipales, a soigneusement étudié la question et il est d'avis que, règle générale, il n'est pas de l'intérêt du chemin de fer d'accorder cette permission. Ce n'est que dans des cas très exceptionnels, que le ministre lui-même devra déterminer, où on pourra servir l'intérêt public sans nuire aux intérêts du chemin de fer qu'il sera permis aux employés de rechercher ou d'accepter ces fonctions. Cette décision est fondée sur la pratique usuelle des chemins de fer en pareil cas, pratique qui, en somme, semble la plus propre à protéger les différents intérêts en jeu.

D. POTTINGER,
Gérant général.

Je crois savoir que deux employés de l'Intercolonial, M. Blair et M. Munro, ont été candidats aux honneurs municipaux aux élections de Stellarton. Quels sont les motifs exceptionnels et légitimes qui ont pu permettre à ces deux personnes de violer ouvertement cet ordre ?

L'hon. Geo. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je conteste la conclusion de l'honorable député qu'il y a eu violation de l'ordre donné dans la circulaire. Cette circulaire est la répétition de celle qui a été émise avant mon entrée dans le Gouvernement. On comprend qu'il y a des circonstances où il est préférable que les employés des corporations dites publiques, ne prennent pas une part active dans les affaires municipales, d'abord parce que l'exercice de ces fonctions pourrait venir en conflit avec l'exécution de leur besogne. On me dit qu'il y a des municipalités sur l'Intercolonial où les hommes que le public réclame réellement pour se faire représenter sont au service du chemin de fer de l'Etat. Il est difficile de dire à un homme que, parce qu'il est par hasard charpentier ou employé quelconque au service de l'Intercolonial, il est obligé de faire abdication de ses droits civils. J'hésite à être aussi rigoureux, à moins que je prévoie que le service en souffrira. Une règle inflexible serait ausi injuste pour les personnes que pour les municipalités dans bien des cas. Je ne veux pas commettre d'injustice. Si les affaires du chemin ne fer doivent en souffrir ou l'efficacité du service de l'em-

ployé s'en ressentir, alors je dis que les employés ne doivent pas se mêler d'élections municipales ; à eux de dire s'ils veulent travailler pour le chemin de fer ou pour la municipalité. Mais comme la charge de conseiller municipal entraîne d'ordinaire peu de perte de temps, il m'en coûterait de dire à un homme : Il faut abandonner vos droits de citoyens si vous voulez conserver votre emploi inférieur sur l'Intercolonial ou tout autre chemin de fer.

M. SPROULE : Le ministre n'a pas dû me comprendre. Je lui ai simplement demandé quelles étaient les circonstances exceptionnelles qui justifient la conduite de ces employés?

L'hon. M. GRAHAM : Cette circulaire, je suppose, est du gérant, non pas du ministre ?

M. SPROULE : Oui ; elle est signée par M. Pottinger.

L'hon. M. GRAHAM . La raison véritable, je suppose, se trouve dans le résultat de l'élection. Ces deux candidats furent élus à de fortes majorités, parce que le public les désirait pour le représenter, comme étant les plus aptes à le faire. Et à moins qu'on me montre qu'ils négligent leurs devoirs, je ne me crois pas autorisé à les priver de leurs droits civils pour la simple raison qu'ils travaillent par hasard pour l'Intercolonial au lieu du Grand-Tronc.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit-il que le motif extraordinaire s'est produit après l'élection?

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député dit " le motif extraordinaire ".

M. R. L. BORDEN : Je cite la circulaire.

L'hon. M. GRAHAM : Non.

M. R. L. BORDEN : En effet la circulaire dit " exceptionnel ".

L'hon. M. GRAHAM : Et l'honorable député emploie l'expression " extraordinaire " en appuyant sur ce qualificatif.

M. R. L. BORDEN : Alors, je répète ma question avec l'expression " exceptionnel ".

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que c'est la majorité qui a été exceptionnelle. L'honorable député comprend très bien ma manière de voir sans jouer sur les mots. Dans la ville même que j'habite, le chemin de fer du Grand-Tronc a permis à un de ses employés de faire partie pendant un grand nombre d'années du conseil municipal et du bureau des écoles. Je répète que j'hésiterais à empêcher un homme de se mêler de la sorte à la vie publique simplement parce qu'il est par hasard employé sur le chemin de fer.



## DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. CLAUDE MACDONELL : Le 28 novembre 1906, la Chambre ordonna le dépôt des dossiers suivants .

Copie de toute correspondance, documents et autres papiers entre le gouvernement d'Ontario et le gouvernement fédéral au sujet de la demande formulée par les autorités d'Ontario pour une subvention en aide à la construction par ces dernières du chemin de fer de Témiscaming et Ontario-nord.—M. A. C. Macdonell.

Aussi :

Copie de la correspondance échangée entre les autorités impériales de la marine et gouvernement du Canada concernant l'abandon des bassins de radoub à Halifax et Esquimaux par lesdites autorités municipales et leur transport au gouvernement fédéral.—A. C. Macdonell.

Le 28 janvier 1907, la Chambre ordonna le dépôt de documents relatifs à la marine marchande du Canada, et d'une copie de la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et le Gouvernement fédéral relativement à l'établissement d'une réserve navale au Canada. J'ai appelé l'attention du Gouvernement sur ce sujet, il y a environ un mois, et le premier ministre m'a fait réponse qu'il y verrait, mais aucun d'eux n'a encore été déposé. J'aimerais les avoir assez à bonne heure dans la session. Il y a plus d'un an que j'en ai fait la demande.

L'hon. M. BRODEUR : On me dit que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est plaint de ce que le dossier sur la comptabilité du département de la Marine et des Pêcheries n'a pas encore été déposé. Je viens d'apprendre que ce rapport est prêt et qu'on est en train de le comparer avec l'original. C'est un dossier très volumineux, et il sera déposé immédiatement.

L'hon. M. FOSTER : Il y en a trois ou quatre autres qui ne sont pas volumineux.

L'hon. M. BRODEUR : J'en ai un ici.

## OBSERVATION AU SUJET DU DIRECTEUR DE LA POSTE A WOODSTOCK.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre passe à la discussion des subsides.

M. OSWALD S. CROCKET (York) (N.-B.): Je désire appeler l'attention sur une réponse que l'honorable ministre des Postes a donnée, hier, à une demande qui était inscrite à mon nom à l'ordre du jour, et au sujet de laquelle il me paraît y avoir erreur. Ma question était ainsi conçue :

1. Quels sont les appointements de M. Chas. L. Smith, directeur de la poste, à Woodstock, N.-B.?

2. L'attention du ministre des Postes a-t-elle été appelée sur une déclaration à l'effet que M. Smith prend une part active à l'élection générale qui se poursuit actuellement dans la

province du Nouveau-Brunswick, et que, le 1er février, il a été l'un des orateurs à une assemblée politique tenue à Woodstock dans les comté de Carleton?

3. Le département permet-il à ses fonctionnaires de prendre une telle part dans les élections, soit fédérales, soit provinciales ?

4. Dans la négative, quelle mesure a été prise ou se propose-t-on de prendre dans le cas de M. Smith?

Le ministre des Postes a répondu :

1. Les appointements et honoraires sont de $3,376.96. Le maître-poste est tenu de payer son personnel et les frais de son bureau à même cette somme.
2. Non.
3. Non.
4. La réponse est aux paragraphes 2 et 3.

On voit qu'en réponse à la deuxième question, à savoir si l'attention du ministre a été appelée sur le fait qu'un de ses maîtres de poste faisait de la politique active, le ministre a répondu qu'avant de donner avis de ma question, j'ai moi-même, le 6 février courant, adressé une lettre au ministre des Postes, à laquelle j'ai annexé une découpure de la " Press ", de Woodstock, disant que le maître de poste avait porté la parole à une assemblée publique de cette dernière ville, en faveur du candidat libéral ; j'ajoutais, dans cette lettre, que j'avais moi-même reçu de Woodstock la confirmation écrite de cette nouvelle et me priant en même temps de la porter à la connaissance du ministre des Postes. J'ai reçu en réponse, du ministre des Postes, en date du 7 février—vendredi dernier—une lettre accusant réception de la mienne et faisant allusion à la teneur de la découpure. Malgré cela, le ministre dit devant la Chambre...

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député (M. Crocket) voudrait-il lire cette lettre ?

M. CROCKET : La voici :

Ottawa, 7 février 1908.

M. Oswald S. Crocket, député,
Chambre des communes, Ottawa.

Cher M. Crocket,—J'accuse réception de votre lettre du 6 courant, qui contient une découpure de la " Press", de Woodstock, annonçant la nouvelle que le directeur de la poste M. Smith était le principal orateur à la réunion des partisans du Gouvernement, dans la présente campagne provinciale au Nouveau-Brunswick.

Je dois dire en réponse que les directeurs de poste n'ont pas le droit de faire de politique active. M. Smith recevra immédiatement une lettre le mettant au courant de votre plainte.

Je vous remercie d'avoir porté cette question à mon attention.

J'ai bien l'honneur d'être,
Votre dévoué,
(Signé) : RODOLPHE LEMIEUX.

Malgré cela, le ministre des Postes a fait consigner au hansard une réponse affirmant qu'on n'a pas appelé son attention sur cette question. Je crois que ce fait nécessite des explications.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre des Postes) : Je ne vois pas que les deux versions se contredisent. J'ai reçu l'autre jour de l'honorable député (M. Crocket) une lettre contenant une découpure de journal annonçant la nouvelle que le directeur de la poste de Woodstock (N.-B.) avait porté la parole à une assemblée publique. L'honorable député n'a pas appelé mon attention sur le fait qu'il était à sa connaissance que ce directeur de poste avait pris part à une réunion politique, mais il me faisait simplement parvenir cette découpure. Je répondis avec diligence en disant que s'il était vrai que ce maître de poste s'était mêlé de politique, il avait outrepassé ses droits, et qu'il serait averti de cette plainte. Mais quand on me demande si mon attention a été appelée sur le fait que le directeur de la poste a pris part à une réunion politique, je réponds que non, c'est-à-dire qu'aucune plainte n'a été portée... (Bruits à droite.)

...où est la contradiction ? N'ai-je pas donné à l'honorable député la réponse qu'il devait recevoir ? Il a porté à ma connaissance une découpure de journal formulant une plainte, et j'ai répondu que si la plainte était fondée, le directeur de poste en question avait tort, et que je l'avertirais de ne plus se mêler de politique. Je crois que ma réponse est très franche.

M. CROCKET : Je n'ai pas demandé : L'attention du ministre a-t-elle été appelée sur le fait que..., mais, " sur une nouvelle tendant à dire ", etc. Ainsi le prétexte que prend le ministre n'en est pas un. Son attention a certainement été appelée sur la nouvelle publiée dans le journal de Woodstock. Malgré cela, le ministre des Postes a répondu : Non.

L'hon. M. LEMIEUX : Avec votre permission, monsieur l'Orateur : Je ne suis pas habitué à jouer sur les mots, et même si j'en avais l'habitude, je connais trop peu l'anglais pour me permettre des jeux de mots dans cette langue. Je pourrais le faire en français, mais pas en anglais. Si l'honorable député (M. Crocket) avait personnellement porté plainte que le directeur de la poste de Woodstock avait pris part à une réunion politique, j'aurais certainement répondu que mon attention avait été appelée sur ce fait. Mais un journal ne peut pas appeler mon attention. La découpure accompagnait la lettre qui m'était envoyée, et je crois y avoir accordé l'attention voulue, en disant que si elle contenait la vérité, le maître de poste était en défaut.

M. BENNETT : L'honorable ministre des Postes voudrait-il nous dire quelle est la population de Woodstock (N.-B.), et quels

sont les appointements du directeur de la poste ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai donné, hier, dans ma réponse, le traitement du directeur de la poste. Son traitement est basé sur le revenu du bureau. C'est ce qui s'appelle le " mode de personnel mi-administratif ", c'est-à-dire que le directeur de poste paye son personnel à même ses appointements. C'est le mode employé dans plusieurs villes.

M. BENNETT : Y aura-t-il une enquête sur cette accusation ? S'il est prouvé que le directeur de la poste s'est rendu coupable de cette infraction aux règlements, sera-t-il congédié ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai tout d'abord répondu qu'il n'y a pas d'accusation. L'honorable député d'York (M. Crocket) lui-même n'a pas porté d'accusation. Il dit simplement qu'il a reçu une découpure d'un journal annonçant la nouvelle que le directeur de la poste de Woodstock avait pris part à une assemblée politique...

M. CROCKET : Et aussi une lettre disant qu'il avait en effet pris part à cette réunion.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député m'a-t-il envoyé cette lettre ? M'a-t-il même donné le nom de l'auteur de cette lettre ?

M. CROCKET : J'ai dit que j'avais reçu une lettre de Woodstock, me demandant de porter cette affaire à la connaissance du ministre.

L'hon. M. LEMIEUX : Mais je n'ai pas cette lettre, et aucune accusation n'est portée. Si l'honorable député veut m'envoyer cette lettre et porter une accusation, une enquête sera faite et justice rendue.

M. CROCKET : Le rapport que j'ai fait doit suffire sans doute pour mettre le ministre au courant et l'inviter à ordonner une enquête.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je crois que le ministre (M. Lemieux) prend une attitude extraordinaire sur cette question (bruits à droite)...

...J'espère que le Gouvernement ne va pas prétendre que nous sommes obligés, chaque fois que nous avons des griefs, de porter constamment des accusations, pour le forcer à faire son devoir. Si le Gouvernement a des doutes raisonnables au sujet de quelque infraction, j'espère qu'il se croira tenu de faire une enquête. Dans ce cas-ci, le ministre a d'abord reçu une plainte de la part d'un député. Il est vrai qu'elle est sous la forme d'une découpure de journal. Mais cette découpure est accompagnée d'une lettre signée par un député. Si cette lettre a une signification, c'est bien que celui qui l'écrit désire appeler l'attention du ministre sur la plainte en question.

L'hon. M. LEMIEUX : Quelle a été ma réponse ?

M. BENNETT

M. LENNOX : Nous y viendrons. Elle signifie encore que le député qui écrit la lettre croit au bien fondé de la plainte ; autrement il n'en ferait pas part au ministre. La réponse du ministre jusque là est satisfaisante. Mais, hier, le ministre a répondu devant la Chambre à une question qui, je dois le dire, n'est pas satisfaisante. Je dois dire aussi que si cette réponse donne la mesure de la confiance que nous devons reposer dans ces réponses que nous ne pouvons vérifier, il n'y a pas de satisfaction à attendre. Dans la plupart des cas, nous sommes obligés d'accepter ces réponses telles qu'elles nous sont données, sans savoir si elles sont exactes. Dans ce cas-ci un député fait parvenir au ministre des Postes le texte d'accusations graves portées par un journal contre un directeur de poste, et un jour ou deux après, le ministre des Postes est appelé à répondre à la question suivante :

L'attention du ministre des Postes a-t-elle été appelée sur une déclaration...

Non pas un fait...

...tendant à dire que M. Smith a pris une part active dans la campagne provinciale...

Et le ministre répond : Non. De plus, l'honorable député (M. Crocket) dit qu'il a reçu une lettre de Woodstock contenant une plainte à ce sujet. Et le ministre dit à la Chambre qu'aucune accusation n'a été portée et qu'en conséquence, il ne tiendra pas d'enquête. Je ne propose pas de nommer une commission, ni rien de tel, mais je prétends que quand on porte de tels griefs à l'attention du ministre, il ne doit pas insister sur la rédaction d'une plainte en bonne et due forme, mais qu'il doit se renseigner sur le sujet de la plainte. C'est le moins que nous puissions attendre. Je regrette qu'il ait pris cette attitude, que le Gouvernement prend trop souvent, à mon sens. Je regrette d'entendre lancer à tout propos cette réprimande dans la Chambre : Portez une accusation. Nous ne sommes pas tenus d'être à tout propos des détectives et des dénonciateurs. Nous accomplissons un devoir en portant ces griefs à l'attention du Gouvernement. C'est à lui de s'assurer s'ils existent réellement, mais il ne semble pas vouloir s'en occuper. Nous lui fournissons les informations et, en réponse à nos demandes de renseignements plus précis sur ces informations, il nous donne des détails fautifs. Et, quand il est établi qu'un député a porté une plainte, le ministre nous dit qu'il faut porter une accusation. Il se croise les bras et répond : Je ne ferai pas d'enquête...

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai pas dit cela.

M. LENNOX : Il a dit qu'il n'y a pas d'accusation de portée, et par conséquent il n'y a pas matière à enquête. Je dis que ce n'est pas notre devoir de porter une accusation. Un honorable député a saisi la Chambre de cette question, et c'est le devoir du ministre de se mettre à l'œuvre, pour décou-

vrir la vérité, et s'il trouve que la plainte est fondée, c'est encore à lui de châtier le coupable comme il le mérite.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est précisément ce que j'ai fait. J'ai reçu une lettre de l'honorable député d'York (M. Crocket) disant qu'il avait reçu un journal déclarant que le directeur de la poste de Woodstock (N.-B.) avait pris part à une réunion politique. Je lui ai répondu immédiatement que je ferais aussitôt savoir au directeur de la poste qu'il n'a pas le droit de prendre part aux assemblées politiques. Maintenant, le moins que nous puissions faire est d'attendre la réponse du directeur de la poste. Quant à la réponse que j'ai donnée hier, j'ai pu ne pas avoir lu la question. . .

L'hon. M. FOSTER : Soigneusement.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, pas soigneusement, mais très attentivement. J'ai simplement compris que la question me demandait si mon attention avait été appelée sur une déclaration, et j'ai répondu "non" au lieu de "Oui". Je croyais que l'honorable député avait voulu demander si quelque accusation avait été portée, à quoi je réponds : Non.

## INCIDENT SUR L'INGERENCE DES FONCTIONNAIRES FEDERAUX DANS LA POLITIQUE MUNICIPALE.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, je désire de nouveau faire allusion à cette circulaire car c'est le deuxième exemple que nous avons depuis quelque temps, d'une tendance à vouloir faire cesser les bons rapports qui devraient à mon sens exister entre les fonctionnaires de l'Etat et le public. Il y a quelques jours à peine, j'ai appelé l'attention du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur le cas d'un nommé Fitch, dans la Nouvelle-Ecosse, un inspecteur des fruits, chargé de remplir certaines fonctions dans cette localité, et qui s'est mêlé d'élections municipales, tout en étant un partisan politique militant.

J'ai dit que dans mon opinion, cet homme ne pouvait pas remplir impartialement son devoir envers ceux qui étaient ses amis et partisans zélés, et ceux qui étaient ses adversaires et avaient travaillé contre son élection, vu que son devoir envers le pays consistait à faire l'inspection du marquage des fruits empaquetés par ces gens. Ce n'est pas dans la nature humaine qu'il puisse être impartial pour ses amis et ses adversaires également. Ce n'est pas dans la nature humaine qu'il soit également bien disposé envers les uns et les autres, et à cause de cela, j'ai demandé au ministre de l'Agriculture s'il n'était pas de son devoir ou du devoir de son département de faire savoir à cet homme qu'il ne lui convenait pas de se lancer dans une élection dans la localité qu'il habite, et où il est tenu de remplir les fonctions d'un employé du Gouvernement. Le ministre, à mon sens, a pris la chose à la légère et l'a traitée d'une façon un peu trop insignifiante en disant qu'il n'y voyait rien de déplacé et que ce n'était pas à lui à s'en occuper. Voici maintenant un autre exemple qui se produit dans le département des Chemins de fer et des Canaux.

L'hon. M. EMMERSON : L'honorable député dit-il que le cas auquel il a fait allusion s'est produit dans le Nouveau-Brunswick ?

M. TALBOT : Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Sproule) a-t-il le droit de parler deux fois sur la même question ?

M. l'ORATEUR : La première fois, l'honorable député a posé simplement une question sur l'appel de l'ordre du jour.

M. TALBOT : Mais l'honorable député a déjà prononcé un discours sur le même point.

M. SPROULE : Pas du tout. J'ai été obligé de lire cet avis tout simplement pour motiver ma question, et l'honorable député l'aurait compris s'il eut prêté attention. Le 23 décembre 1907, le gérant de l'Intercolonial lança une circulaire spéciale dans un but ou dans un autre. Le but est apparent dans le texte même. La voici :

Aux employés.
Le ministre des Chemins de fer. . .

Je conclus que c'est le ministre actuel, car il était, je crois, ministre au mois de décembre dernier.

Le ministre des Chemins de fer, ayant été prié de permettre aux employés de l'Intercolonial de solliciter ou d'accepter des charges municipales, a soigneusement étudié la question et il est d'avis que, règle générale, il n'est pas de l'intérêt du chemin de fer d'accorder cette permission. Ce n'est que dans des cas très exceptionnels que la ministre lui-même devra déterminer . . .

Est-ce admissible ? Je demande deux choses, primo : le ministre a-t-il décidé que c'était permis, et dans quels cas, ou quels motifs tout à fait exceptionnels existaient dans ce cas-ci pour justifier la campagne électorale de ces deux employés de l'Intercolonial ? Le ministre a fait mine de traiter la chose avec indifférence et a cru qu'elle ne valait pas la peine qu'il s'en occupât. Mais il a dû s'en occuper, comme le prouve cet avis, et il a dû y avoir des circonstances exceptionnelles pour la légitimer. A mon sens, le système n'est pas bon. Prenons pour exemple le cas actuel. Voici deux employés du chemin de fer qui sont candidats aux honneurs municipaux dans une certaine localité. Il est possible qu'ils soient deux membres importants du conseil municipal et qu'il surgisse un conflit d'intérêt entre la municipalité et le chemin de fer. Le ministre pense-t-il qu'il serait sage de laisser conduire ce conseil par les employés du Gouvernement ou du chemin de fer ? Il dit que ce n'est que dans des cas tout à fait excep-

tionnels qu'ils devraient recevoir cette permission.

Il n'a pas signalé d'exceptions très fortes dans ce cas-ci qui ne s'appliqueraient pas à d'autres cas, et qui l'autoriseraient à dévier de ce qui paraît être une politique sage. Mais on a permis à ces deux employés de se présenter. Je ne sais pas s'ils ont été élus ou non ; il est probable qu'ils l'ont été, et il est permis de supposer qu'ils l'ont été sur l'avis du ministre qu'il y avait des raisons et circonstances exceptionnelles dans leurs cas qui leur donnaient droit d'être candidats, car autrement il ne le leur aurait pas permis.

Il est à supposer en outre, que la question lui a été soumise. L'a-t-il étudiée ? La circulaire dit que ce n'est que lorsque la permission en a été demandée que les employés du chemin de fer peuvent se présenter aux honneurs municipaux. Je ne crois pas que le ministre nous ait donné dans ce cas-ci tous les renseignements que nous avons le droit d'avoir. Je crois qu'il devrait nous donner aussi des raisons, reposant sur des principes généraux, afin d'expliquer pourquoi il est sage de permettre aux employés du Gouvernement d'être candidats aux conseils municipaux dans leurs localités respectives, parce qu'il y a des questions qui se présentent tous les jours, et à mon avis, il ne serait pas convenable de mettre un grand nombre de partisans ou d'employés d'une compagnie de chemin de fer dans un conseil municipal chargé de veiller aux intérêts de la municipalité, parce qu'il n'y a pas de doute que les employés de la compagnie de chemin de fer seraient plus portés à protéger les intérêts de celle-ci que ceux de la municipalité et je crois que le ministre devrait nous donner d'autres explications pour se justifier d'avoir permis à ces deux employés d'être candidats aux honneurs municipaux. C'était bien ou c'était mal. Comme question de principe il l'admet ou il ne l'admet pas. D'après la manière dont il a parlé j'ai cru comprendre qu'il n'y faisait pas d'objections sérieuses, et la raison qu'il en a donnée était le manque d'hommes. S'il n'y voyait pas d'objections sérieuses pourquoi lancer cette circulaire dans laquelle on dit qu'il y a des objections sérieuses et que ce n'est que dans des cas et circonstances très exceptionnels que cette promesse peut être accordée. Je crois que le ministre devrait nous dire quelles sont les circonstances exceptionnelles qui dans ce cas-ci l'ont autorisé à donner la permission.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland) : Quelque blâme que l'on porte sur cette circulaire ou quelque mérite qu'on y attache, ou quoique l'on puisse dire de son opportunité, j'en suis responsable. Il y a un an ou deux cette question a été soumise au département des Chemins de fer, et après l'avoir bien étudiée, j'en suis venu à la conclusion, que d'une manière générale, les employés de l'Intercolonial ne devraient pas se mêler aux luttes municiaples, principalement dans les localités où leurs devoirs comme employés du chemin de fer et leurs devoirs comme représentants des contribuables viennent en conflit. Je comprends parfaitement que ce serait très mal dans l'intérêt du chemin de fer de permettre à certains de ses employés de se présenter comme candidat au conseil municipal. Cela pourrait affaiblir la discipline. Dans certaines circonstances, ils seront peut-être gênés dans l'accomplissement de leurs devoirs envers la compagnie. Mais il y a d'autres employés dont les fonctions ne viennent pas du tout en conflit avec leurs devoirs de représentants municipaux.

M. SPROULE : Une des attributions des conseils municipaux est de faire la revision de rôles de cotisation. Je ne sais pas si la loi permet de cotiser les propriétés du chemin de fer ou non, mais si le conseil municipal en a le droit, le devoir des conseillers municipaux serait de faire la revision du rôle de répartition et peut-être de taxer la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. EMMERSON : Si mon honorable ami (M. Sproule) était avocat il saurait que l'Intercolonial est exempté de payer des taxes.

M. BERGERON : Cette circulaire a-t-elle été publiée lorsque mon honorable ami était ministre des Chemins de fer ?

L'hon. M. EMMERSON : J'avais formulé cette règle il y a quelques années, et le surintendant général semble l'avoir ressuscité pour que l'on s'en souvienne. Cette règle s'accordait avec celle qui a été adoptée par les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Je me rappelle distinctement que certains employés de l'Intercolonial à Stellarton ont demandé la permission de s'occuper de questions municipales ; ils donnaient pour raison que la population de Stellarton était presque entièrement composée d'employés de chemins de fer, et que les citoyens priaient ces derniers de les représenter dans le conseil municipal. J'ai examiné la question, et après avoir considéré la nature de leur emploi à l'Intercolonial, j'ai conclu qu'il était dans l'intérêt des citoyens d'accéder à la demande qui m'était faite, et qu'en même temps le chemin de fer n'en souffrirait pas. Je suppose que ceux dont il est question dans cette discussion sont les mêmes fonctionnaires qui ont continué à être conseillers municipaux.

J'ai refusé la même permission à Moncton, dans certains cas, parce que ceux que l'on voulait présenter comme candidats, avaient avec d'autres employés, des relations telles que la discipline du chemin en aurait souffert et c'est pourquoi j'ai refusé d'accorder mon consentement.

Le même principe s'applique sur d'autres points de l'Intercolonial. A mon avis je crois

qu'il est bon de poser comme règle générale que les employés de l'Intercolonial ne doivent pas prendre part aux questions municipales, mais il y a des circonstances dans lesquelles il est de l'intérêt public comme de l'intérêt du chemin de fer de permettre aux employés d'accepter des charges municipales. C'est la règle que j'ai suivie et je ne crois pas que le ministre actuel des Chemins de fer puisse trouver de très bonnes raisons de s'en départir.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Le discours prononcé par mon honorable ami (M. Emmerson) est sans doute très instructif au point de vue de l'intérêt public comme au point de vue de l'histoire. Cette circulaire peut en confirmer une autre déjà précédemment émise par lui, mais elle est datée du 23 décembre dernier, lorsqu'il avait cessé d'être ministre des Chemins de fer. Personne ne critique les règles posées dans la circulaire, et personne ne prétend que les employés du gouvernement ne devraient pas avoir cette liberté. Mais on a fait remarquer au ministre que dans Stellarton ou New-Glasgow, je ne sais lequel des deux endroits, deux candidats aux honneurs municipaux étaient des employés de l'Intercolonial, et l'on demande au ministre des Chemins de Fer quelles sont les circonstances particulières qui font que ces cas particuliers dont il est question dans la circulaire soient des cas très exceptionnels ? C'est certainement une question que nous avons le droit de poser au ministre, mais pour des raisons qui lui sont propres, le ministre n'a pas encore donné de réponse. La question a été soumise au Gouvernement en deux ou trois occasions, et pendant la maladie du ministre des Chemins de Fer on nous a dit que nous ne pouvions pas obtenir ce renseignement, mais maintenant qu'il est est à son siège il devrait être en état de nous renseigner immédiatement ou de nous promettre qu'il le fera le plus tôt possible. Cela sauverait beaucoup de temps si le ministre faisait cette déclaration.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Vu que la question posée par mon honorable ami de Grey-est se rapporte à mon comté, je désire dire quelques mots. Je lui ferai remarquer d'abord qu'il ne peut pas surgir de conflits entre le chemin de fer et la municipalité, au sujet de la cotisation des terrains sur le parcours du chemin de fer intercolonial, parce que tous ces terrains sont la propriété de Sa Majesté et sont exempts de taxe. Je ne puis concevoir en vertu de quel principe le département des Chemins de fer empêcherait les employés de l'Intercolonial dans les petites villes sur le parcours de ce chemin de représenter avec la plus grande liberté possible, dans les conseils municipaux de ces villes les intérêts des contribuables. Le département semble avoir voulu copier certains règlements en vigueur dans les grandes compagnies de chemins de fer à l'égard de leurs employés, mais personnellement je n'en vois pas la nécessité.

M. R. L. BORDEN : C'est à cause de cette règle que la question a été posée.

M. E. M. MACDONALD : Je le sais. Cependant dans ce cas de Stellarton il y a des circonstances qui non seulement autorisent le ministre à permettre à ces employés d'être candidats aux honneurs municipaux, mais qui le conduiraient à adopter à l'égard des employés de chemins de fer de cette ville une ligne de conduite très injuste et peu convenable, s'il leur refusait cette permission. Stellarton a une population d'environ 3,000, et à l'exception des marchands de ce village la population est divisée entre les employés de la Acadia Coal Company et les employés du chemin de fer intercolonial. Ces derniers sont propriétaires de bonnes maisons. Ce sont d'excellents citoyens, et en général ce sont des hommes d'un degré supérieur. Prétendre que l'on devrait les empêcher de prendre part aux affaires civiques parce qu'ils sont des employés du gouvernement serait dans les circonstances, commettre une injustice. La Acadia Coal Company est probablement le plus fort contribuable de cette ville. Et si les employés de cette compagnie sont les seuls auxquels on permette d'occuper des sièges dans le conseil de ville, la Chambre comprendra immédiatement la position désavantageuse dans laquelle se trouveront les employés de chemin de fer intercolonial qui ont des propriétés dans cette ville. Il existe donc un état de chose exceptionnel dans Stellarton. Je ne vois aucune raison qui empêcherait les employés de chemin de fer de prendre part aux affaires municipales.

## DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. BERGERON : Le 16 décembre dernier j'ai posé au ministre des Travaux publics deux questions auxquelles je croyais qu'il pourrait répondre très brièvement, mais il m'a prié de faire une motion demandant le dépôt des documents, ce que j'ai fait. Les documents n'ont pas encore été déposés et comme le ministre n'est pas à son siège je demanderai si l'un de ses collègues voudrait bien appeler son attention sur la question. Ce sont des documents très courts et ils auraient dû être déposés depuis longtemps.

Sir WILFRID LAURIER : De quoi s'agit-il ?

M. BERGERON : Les documents se rapportent à du dragage dans la province de Québec, dans la rivière Jésus, entre Charlemagne et Terrebonne, et dans la rivière la Graisse à Rigaud.

M. CHISHOLM : Au mois de décembre dernier j'ai demandé le dépôt de certains documents concernant les permis de pêche

accordés dans la province de Saskatchewan. C'est là une question importante pour ceux qui calculent pendant cette année de misère sur le privilège de pouvoir pêcher, et je demanderai au ministre de déposer ces documents le plus tôt possible.

L'hon. M. BRODEUR : Ils ont été déposés hier.

## GRAINS DE SEMENCE POUR LE NORD-OUEST.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Monsieur l'Orateur, l'adoption du crédit nécessaire à l'achat de grains pour les cultivateurs des provinces de l'Ouest a été faite vendredi dernier dans des circonstances inusitées. Le crédit a été demandé au dernier moment, et la Chambre a compris qu'elle ne devait apporter aucun retard à son adoption afin de permettre au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour fournir le grain aux agriculteurs le plus tôt possible. L'achat du grain, son analyse au point de vue de ses qualités germinatives, et les préparatifs à faire pour la distribution de ce grain prendront nécessairement un temps considérable, et la gauche a pensé qu'il était bon de laisser adopter ce crédit le plus vite possible. Pour cette raison il n'y a pas eu de discussion sur les règlements concernant la distribution du grain. Les règlements ont été soumis à la Chambre au dernier moment, et il était absolument impossible à ceux qui les voyaient pour la première fois d'en prendre une connaissance suffisante pour leur permettre de discuter la question d'une manière intelligente. La Chambre croyait qu'il était essentiel de savoir à qui les avances seraient faites et à quelles conditions elles le seraient. C'est avec l'entente que les règlements seraient soumis à une discussion complète dans cette Chambre que nous avons permis que ces crédits fussent votés aussi rapidement. En ces derniers jours j'ai examiné ces règlements et bien que j'y trouve plusieurs choses qui demanderaient à être modifiés, il y a un détail important que la Chambre devrait, je crois, discuter longuement, et au sujet duquel nous devrions en venir à une décision. Je veux parler de l'obligation de rembourser dans le cours d'une année l'argent avancé pour l'achat de ce grain. Avant que je reprenne mon siège j'ai l'intention de proposer une motion disant que dans l'opinion de cette Chambre la période de remboursement devrait être portée à trois ans.

Je ne veux pas faire de cette motion une question de manque de confiance, et j'espère sincèrement que le Gouvernement l'accueillera dans le même esprit que je la propose. Naturellement si le Gouvernement acceptait la proposition je ne demanderais pas à la Chambre de voter sur mon amendement. Mais c'est la seule occasion qui nous sera probablement offerte dans les circonstances de connaître d'une manière définie l'opinion de cette Chambre. Si, les règlements avaient été entre nos mains, pendant quelque temps avant le dépôt du budget, et si ce budget avait été déposé beaucoup plus tôt devant la Chambre, il n'y a aucun doute que la Chambre aurait discuté la question avec beaucoup plus d'avantage qu'il est possible de le faire dans les circonstances présentes. Mais ce crédit est déjà voté de sorte que je me trouve dans la nécessité de discuter la question de la manière que je le fais présentement.

Je veux d'abord faire remarquer, en premier lieu, que le prix de tous les grains s'est élevé d'une façon anormale dans l'Ouest. Les derniers journaux que nous avons reçus de Winnipeg nous disent que le prix des différentes qualités de blé mentionnées dans les règlements varie entre 93 cents et $1.08 le boisseau, et que l'avoine se vend à un prix relativement aussi élevé.

Si vous ajoutez à ces prix les dépenses que nécessitera l'achat du grain de semence, vous découvrirez que ce grain reviendra à un prix très élevé au cultivateur. D'après les règlements il faut ajouter au coût les frais de magasinage, de commission, d'assurance, l'ensachage, le transport et tous les autres frais qui s'en suivent. Le prix du grain est dans le moment très élevé et n'est pas normal, mais il n'y a pas de raison de supposer que cela continue ainsi pendant bien longtemps.

M. CRAWFORD : Parlez-vous du prix à Winnipeg ou de celui de Fort-William ?

M. LAKE : C'est le prix à Fort-William, je crois. C'est la dernière cote du marché de Winnipeg. Si les prix descendent à la moyenne ou plus bas que la moyenne, on trouvera que le cultivateur aura a donner à l'automne presque trois boisseaux pour payer chaque boisseau qu'il aura reçu. En outre, si la récolte n'atteignait pas la moyenne ou même si elle l'atteignait, car la récolte a manqué l'année dernière dans ces endroits parce que le grain a été avarié par la trop grande abondance de paille couchée sur la terre, on découvrira que ce sera une tâche très difficile pour un cultivateur de rembourser sur une seule récolte le grain de semence qu'on lui aura fourni. Ce sera lui enlever tous ses profits de l'année.

J'ai démontré que c'est de la gêne financière qui a passé par tout le Canada qu'est survenue la nécessité pour le Gouvernement d'intervenir. S'il n'y avait pas eu de crise financière nous n'aurions pas entendu parler de la nécessité pour le Gouvernement de venir en aide aux cultivateurs du NordOuest et de leur avancer du grain de semence. Le fait que dans la plus grande partie du Nord-Ouest la récolte a été très bonne a été la cause que les créanciers de l'Est ont demandé à être payés de ce qu'on leur devait dans l'Ouest. La rapidité remarquable avec laquelle ces nouveaux cantons ont été ouverts en ces dernières années, en grande partie

par de nouveaux arrivants dont pour la plupart, les ressources étaient très limitées, a obligé les gens à emprunter. Si vous doublez la population dans un certain rayon en deux ou trois années, ainsi que la chose a eu lieu souvent dans ces dernières années, et si la récolte sur laquelle tout le monde compte, non seulement les cultivateurs eux-mêmes, mais tout les gens d'affaires souffriront, et les choses en viendront à un point dans cette région particulière qu'il faudra absolument demander de l'aide au dehors.

Le fait que les créanciers ont pressé plus vivement cette année que les années précédentes, les colons de payer leurs dettes, a empêché ces derniers, dans les régions où la récolte a manqué, de venir en aide aux nouveaux colons ainsi qu'ils avaient l'habitude de le faire dans le passé. Comme ces règlements exigent que le remboursement du grain de semence avancé, soit fait dans une année, il faudra en réalité prendre sur le produit de la récolte d'une année pour payer la dépense de deux années, et dans le cas des nouveaux colons, dont plusieurs ont comparativement une petite étendue de terre en culture, la situation à la fin de l'année courante sera presque aussi mauvaise qu'elle l'est maintenant. En outre, le bruit court avec persistence que les gouvernements des provinces d'Alberta et de Saskatchewan se proposent de prendre des hypothèques sur la récolte en garantie du grain qui sera avancé aux colons qui possèdent les titres de leurs terres. Ces hypothèques devront être payées avec le produit de la première récolte, c'est-à-dire que la première récolte, est hypothéquée même avant que la semence ait été déposée en terre. Je proteste. Si c'est là l'intention du Gouvernement, je proteste contre sa mise à exécution. Ce serait nuire énormément aux intérêts financiers de ces régions. Non seulement, les cultivateurs eux-mêmes en souffriraient tout le long de l'année, et pratiquement jusqu'à la fin de l'année suivante, mais aussi les commerçants en tous genres seraient placés dans une situation très désavantageuse.

Ces règlements présentent d'autres aspects que je veux discuter brièvement, bien que je ne désire faire aucune proposition par voie de motion. L'article n° 15 dit que l'on n'avancera aucun grain de semence à ceux qui n'ont pas semé en 1907. Je ferai remarquer que la gène financière frappe autant les nouveaux colons que ceux qui sont depuis longtemps dans le pays. Les commerçants de la région et même les cultivateurs ont eu pour habitude, lorsqu'un nouveau colon démontrait qu'il était énergique et travailleur, de lui aider et de lui avancer son grain de semence. Mais lorsqu'il n'y a pas de grain de semence dans cette partie du pays, et lorsque les marchands et les anciens colons n'ont pas d'argent, ils ne pourront pas aider aux nouveaux colons.

A mon avis, si le terrain est cultivé et prêt à recevoir la semence, le Gouvernement possède une garantie suffisante sur la terre elle-même pour avancer le grain nécessaire pour l'ensemencer. L'objet principal de cet achat de grain de semence devrait être d'empêcher qu'aucune partie du Nord-Ouest prête à être ensemencée ne le soit pas faute de grain. Mais je crains que l'on n'atteigne pas cet objet si les règlements restent tels qu'ils sont, et si l'on n'avance pas de grain de semence à ceux qui n'ont pas récolté sur leur terre en 1907. Naturellement, les règlements disent plus loin que s'il reste au Gouvernement une quantité considérable de grain après la distribution autorisée, il pourra la vendre pour argent comptant à ces nouveaux colons.

Nous regrettons tous que la nécessité se présente de distribuer du grain de semence, parce que cette distribution sera citée par ceux qui ne connaissent pas les conditions auxquelles elle est faite, comme une preuve que le Gouvernement est obligé de faire la charité aux colons. Bien que nous regrettions tous cela, il en résultera tout de même du bien si on considère la question à un point de vue différent.

A mon avis, je ne puis concevoir de meilleur certificat à donner de la valeur des terres que nous offrons aux immigrants dans le Nord-Ouest, que la distribution proposée aux nouveaux colons qui ne cultivent leur terre que depuis un an ou deux, de grains de semence sur la seule garantie des améliorations qu'ils ont faites sur leur terre, ce qui équivaut à dire que la terre est si riche, qu'après que le Gouvernement en a fait un don gratuit de 160 acres à chaque colon, et après que celui-ci a amélioré son terrain pendant une année ou deux, cette terre a une si grande valeur que le Gouvernement lui-même est disposé à avancer aux colons l'argent suffisant pour lui permettre de l'ensemencer.

Je désire ensuite appeler l'attention de la Chambre sur cet article disant qu'aucun grain de semence ne sera donné à ceux dont la récolte, l'année dernière, était de bonne qualité et a rapporté un prix raisonnable. Or, "prix raisonnable" est une expression très élastique, et je crois désirable que ce Parlement définisse plus clairement sa pensée. Je crois que la Chambre conviendra de cela avec moi, quand je lui dirai que l'année dernière, le prix du blé a varié entre 15 cents et moins, et 95 cents et plus par boisseau. Les variations de la récolte ont été presque aussi grandes.

L'article 24 oblige ceux qui n'occupent pas les terrains dont ils sont propriétaires et qui demeurent en dehors de la municipalité, a adresser leur demande de grain à l'agent des terres fédérales, au sous-agent des terres, à l'inspecteur des homesteads, à l'agent d'immigration, ou à un membre de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans le district où il réside. Je n'ai pas d'objection à ce que cette demande soit faite à ces fonctionnaires, mais le règlement dit plus loin

qu'ils auront le droit de se prononcer sur la demande :

Et ces fonctionnaires rempliront les devoirs assignés aux secrétaires-trésoriers et aux conseils d'améliorations locales et aux municipalités, ainsi qu'il est pourvu.

C'est-à-dire que ces fonctionnaires auxquels la demande sera faite devront décider si elle doit être accordée ou refusée. Cela me semble donner un pouvoir considérable à un très grand nombre de personnes, dont quelques-uns n'occupent pas une position officielle assez élevée pour que l'on puisse s'en rapporter absolument à elles dans la décision d'une question aussi importante. J'espère que le Gouvernement trouvera moyen de modifier cet article quelque peu, ou dans tous les cas, prendra certaines mesures pour empêcher des actes de tyrannie dans la distribution du grain de semence et veillera à ce que tous ceux qui en demanderont reçoivent justice.

J'ai appelé l'attention de cette Chambre sur différents articles de ces règlements. J'ai déjà déclaré qu'a l'exception des conditions de remboursement, je ne crois pas qu'il fut nécessaire pour moi de soumettre la question à la Chambre sous forme de motion. Les autres détails peuvent être laissés à la discrétion du Gouvernement qui, naturellement, est responsable de toute l'administration dans cette distribution du grain de semence, mais je conçois qu'il est de mon devoir envers mes électeurs d'insister tout particulièrement sur cette question de remboursement, et pour cette raison, je propose :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants :— " Cette Chambre est d'avis que les règlements concernant l'achat, la vente et la distribution du grain de semence dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan soient modifiés en prescrivant que le paiement de ce grain de semence soit réparti sur trois années, en trois versements annuels, au lieu d'une seule année, et en prescrivant, de plus, que toute personne désireuse de payer plus tôt puisse le faire."

L'hon. M. OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Avant de régler les conditions de l'entente exprimée dans les règlements qui sont soumis à la Chambre, le Gouvernement fédéral s'est consulté avec les deux gouvernements provinciaux. Ces règlements contiennent les vues que les représentants de ces gouvernements ont exprimées. Le prêt de grain de semence proposé maintenant diffère entièrement des prêts qui ont été faits autrefois ; le seul prêt fait par le Gouvernement fédéral l'avait été à des concessionnaires de homesteads, c'est-à-dire des colons qui n'avaient pas encore droit au titre de leur terre, et qui, conséquemment, n'étaient pas en état de donner de garantie à d'autres personnes qu'au Gouvernement du Canada. Dans le cas actuel, la plus grande partie de l'aide qui sera accordée le sera par l'entremise des autorités provinciales qui seront responsables. On a cru alors qu'il était désirable de faire, à l'égard de ces concessionnaires, tous les règlements semblables aussi semblables que possible, pour les occupants de terres achetées ou de terres patentées. Le gouvernement provincial étant obligé de se garantir, trouvera peut-être nécessaire de prendre la récolte qui lui servira de première garantie. Et dans la discussion de cette question avec les représentants de ces gouvernements, ces derniers ont fait remarquer que dans les circonstances où ils se trouvaient, ils étaient obligés de prendre sur la récolte provenant du grain de semence avancé, une garantie qui se terminerait avec la récolte même, et qu'il n'était pas juste que les colons avec lesquels ils traitaient puissent les placer dans une position très désavantageuse comme celle dans laquelle ils se trouveraient si l'on accordait plus d'un an aux concessionnaires des homesteads pour rembourser leur grain de semence.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudra-t-il nous expliquer pourquoi les gouvernements provinciaux sont obligés de prendre une hypothèque sur la récolte ? Je ne conteste pas le fait, mais j'en voudrais savoir la raison. Si le gouvernement provincial prête de l'argent ou du grain à des colons qui sont propriétaires de leurs terres, pourquoi ne pourraient-ils pas prendre une hypothèque sur ces terres ?

L'hon. M. OLIVER : Ils le pourraient dans certains cas, mais malheureusement dans un très grand nombre de cas, les occupants de ces terres sont des locataires ou des personnes qui ont acheté la terre à crédit. Par exemple, toutes les terres appartenant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique sont vendues sur des baux de dix ans, de sorte qu'une grande partie des occupants de ces terres n'en ont pas les titres, et conséquemment ne sont pas en état de consentir d'hypothèque au gouvernement provincial. Il y a en outre un autre mode d'achat qui est appelé " paiement avec la récolte ", mode en vertu duquel l'occupant de la terre, l'acheteur, paie tous les ans avec le revenu de sa récolte. Il n'occupe sa terre qu'en vertu d'une promesse de vente et ne possède aucun titre que le gouvernement provincial puisse prendre en garantie, et bien qu'il y ait un certain nombre de colons possédant une terre qu'ils peuvent offrir en garantie au Gouvernement sans engager leur récolte, il y en a un très grand nombre dont la récolte est la seule garantie immédiate qu'ils puissent offrir. Si je comprends bien la proposition qui est faite, on veut prendre une hypothèque sur la récolte et ensuite faire tous autres arrangements qui seront jugés nécessaires et possibles afin de garantir le prêt sur la terre. Dans les cas où la chose est possible, le Gouvernement en profitera certainement, mais dans plusieurs cas, il ne le peut pas et s'il veut être remboursé de ces avances,

il faut qu'il les prenne sur la récolte. S'il ne se fait pas rembourser, il perdra ses avances parce que le gouvernement fédéral devra l'être d'une façon ou d'une autre.

On a donc pensé qu'il était raisonnable de prendre ces faits en considération et qu'après tout, que ce n'était pas un acte de grande injustice de la part de ce Parlement d'exiger que le colon qui emprunte de l'argent du Gouvernement soit obligé de le remettre à la récolte prochaine, à l'époque où il pourra la convertir en argent. Naturellement, l'expérience du passé dans des opérations de ce genre a été que du moment que le gouvernement fédéral possède une garantie certaine sur la terre du colon, il n'y a pas de nécessité de le forcer à payer promptement, et l'on accorde des délais. Le Gouvernement prend une hypothèque sur le homestead il est possible que le colon ne paie pas ; les intérêts s'accumulent, mais il continue à ne pas payer ; vient le jour où il a droit d'avoir le titre de sa terre et il le demande. Lorsque ce titre lui est accordé on inscrit sur ses lettres patentes le montant de l'hypothèque et on les lui remet ; mais comme le Gouvernement n'a jamais pris de moyens sévères pour recouvrer l'argent, lorsque le colon désire utiliser ses lettres patentes pour obtenir de l'argent de particuliers, la première chose qu'il est obligé de faire, naturellement, est de payer ce qu'il doit au Gouvernement. C'est le plus grand mal qui puisse lui arriver, et c'est pour cela que le Gouvernement n'a jamais dans le passé pressé le paiement de ces hypothèques, et je ne crois pas qu'il s'avise de le faire dans l'avenir. Dans tous les cas le gouvernement fédéral est dans une situation différente de celle des gouvernements provinciaux qui sont obligés de prendre une première hypothèque à moins de s'exposer à perdre dans un grand nombre de cas l'argent avancé, et en agissant de concert avec les gouvernements provinciaux il me semble juste que le gouvernement fédéral traite ces derniers équitablement.

M. W. F. MACLEAN : Si les gouvernements provinciaux le jugeaient bon ne pourraient-ils pas en vertu de cette résolution refuser d'accorder une année de délai ?

L'hon. M. OLIVER : Les gouvernements provinciaux pourront faire ce que bon leur semblera, mais ils sont obligés de rembourser le gouvernement fédéral à la fin de l'année et s'ils ne le font pas, les conditions sont que le gouvernement fédéral a le droit de retenir le montant de la dette sur la subvention provinciale.

Conséquement il est tout naturel, au point de vue des affaires, que le gouvernement provincial se fasse rembourser, par ceux auxquels il a fait des avances de grains, et je prends aussi comme acquis pour une proposition raisonnable en affaire, que le gouvernement fédéral a le droit d'être remboursé dans les délais convenus, de l'argent qu'il a avancé. Mon honorable ami a parlé aussi de l'article 15 qui dit qu'il ne sera pas fait d'avance à ceux qui n'ont pas souffert dans leurs récoltes. Mon honorable ami (M. Lake) croit qu'il n'en devrait pas être ainsi.

M. LAKE : L'article des règlements auxquels je fais allusion est ainsi conçu :

Il ne sera accordé aucun grain de semence aux colons qui n'ont pas ensemencé leurs terres en 1907.

L'hon. M. OLIVER : A un certain point de vue la prétention de mon honorable ami peut être défendue avec avantage. Il reconnaît que le Gouvernement, en venant demander au Parlement cette avance très considérable aux termes et conditions proposés, a compris qu'il était nécessaire de présenter cette demande sous une forme acceptable à ceux qui ne sont pas directement intéressés dans la distribution de ce grain de semences, de même qu'à ceux qui le sont ; je suis certain que si je voulais raisonner logiquement, je ne pourrais présenter à cette Chambre aucune bonne raison suffisante de faire des avances de grains aux cultivateurs qui n'ont souffert aucune perte.

M. SAM. HUGHES : Supposons qu'ils donnent des garanties qu'ils rembourseront toutes les avances que vous leur faites, quelle différence cela peut-il faire ? Ces gens n'ont-ils pas été amenés dans le pays par le Gouvernement ?

L'hon. M. OLIVER : Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que cela ne me fait aucune différence, comme ministre de l'Intérieur, et personne ne serait plus heureux que moi si cela se faisait.

M. SAM. HUGHES : Eh bien alors, allez-y.

L'hon. M. OLIVER : Mais je m'adresse à une Chambre composée d'hommes d'affaires, prudents et soigneux, et s'ils demandent d'adopter cet amendement que mon honorable ami n'a pas encore proposé, je serai certainement très heureux d'accepter leur proposition, mais je dois dire qu'en soumettant à la Chambre cette proposition si importante, j'ai considéré qu'il était désirable de choisir un terrain aussi sûr qu'il était possible d'en trouver. Il me semble qu'il était beaucoup plus raisonnable de demander à la Chambre d'accorder des avances de ce genre à des gens qui après avoir dépensé leur capital avec l'espoir d'en retirer un revenu n'y ont pas encore réussi, et conséquemment se trouvaient arrêtés dans leurs opérations, plutôt que de demander à la Chambre d'avancer de l'argent à des personnes qui n'ont pas souffert des conditions climatériques de l'année dernière.

M. BRODER : Les conditions sont certainement changées. Ces personnes sont d'une façon générale dans l'impossibilité

d'obtenir du grain de semences de leurs voisins.

L'hon. M. OLIVER : Ainsi que je l'ai déjà dit, personne ne sera plus heureux que moi si la Chambre consent à avancer du grain aux colons qui sont dans cette condition mais ça été plutôt de la modestie de ma part, monsieur l'Orateur, et non pas de la générosité envers le colon qui m'a engagé à approuver cet article des règlements. On remarquera que dans la dernière partie de l'article 15 il est dit que l'on pourra vendre du grain pour argent comptant à ces colons-là.

M. SAM. HUGHES : Où prendront-ils l'argent ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne sais pas où ils le prendront, mais je suppose qu'ils ont autant d'argent, cette année, pour acheter leur grain de semences, qu'ils en auraient eu, que la récolte eut été bonne ou mauvaise.

M. SAM. HUGHES : Pas du tout.

L'hon. M. OLIVER : Si c'était leur propre récolte, ils en auraient certainement. Ces colons n'ont pas fait de semences l'année précédente; ils n'ont pas été désappointés dans leurs récoltes et toutes les précautions financières antérieures qu'ils avaient prises pour l'achat de leurs grains de semences à la saison prochaine, subsistent parce qu'ils s'attendaient toujours à acheter leurs grains de semences ; mais voici l'occasion qui se présente pour eux de l'acheter et si nous en avons à leur vendre, nous serons heureux de le faire.

M. TAYLOR : Ils ont pu travailler pour quelques cultivateurs et ne rien recevoir pour leur travail.

L'hon. M. OLIVER : Je suis heureux de voir qu'un grand nombre de mes collègues témoignent de tant de générosité, et je puis leur assurer que, tout en désirant que ces règlements soient adoptés sous leur forme actuelle, parce qu'ils sont conformes aux arrangements pris avec les gouvernements provinciaux, s'il prenait fantaisie à la Chambre d'aller un peu plus loin et d'autoriser des avances aux colons auxquels s'applique l'article 15, je serai heureux d'en soumettre la proposition à la Chambre le plus tôt possible et d'en demander l'adoption.

M. SAM. HUGHES : Avant que l'honorable ministre aille plus loin, je désirerais attirer son attention sur deux ou trois points, et lui demander ce qu'ils signifient. Le premier est l'article 21 :

La duplicata de la demande restera entre les mains du secrétaire-trésorier, qui le soumettra à jour fixé au conseil du district d'améliorations locales ou de la municipalité rurale pour approbations, modifications ou rejet.

J'aimerais à savoir ce que cela signifie. Comment pourra-t-on approuver, modifier ou rejeter ce duplicata ? Il y a ensuite l'article 25, à la ligne 3 :

Le secrétaire-trésoirer recevra les déclarations contenues dans chaque demande, il s'acquittera de tout autre travail qui pourrait être pour cela nécessaire.

Le secrétaire-trésorier est-il autorisé à recevoir des déclarations ?

Enfin, il y a les deux dernières lignes de l'article 27 :

. . . en se référant autant que possible à l'annexe A des présents règlements, mais un léger écart ne saurait être une raison suffisante pour annuler ladite garantie.

Qu'entend-t-on par léger écart ? Nous voyons aussi que le serment de la formule A doit être prononcé devant un commissaire ayant qualité pour assermenter. Ces commissaires n'abondent pas précisément par tout le pays. Le secrétaire-trésorier est-il autorisé à recevoir ces serments ?

L'hon. M. OLIVER : J'aimerais à répondre tout d'abord aux observations de l'honorable député de Qu'Appelle.

M. SAM. HUGHES : Je croyais que l'honorable ministre l'avait déjà fait.

L'hon. M. OLIVER : Non, il y a encore autre chose demandant réponse. Je n'ai pas tout à fait saisi ce qu'il a voulu dire quand il parlait de fonctionnaires attachés à des districts situés hors de la sphère où se poursuivrent les améliorations, qui sont autorisés à distribuer les formules et à recevoir les demandes. Mon honorable ami voudrait-il être assez bon de m'expliquer tout cela.

M. LAKE : Ce que je voulais dire c'est que non seulement ils reçoivent les demandes, mais aussi, apparemment, et si je comprends bien, qu'ils se basent là-dessus pour juger de ce qu'ils doivent faire. Quelques-uns de ces fonctionnaires sont loin d'occuper une haute position officielle, et je crois qu'il faudra redoubler de vigilance afin de voir à ce que les décisions qu'ils prennent ne soient pas finales et pour que les colons ne soient victimes d'aucune oppression ou injustice.

L'hon. M. OLIVER : Certaines dispositions traitent nécessairement des demandes provenant de districts du dehors. On ne s'oppose pas, je crois, à ce que les formules de demandes soient envoyées aux personnes mentionnées ici ni à ce que ces personnes reçoivent les demandes. Mais l'honorable député de Qu'Appelle ne veut pas que ces personnes aient le droit de reviser ou modifier les demandes.

M. R. L. BORDEN : Ou les rejeter.

L'hon. M. OLIVER : Ou les rejeter. Ce que nous voulons obtenir, avec cet article, c'est. . .

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne pas répondre en même temps à ma question au

sujet de l'article 21 ? Les deux offrent beaucoup de corrélation.

L'hon. M. OLIVER : C'est là ce que j'allais faire. Ce que nous voulons, c'est qu'il y ait autant que possible quelqu'un connaissant les faits qui soit chargé d'approuver ou de désapprouver la demande. Ces deux provinces ont une grande étendue. Nous envoyons ces formules de demandes, et nous voulons qu'elles soient remplies et envoyées au bureau central. A ce bureau, on ne saurait avoir aucune connaissance possible du bien-fondé ou du mal-fondé des demandes, et après en avoir conféré avec les gouvernements provinciaux ceux-ci ont été d'avis, surtout pour ce qui se rattache aux districts locaux, que les conseils de districts, connaissant nécessairement bien mieux les conditions de leurs districts respectifs, devaient être autorisés à juger de ce qu'il leur conviendrait de faire au sujet de demandes provenant de ces districts.

M. SAM. HUGHES : C'est surtout à ce sujet que je désire avoir des éclaircissements de l'honorable ministre.

L'hon. M. OLIVER : Voici la chose. Nous supposons que Smith occupe un homestead dans un district local. Il désire avoir des grains de semence. Il s'adresse au secrétaire-trésorier, il reçoit une formule de demande et il la remplit. Copie de la formule est envoyée immédiatement au bureau central, afin que nous soyons en mesure de savoir le plus tôt possible quelle quantité de grain on désire recevoir. L'agence chargée du soin des achats a besoin de ce renseignement. L'autre formule reste entre les mains du secrétaire-trésorier du district local, et en temps voulu on convoque une réunion du conseil de district, et la demande de Smith, ainsi que les autres demandes qui auront pu être produites, sont examinées par le conseil local. Le conseil local, plus que tout autre, sera en mesure de savoir à quoi s'en tenir sur les conditions et circonstances se rattachant à la demande de Smith, et pourra aussi, bien mieux que le bureau central, vérifier l'exactitude des raisons sur lesquelles Smith s'est appuyé pour présenter sa demande. Dans le cas où Smith aurait allégué des faits inexacts, ou qui pourraient être jugés inexacts, au sujet de la valeur des récoltes ou de l'étendue des terres en culture, le conseil aura le droit de reviser la demande et d'en abaisser le chiffre si on croit qu'il est trop élevé.

L'hon. M. FOSTER : Ou rejeter la demande.

L'hon. M. OLIVIER : Parfaitement.

M. SAM. HUGHES : Va-t-on mettre les occupants de homesteads à la merci de ces conseils de pacotille? Si le colon a plusieurs arpents attendant d'être ensemencés, pourquoi ne recevrait-il pas son grain?

L'hon. M. OLIVIER : Je tiens à rappeler de nouveau que c'est là un point sur lequel ont insisté fortement les autorités provinciales, en ce qui concerne les détenteurs de terre ou occupants avec lesquels ils ont eu à traiter. En ce qui concerne les tenanciers de homesteads, nous n'avons pas à nous occuper de faire adopter les demandes par le conseil du district local. Mais il nous a semblé, vu que les gouvernements provinciaux ont jugé que les détenteurs de terres non inscrites comme homesteads seraient mieux protégés si les conseils locaux se prononçaient au sujet de leurs demandes, qu'il serait juste que ces conseils pussent aussi avoir le droit de se prononcer pour les terres de homesteads.

M. SAM. HUGHES : Si les mots "approbation, modification, ou sujet" veulent tout simplement dire qu'il faudra vérifier les faits énoncés au sujet des besoins du colon et de l'étendue de ces terres en culture, tout cela est fort bien. Mais si ces mots donnent le droit de venir dire : " Nous ne croyons pas que Jones mérite de recevoir les grains; ce n'est pas l'un de nos amis", alors je dois élever la voix pour protester.

L'hon. M. OLIVER : Ce que nous craignons, c'est que si nous n'acceptons que l'avis exprimé par le bureau central, où on ne peut avoir aucune connaissance personnelle des faits énoncés, et si alors on accueille favorablement les demandes qui se présentent, on ne vienne nous accuser d'abuser sans raison de la libéralité du Parlement.

M. SAM. HUGHES: Tout ce qu'on devrait exiger, c'est que les colons produisent un certificat que les faits énoncés sont exacts.

L'hon. M. OLIVER : D'un autre côté, si nous montrons trop de sévérité, on nous accusera d'agir avec injustice pour des motifs politiques ou autres. Nous croyons qu'en faisant porter les responsabilités par le conseil local élu par le peuple, tout se trouve réparti équitablement et nous éviterons les accusations d'ordre politique. Le trésor public se trouve aussi de la sorte bien mieux protégé.

M. R. L. BORDEN : Si je comprends bien, tout le débat porte sur le plus ou moins de restrictions qu'il conviendrait d'attacher aux mots " modifications ou sujet". Il n'y a aucun doute, ainsi que le dit le ministre, que ces mots ont là leur raison d'être, mais encore faut-il que nous sachions que nous ne donnons pas là à personne le pouvoir d'agir sans discernement.

L'hon. M. OLIVER : J'admets que le texte de cet article peut laisser à désirer, comme rédaction, mais le principe est là et je ne crois pas qu'il y ait aucun danger.

M. R. L. BORDEN : Le principe est en tous points excellent.

L'hon. M. OLIVER : Oui, il me paraît assez juste, et je ne crois pas qu'il y ait aucun danger que les conseils prennent jamais l'attitude dont on a parlé, parce qu'ils reçoivent de temps à autre instructions des gouvernements provinciaux ; et s'il y a quelques lacunes de rédaction dans le texte de ces articles, cela se trouve compensé par le contrôle prompt et direct des gouvernements provinciaux que nous nous sommes ménagé. Ce que voudrait mon honorable ami de Qu'Appelle, c'est que le fonctionnaire investi du droit de certifier les demandes venant de districts du dehors, n'ait pas le droit de reviser ou rejeter ces demandes. C'est là chose qui peut-être discutée. Tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement provincial, pour sa propre protection, désire avoir la responsabilité de quelqu'un qui soit au courant des faits, afin d'éviter qu'il n'y ait des abus.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que les gouvernements provinciaux auront l'administration de la plus grande partie des fonds.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Les règlements auxquels ils seront astreints seront-ils promulgués par eux-mêmes ?

L'hon. M. OLIVER : Tout cela a été exposé dans l'édition revisée des documents distribués ce matin. On verra là qu'il est désirable qu'il n'y ait qu'un seul système de distribution et une seule organisation de bureau. Et comme les occupants de homesteads et les autres colons sont mêlés les uns les autres, il est désirable, afin que tout aille bien, que les règlements s'appliquant aux uns puissent aussi s'appliquer aux autres. C'est pourquoi nous avons voulu que les règlements édictés pour les occupants de homesteads fussent autant que possible conformes à l'idée que se font les gouvernements provinciaux des besoins de ceux qui n'ont pas de homesteads.

L'hon. M. FOSTER : Ils ne se gouvernent que d'après ces règlements.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. LENNOX : Mais il leur faut prendre d'autres garanties.

L'hon. M. OLIVER : C'est là leur affaire, et nous n'avons rien à y voir. Ces règlements n'ont aucun rapport avec les garanties qu'ils prennent. C'est à eux de voir à cela.

M. R. L. BORDEN : En résumé, les règlements sont exactement les mêmes, que le grain soit distribué par l'entremise du Gouvernement ou par l'entremise d'un des gouvernements provinciaux.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Il y a en plus cette considération que la garantie, par devers ce Gouvernement, est couverte par ces règlements, et que la garantie, pour les gouvernements provinciaux, sera couverte par les règlements supplémentaires que ceux-ci pourront édicter.

L'hon. M. OLIVER : Parfaitement

M. R. L. BORDEN : Je comprends tout maintenant.

L'hon. M. OLIVER : L'ensemble de l'organisation pour la distribution des grains aux occupants de homesteads est autorisé par les gouvernements provinciaux pour distribution en leur nom, et par conséquent il est nécessaire que les règlements puissent s'appliquer à tous. Les gouvernements provinciaux ont pensé qu'il serait bon que les demandes venant de districts du dehors fussent examinées par une personne responsable ayant une connaissance personnelle plus ou moins complète des faits énoncés, et c'est pourquoi nous avons fait les articles 20 et 24. Le principe sur lequel nous nous appuyons c'est qu'il y ait là quelqu'un ayant connaissance personnelle des faits énoncés, et agissant avec impartialité, qui serve en quelque sorte d'intermédiaire entre le colon demandant des grains de semence et le gouvernement distribuant ces grains.

M. KNOWLES : Dois-je comprendre que les objections qui pourraient être soulevées par les conseils locaux sont finales, ou s'il pourra y avoir appel ? L'article 22 stipule que quand les conseils en auront fini avec les demandes, celles-ci seront transmises au bureau central à Regina. Il n'est pas là question de demandes " approuvées " mais de " toutes " les demandes, et on pourrait alors en conclure que ces demandes, soit qu'elles aient été acceptées ou rejetées, devront passer sous les yeux du chef du bureau central, et alors la décision du conseil local se trouverait ne pas être finale.

L'hon. M. OLIVER : Le point convenu entre nous et les gouvernements provinciaux c'est que la décision des conseils serait finale, car on a jugé que ces conseils locaux étaient le mieux en mesure d'obtenir des renseignements exacts. Etant sur les lieux, ils sont nécessairement au courant de circonstances que les gouvernements provinciaux et les représentants du gouvernement fédéral ne connaissent pas. Bien entendu, les gouvernements provinciaux et nos propres fonctionnaires sont tout le temps en contact, et si nous apprenions qu'un conseil s'est montré injuste ou arbitraire, nous pourrions immédiatement agir. Mais nous n'avons pas songé à cette éventualité. Ce que nous avions en vue, c'était de tirer parti des avantages présentés par les conseils locaux pour vérifier et contrôler les demandes.

M. SAM. HUGHES : J'admets donc comme convenu que l'honorable ministre, en insérant ces mots, voulait avoir quelque garantie de la bonne foi du requérant, et que si celui-ci occupe véritablement un

homestead et a des terres prêtes à être ensemencées il ne saurait y avoir aucune possibilité du rejet de sa demande.

L'hon. M. OLIVER : C'est bien cela.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : L'honorable ministre a-t-il reçu avis des autorités provinciales au sujet de l'étendue des districts organisés en districts d'améliorations? Sait-il aussi quelle est l'étendue des districts non ainsi organisés ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne saurais répondre, dans le moment, à ces deux questions. Mais il n'y a aucun doute que, partout où la population est assez dense, il y a un district d'amélioration. Dans la province de la Saskatchewan, il y a, naturellement, de grandes étendues, au sud de la ligne-mère du Pacifique et au nord du Canadian-Northern, où il n'y a pour ainsi dire aucun colon et aucune organisation. Mais partout où se trouvent des colons, la population est assez dense et compacte, et il y a toujours là, je crois, organisation complète. Il n'y a que les régions du dehors qui ne soient pas organisées.

M. SAM. HUGHES : Les secrétaires-trésoriers sont-ils autorisés à recevoir les déclarations auxquelles pourvoit l'article 25 ?

L'hon. M. OLIVER : Oui. Les gouvernements locaux ont convenu d'autoriser les secrétaires-trésoriers à recevoir, comme commissaires, des déclarations sous serment.

M. SAM. HUGHES : L'article 27 dit qu'un léger écart n'affectera pas la garantie. Que veut-on dire par là ?

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas qu'il puisse y avoir objection à cela. C'est une de ces phrases d'emploi commun dans les ventes ou les transactions légales.

Sans quelque disposition de cette nature, la moindre erreur, une erreur de copiste, par exemple, pourrait affecter la garantie. Je crois que c'est là une disposition pleine de sagesse.

L'hon. M. OLIVER : Ceux qui vont agir dans ces affaires ne sont pas instruits dans la loi, et l'on a pensé qu'il pourrait se glisser des erreurs involontaires, et que cette disposition préviendrait de telles erreurs.

M. LENNOX : Je vois que le budget affecte une certaine somme qui ira aux provinces et une autre somme dont le gouvernement fédéral aura la disposition. Est-ce que ce dernier se propose d'acheter tout le grain dont on aura besoin, ou autant seulement que le lui permettra le crédit qui lui est affecté ?

L'hon. M. OLIVER : Dès que le projet sera devenu loi, les divers gouvernements provinciaux auront à rendre des décrets autorisant les agents de l'administration fédérale à acheter et à distribuer le grain aux colons. C'est à nous que l'ordre sera adressé et nous aurons à nous y conformer, l'argent étant pris sur les fonds prêtés.

M. LENNOX : C'est-à-dire que le gouvernement fédéral fait lui seul l'achat complet des grains, en tient compte et débite chaque gouvernement provincial de la part qui lui est fournie ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. LENNOX : Et, je suppose, au prix coûtant, sans rien demander pour les frais d'administration?

L'hon. M. OLIVER : Dans les pièces imprimées que l'on a déposées aujourd'hui, mon honorable ami trouvera à la page 31 et suivantes les conventions faites à cet égard entre les gouvernements provinciaux et le ministère de l'Intérieur.

M. CROCKET : Le ministre sait-il combien de cultivateurs des deux provinces se prévaudront de cette offre de secours ?

L'hon. M. OLIVER : Il n'a pas été possible d'en évaluer le nombre. Il a été fait des calculs basés sur les étendues en culture dans les localités où l'on sait que le grain a été endommagé ; mais personne ne peut dire, avant que nous ayons reçu les relevés des formules de demande émises, combien de cultivateurs voudront profiter de l'offre qui leur est faite d'une avance de grains de semence.

M. CROCKET : Comment arrivez-vous au chiffre que vous demandez?

L'hon. M. OLIVER : Nous avons basé nos calculs sur l'étendue de terres cultivées des districts qui n'ont pas produit de grains propres à une nouvelle semence.

M. SAM. HUGHES : Pour cette question de la garantie, le ministre s'est-il souvenu qu'au Minnesota et autres états de l'Union américaine qui chaque année vendent aux cultivateurs de la ficelle d'engerbage, on prend en paiement leurs billets, pour chacun desquels on exige la signature de plusieurs cultivateurs? L'Etat, qui détient ces billets, n'a jamais perdu un dollar. Est-ce que cela ne simplifierait pas les choses et ne rendrait pas la garantie plus certaine si le Gouvernement avait soin de réunir, pour le remboursement du prêt, une dizaine de cultivateurs ou plus par exemple, lesquels seraient soigneusement responsables ? En pareil cas, est-ce que le garant ne veillerait pas à ce que son voisin remplisse sa part d'obligation?

L'hon. M. OLIVER : Cette proposition ne me dit rien.

M. SAM. HUGHES : Pensez-y ; le système a bien fonctionné au Minnesota.

L'hon. M. OLIVER : Il ne me paraît pas juste d'obliger plusieurs pour la dette d'un seul. Faire mettre ainsi à une dizaine d'hommes leur signature sur un billet pour

que chacun se trouve endetté du plein montant me semble avoir un peu trop l'air de ce que l'on appelle en termes de banque mise en circulation de billets de complaisance et n'est pas, après tout, une garantie bien forte.

M. SAM. HUGHES : N'auriez-vous pas, dans tous les cas, la même garantie que vous avez aujourd'hui? N'avez-vous pas comme garantie le homestead de chaque emprunteur? Avec ce que je propose, comme surcroît de garantie, chaque emprunteur sera intéressé à voir à ce que les autres payent. Ainsi ces cultivateurs s'aideront mutuellement à obtenir le grain de semence.

M. TURRIFF : Nous avons déjà fait l'épreuve de ce genre d'opérations dans une de nos distributions de grains de semence. Il s'en était trouvé qui ne pouvaient pas donner de garantie et qui avaient engagé leur voisin à se porter caution pour eux.

M. SAM. HUGHES : Je ne demande pas que les voisins de l'emprunteur se portent cautions.

M. TURRIFF : Cela revient au même : ils s'engagent à payer la dette du voisin. Lorsqu'un billet portera la signature de trois individus, il y en aura un ou deux qui paieront leur dette au Gouvernement, qui se verront encore tenus de payer celle du troisième qui aura été incapable de payer ou n'aura pas voulu le faire. Dans l'espèce que je viens de mentionner, la chose a été portée devant la Chambre et les garants libérés, celui-là qui avait eu le grain et avait négligé de payer étant seul tenu responsable.

M. R. L. BORDEN : L'objet principal de l'aide que l'on se propose d'accorder est, je suppose, que toute terre susceptible d'être ensemencée le soit l'an prochain. Cela étant donné, il me semble y avoir beaucoup d'à-propos dans ce qu'a dit mon honorable ami le député de Qu'Appelle (M. Lake), bien qu'il n'ait pas formellement proposé qu'à ceux-là, qui, dans les derniers six mois, auraient pris une terre, il serait donné une part dans la distribution projetée. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a, il est vrai, signalé la plus forte objection à cela. Il a dit que ces gens-là sont exactement dans la même position que s'il y avait eu l'année dernière une bonne récolte. Cela est vrai en un sens ; mais il faut bien tenir compte des coutumes locales et des conditions de l'Ouest, et ne pas perdre de vue deux choses, savoir la gêne monétaire bien connue et, comme conséquence la difficulté d'emprunter de l'argent, et aussi la mauvaise récolte de 1907, et l'impossibilité d'emprunter du grain des voisins, ce qui rend plus pénible le sort du nouveau colon, qui, autrement, pourrait s'adresser à une banque et en obtenir une légère avance ou emprunter directement du voisin le grain de semence qu'il lui faut. Il me paraît donc assez juste d'admettre aussi ceux-là à bénéficier de la loi. D'ailleurs, cet argent que vous votez doit vous être remboursé avec intérêt et, en toute probabilité vous manquerez votre but si vous n'en faites pas la distribution de manière que soient ensemencées toutes les terres de l'Ouest susceptibles de l'être.

Mon honorable ami le député de Qu'Appelle (M. Lake) a si bien argumenté sa proposition que je n'ai pas besoin de m'y étendre plus longuement.

Vient ensuite cette autre considération, savoir si vous n'allez pas jusqu'à un certain point faire échouer dans quelques cas l'objet de ce vote et infliger aux emprunteurs des misères inutiles, en insistant pour être remboursés au bout d'un an. Personne à l'heure qu'il est ne peut dire avec certitude quelle sera la prochaine récolte ; nous espérons qu'elle sera bonne, abondante, mais elle pourra bien être médiocre ou même pauvre. Elle pourra dans certaines régions manquer en partie ou même complètement ; et il faut bien penser que sur leur récolte de l'année ces gens-là doivent non seulement prendre pour deux ans leurs grains de semence, mais aussi la subsistance de leurs familles, et, comme l'a fait remarquer mon honorable ami le député de Victoria (M. Sam. Hughes), ils auront, en outre, à payer beaucoup plus cher à cause des circonstances. Serait-il donc bien sage de les obliger à tout rembourser en une seule année ? Lorsque la province d'Ontario a fait dans le passé de semblables distributions, jamais elle n'a essayé de se faire rembourser au bout de l'an ; et, dans l'Ouest aujourd'hui se retrouvent les mêmes conditions ou à peu près que celles où se trouvait la province d'Ontario lors de ces distributions. Ne serait-ce pas plus sage de donner une chance à ces gens-là qui ont eu tant à souffrir depuis quelques mois, et de répartir le remboursement sur trois années ?

Mon honorable ami le député de Qu'Appelle (M. Lake) a cru devoir présenter cette motion sous forme d'amendement à la motion, demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Il ne la présente pas comme motion de non confiance, mais simplement parce qu'il n'aura pas d'autre occasion de le faire.

Vu l'intérêt public, nous avons accédé sans grand débat à la proposition du Gouvernement parce que nous convenons tous qu'il faut, dans les circonstances, aider à ces hommes qui, dans l'Ouest, travaillent à la formation du pays. Mais nous y avons accédé à une condition et avec l'entente que nous aurions toute facilité de discuter l'entière situation sur une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, et après la production de ces règlements. Mon honorable ami le député de Qu'Appelle n'a pas d'autre occasion que celle-ci de faire sa présente motion. Il a expressément déclaré qu'il n'entend pas exprimer un manque de confiance en l'administration, puisqu'il a, comme chacun des membres de

la gauche donné son approbation au projet du Gouvernement ; le seul objet de mon honorable ami, est de rendre les règlements tellement parfaits qu'ils soient dans l'intérêt des populations de l'Ouest, comme aussi du public en général. Car, après tout, l'intérêt public se trouve pour les trois ou quatre années qui vont suivre fort intimement lié à la prospérité des colons de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Je serais heureux de voir le Gouvernement adopter la proposition de mon honorable ami et modifier les règlements en conséquence. Et je ne perds pas de vue, en disant cela, la situation dans laquelle vont se trouver les gouvernements provinciaux, comme l'a si bien argumenté M. le ministre de l'Intérieur (M. Oliver). On ne saurait, en effet raisonnablement s'attendre que les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan vont entreprendre de faire la distribution des grains avec la condition du remboursement dans l'année, lorsque ce Gouvernement, dans l'administration d'un fonds semblable, a lui-même accordé trois ans de délai. J'espère bien—et je n'ai pas le moindre doute là-dessus—que les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan sauront trouver le moyen de fournir une garantie suffisante que le tout sera payé dans les trois ans.

L'honorable ministre a parlé de garantie reposant sur la récolte. Et si la prochaine récolte allait se trouver de nulle valeur, si elle allait manquer complètement, les gouvernements de ces provinces n'auraient guère de garantie. Si, par contre, la récolte est bonne, le colon se verra en mesure d'étendre ses champs l'an prochain. L'espoir et la confiance y aidant, il continuera d'augmenter ses semences, et, si les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan étaient disposés à regarder comme satisfaisante la garantie que peut leur donner la prochaine récolte, ils pourront fort bien prendre pareille garantie sur la récolte de trois ans. Avec cela, je ne vois pas qu'il y ait grand risque.

A mon avis, il existe plusieurs formes de garantie qu'il est inutile de rappeler aux honorables députés, et les gouvernements de ces provinces respectivement pourront étudier les détails. Sans doute, ils assument une grave responsabilité, en se chargeant de la gestion de ce fonds important. Ils doivent être prêts à remplir les devoirs se rattachant à cette responsabilité et à accepter tous les risques qui en découlent ; or, une partie de la responsabilité dont ils doivent se charger consiste à veiller à ce que le public ait une garantie suffisante que ses deniers, ainsi avancés, seront remboursés, avec l'intérêt au taux de 5 p. 100, comme l'exigent les règlements. Ainsi, à mon avis, il conviendrait de laisser le soin de régler la question aux gouvernements qui se chargent de la gestion de ce fonds, dans l'intérêt même de ces provinces et ils pourront en solutionner les détails, à leur propre gré. J'en suis convaincu, si le Gouvernement se range à cet avis, les gouvernements provinciaux seront en mesure de répondre aux besoins de la situation dans le sens indiqué par le député de Qu'Appelle.

J'aborde un autre point, celui-là même mentionné par le député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes). Je saisis parfaitement la pensée du Gouvernement en établissant ce règlement. Il incline à penser que les municipalités lui donneront l'interprétation même indiquée par le ministre, bien qu'aux yeux d'un avocat qui étudierait ce règlement au point de vue strict du droit, il pourrait sembler insuffisant au but visé. Mais, comme l'a observé le ministre, il ne s'agit pas d'étudier la question au point de vue strict du droit; le bon sens et la rectitude de jugement des intéressés leur faciliteront sans doute l'interprétation précise de ce règlement dans la pensée même qui l'a inspiré. Cependant, il me semble que lorsque vous chargez des fonctionnaires fédéraux de traiter avec les colons et de prononcer sur le droit qu'ils auraient de participer à ces avances de grain de semence, vous créez pour le moins dire, une situation fort délicate. Je n'ai rien à reprocher à ces messieurs. Je ne saurais dire si, au nombre de ceux qui seront autorisés à faire cette distribution de grain de semence, figurent quelques fonctionnaires qui ont été, parfois, l'objet de certaines censures, dans cette Chambre ; c'est là un point que je passe sous silence. Seulement, je le répète, ce règlement crée une situation délicate et j'incline à croire que si faire se peut, lorsqu'un de ces fonctionnaires devra prendre une décision en pareille matière, il serait légitime d'autoriser les colons à interjeter appel de cette décision à une autorité supérieure.

J'ignore dans quelle mesure la chose serait susceptible de réalisation. Le délai accordé pour cette œuvre est limité. Il surgira parait-il, nombre d'embarras d'ordre administratif. Je me contente de formuler cette proposition que je soumets à la considération du ministre. Les cultivateurs de l'ouest—qui ont noué des relations avec M. Castle, l'acheteur, ont, parait-il, la plus grande confiance en lui. J'ai souvent entendu dire qu'on le tient pour un homme de hautes capacités et pour un excellent fonctionnaire. Je suis bien aise que le Gouvernement l'ait appelé à ce poste. On s'accorde à dire qu'il n'aurait qu'un seul objectif en vue, faire son devoir, sans dévier de la ligne droite, sans obéir à d'autre considération que l'accomplissement même du devoir. S'il est possible que M. Castle juge en appel, ou qu'un autre citoyen possédant au même degré la confiance des populations de l'Ouest soit revêtu du pouvoir de juger en appel, lorsqu'il surgira des contestations, j'envisagerais la chose comme une excellente mesure, non seulement dans l'intérêt public, mais en outre, dans l'intérêt du Gouvernement même ; car,

il est évident qu'il doit tenir à apaiser tout mécontentement qui pourrait s'élever. Si ma proposition était réalisable, j'en serais bien aise ; mais il faut laisser la chose à la discrétion et au jugement du Gouvernement.

On semble avoir pris toutes les précautions désirables pour débarrasser le grain de mauvaises semences et j'espère qu'on veillera à l'exécution de ces mesures. Si je ne me trompe, c'est M. Castle qui est chargé de veiller à ce détail et je ne doute nullement qu'on prenne les précautions voulues. C'est là une question de souveraine importance, comme en conviendront tous les députés de l'Ouest. Le Gouvernement, je l'espère, sera en mesure d'adopter la proposition du député de Qu'Appelle et donnera aux personnes qui auront besoin de cette aide les facilités voulues pour rembourser ces deniers en trois ans, au lieu d'une année.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): L'amendement du député de Qu'Appelle (M. Lake) se rattache à un seul aspect des règlements, et cela nous a permis de remettre en discussion la question dans tout son ensemble, en conformité de l'entente intervenue il y a quelques jours. Bien que cette discussion ait abouti à un résultat utile, j'espère qu'il ne se croira pas obligé de demander à la Chambre d'aller aux avis sur la question. Car, je le répète, ses observations se bornent à un seul aspect de la question et la conclusion qui se dégage du débat c'est que bien que la discussion de cette question soit utile, la Chambre n'agirait pas judicieusement en cherchant à étudier les règlements, par le menu. Ainsi, plusieurs députés au cours du débat, ont signalé certains points des règlements qui se prêteraient bien à modification. La conclusion qui, à mon sens, se dégage de ces observations, c'est qu'il serait préférable de soumettre la question à un débat approfondi, auquel prendraient surtout part les députés de l'ouest, des deux côtés de la Chambre, qui sont au courant de la situation ; qu'il faudrait, ensuite, laisser la chose aux soins du ministre et de ses fonctionnaires qui pourraient mettre à l'étude les propositions formulées dans cette Chambre et constater dans quelle mesure il convient de modifier les règlements.

M. W. F. MACLEAN. Ou bien effectuer un accord supplémentaire.

L'hon. M. FIELDING : Ou, en effet, faire un nouvel accord. Ce que je prétends, c'est que le débat peut mettre en relief certains points qui appelleraient des modifications, ce serait la procédure qu'il conviendrait de suivre, quand bien même il ne s'agirait ici que du ministère de l'Intérieur et des deniers puisés dans la caisse fédérale; mais une nouvelle raison à l'appui de cette ligne de conduite, surgit du fait que nous coopérons avec les gouvernements provinciaux, non seulement pour les deniers puisés dans la caisse fédérale, mais encore pour ceux fournis par les gouvernements provinciaux, vu que la question de ces sommes doit s'effectuer en conformité des mêmes règlements.

Les gouvernements provinciaux sont donc nécessairement, parties à la convention et à mon avis, il serait fâcheux que la Chambre se prononçât sur les détails de cette convention, sans que la question ait été débattue entre le ministre de l'Intérieur et des représentants des gouvernements provinciaux. Si nous proposions de décréter législativement que ces deniers seront remboursés à l'expiration d'une année, la Chambre serait peut-être autorisée à intervenir pour déclarer que c'est une procédure arbitraire et qu'il aurait fallu étendre ce délai à deux ou trois ans ; mais je dois rappeler que ni dans la résolution adoptée ni dans le bill voté par cette Chambre, il n'est précisé de délai pour le remboursement de ces deniers. Cette question est régie par les règlements administratifs, et le ministre de l'Intérieur pourrait fort bien amender ses règlements, plus tard, surtout après avoir été en mesure d'étudier la question avec les représentants des gouvernements provinciaux. Rien n'autorise à supposer que le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux désirent faire preuve d'arbitraire envers les colons qui achèteront du grain de semence. Si nous avons une bonne récolte, la saison prochaine, comme nous en formons tous le vœu, tout ira bien et tous ceux qui participent à cette aide temporaire seraient alors en mesure de remettre ces deniers ; mais si la récolte ne répond pas à nos vœux, personne ne suppose que le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux désireraient se montrer trop exigeants envers les colons. Il s'agit d'une affaire d'ordre financier ; nous prêtons une somme considérable, dans des circonstances tout à fait exceptionnelles qui ne se présenteront pas souvent et qui peuvent créer un précédent fort embarrassant ; aussi, en adoptant cette ligne de conduite insolite, il convient d'entourer cette affaire de toutes les précautions légitimes. Il est de simple prudence de déclarer que ces deniers ne seront prêtés que pour une courte période et alors, s'ils surgit des circonstances exceptionnelles et qu'il soit évident que les colons sont dans l'impossibilité de remettre ce prêt dans le délai voulu, la question serait alors décidée à la lumière des renseignements qu'obtiendrait le Gouvernement. Ainsi, nous avons dit que les gouvernements provinciaux doivent rembourser ces deniers au gouvernement fédéral dans un délai de moins d'une année et nous les avons fait convenir que, si le remboursement ne se fait pas dans ce délai, nous avons le droit de prélever sur les subventions qui leur sont payables, sur les allocations, indemnités ou tous deniers que nous pouvons avoir à verser aux provinces. En faisant une conven-

tion aussi insolite, par laquelle le gouvernement fédéral prête son concours financier à un gouvernement provincial, chose que nous n'avons encore jamais faite, il est de prudence élémentaire d'entourer cette affaire de toutes les restrictions possibles.

Supposons que la prochaine récolte soit mauvaise et que les colons se trouvent dans l'impuissance de rendre ces deniers au Gouvernement fédéral, est-il concevable que nous songerions à immobiliser du coup toute la subvention de la province de la Saskatchewan ? Est-il concevable que nous nous aviserions de paralyser la marche de ce gouvernement provincial ? C'est là une question dont on peut sûrement laisser la décision au jugement du Gouvernement et du Parlement.

La proposition que nous avons faite aux gouvernements provinciaux, leur demandant de rembourser ces deniers au bout d'un an, n'est qu'une précaution légitime et raisonnable ; mais il est parfaitement entendu que si les gouvernements provinciaux se trouvent dans une situation financière embarrassante, il nous faudra leur venir en aide, comme le ferait tout homme d'affaires à l'égard d'un client. De même, le ministre de l'Intérieur exige, dans ses règlements, que ces deniers soient payés dans le cours de l'année et que l'occupant de homestead se trouve dans l'impossibilité d'effectuer ce paiement, alors s'il fait de sincères efforts et que, malheureusement, par suite d'une autre mauvaise récolte, il soit dans l'impuissance de faire ce paiement, peut-on s'imaginer un seul moment que le ministre de l'Intérieur voudrait appliquer arbitrairement ces règlements ? Par conséquent, au lieu de chercher à s'immiscer, par un vote, dans les détails de cet accord, la Chambre si elle veut suivre la procédure convenable, devrait plutôt provoquer une discussion spontanée, surtout de la part des députés de l'Ouest qui connaissent si familièrement cette contrée ; en outre, le député de Qu'Appelle (M. Lake) devrait consentir au retrait de sa motion et le ministre de l'Intérieur, en consultation avec les gouvernements provinciaux, pourrait alors s'assurer s'il est possible d'apporter quelques nouveaux amendements aux règlements.

M. W. E. KNOWLES (Assiniboïa-ouest) : Je tiens à présenter une courte observation, non pas tant sur les amendements proposés par le député de Qu'Appelle (M. Lake) que sur un point soulevé par certains députés de la droite touchant la question de savoir s'il est expédient et judicieux de faire une convention qui permet au colon nouvellement établi et qui l'an dernier, n'avait pas de récolte, de bénéficier de cette aide, dans la même mesure que le colon établi, de vieille date, au pays. Je me range à l'avis des députés de la droite qui ont porté la parole.

Il serait à désirer qu'ils fussent en mesure de toujours exprimer des avis auxquels je pourrais me rallier aussi cordialement que je le fais aujourd'hui. A diverses reprises, j'ai appelé l'attention du ministre de l'Intérieur sur cette question, et mes collègues de gauche qui représentent l'Ouest, de concert avec moi, ont puissamment contribué, au cours de nos discussions avec le ministre, ces jours derniers, à l'amener à cet état d'âme qui le porte à prêter une oreille si favorable aux conseils des députés de la droite, à cet égard.

Une des raisons qui me portent à prêter mon attention à cette résolution, raisons que j'ai exposées au ministre, en diverses circonstances, c'est que, cette année, le marché du travail, dans l'ouest, a été tellement calme que le nouveau colon n'a pas eu l'occasion de gagner quelques dollars afin de s'outiller pour aller travailler sur son homestead, au printemps, comme il l'aurait fait, les années ordinaires. Nombre de nos colons établis sur des homesteads, gens laborieux, actifs s'il en est, vont s'engager pour quelques mois, chez les cultivateurs, établis sur leurs domaines depuis un certain nombre d'années et ils réussissent ainsi à gagner quelques dollars qu'ils économisent, dans le but d'acheter des semences et pour s'outiller en vue de l'exploitation de leur établissement. Cette année, le marché de la main-d'œuvre a été si inactif qu'il ne s'est pas présenté de circonstances favorables, comme les années précédentes, pour réaliser ces gains.

Une autre raison qui m'a porté, de concert avec d'autres députés de l'ouest, à prêter mon appui à cette résolution, c'est que les colons établis dans l'Ouest ont été induits à espérer qu'ils participeraient à cette aide pécuniaire, dans la même mesure que les colons établis de plus vieille date, sur leurs domaines. J'en suis convaincu, depuis que cette question est venue en discussion ici, les colons de l'Ouest ont toujours cru qu'ils participeraient à ce secours d'argent, sur un pied d'égalité avec les anciens colons, et j'ai moi-même toujours partagé cet avis. Maintenant que l'hiver est presque passé et que le printemps arrive, il serait malheureux que leurs projets fussent ainsi contrecarrés et leurs espérances déçues relativement à ce fonds de secours. Comme l'a remarqué, à bon droit, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) le principal objectif de la résolution à l'étude et du débat en cours, c'est de prendre les mesures voulues pour que les terres de l'Ouest soient ensemencées, pour la prochaine saison.

Il ne s'agit ni d'une question technique, ni d'une question de parti ; nous nous accordons tous à dire que cette résolution est non-contentieuse et que la loi dont la Chambre est saisie est une mesure judicieuse et expédiente. L'objectif, visé au bénéfice du Canada c'est que chaque acre de terre, au Nord-Ouest, qui est prêt pour la culture soit ensemencé ; c'est là une affirmation que personne ne saurait révoquer en doute. Tout colon, même celui qui n'a pas récolté de grain, l'année dernière aura besoin de grains

de semence, et si on ne lui en fournit pas, sa terre demeurera inculte tout comme s'il eût fait sa récolte, l'année dernière. Qu'il ait fait sa récolte ou non, c'est là une question négligeable.

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), j'en suis convaincu, étudiera soigneusement la question. J'ignore par quel moyen on atteindra le but ; je suppose qu'il faudra voter un plus fort crédit affecté à ces besoins ; mais, je le répète, il serait injuste au point de vue de l'intérêt du colon et peu judicieux, au point de vue de l'intérêt du pays, de négliger le colon établi sur son domaine, l'année dernière. A cet égard, je souscris pleinement aux avis exprimés par les députés de la droite. Quant à la motion tendant à proroger le délai à trois ans, je n'ai qu'un mot à ajouter : c'est qu'aucun gouvernement ne saurait se montrer arbitraire, en demandant le paiement de ce grain, et le colon aurait tout le temps voulu dans ce but. Cette motion est donc inutile.

M. TAYLOR : Les députés des deux côtés de la Chambre, j'en suis convaincu, désirent que chaque acre de terre dans l'ouest, prêt à être ensemencé, reçoive les semailles. Si je ne me trompe, le ministre nous a dit que les règlements ont été élaborés par le gouvernement fédéral, de concert avec les gouvernements provinciaux, et que tous trois y ont adhéré, mais que partie des deniers que nous avons affectés à ce but, vendredi dernier, est sous le contrôle exclusif du gouvernement fédéral et que les gouvernements provinciaux n'ont rien à voir dans la gestion de cette fraction. A mon avis, le ministre devrait déclarer, relativement à cette partie du fonds dont la gestion est réservée au Gouvernement que les paiements s'effectueront par versements annuels répartis sur une, deux ou trois années.

J'irai encore plus loin et je dirai : que les gouvernements provinciaux, administrant le prêt qui leur est consenti, fassent la distribution du grain, et s'il résulte quelque perte de la prorogation du délai fixé pour le remboursement, alors que le gouvernement fédéral supporte la perte. Que le gouvernement prolonge le délai et nous assumerons la responsabilité des pertes qui en pourront résulter. Libérez les gouvernements provinciaux dans la mesure même de déclarer que s'ils prorogent le délai fixé pour le paiement du prêt, en le répartissant sur trois années, nous supporterons les pertes qui en pourront résulter. J'en suis convaincu, le pays entier préférerait courir ce risque plutôt que de voir une seule terre demeurer non ensemencée. J'espère que le ministre prendra la parole et nous dira : je modifierai les règlements, en ce qui concerne le gouvernement fédéral, de façon à disposer que le homesteader pourra rembourser cette avance par versements répartis sur une, deux ou trois années et je demanderai aux gouvernements provinciaux d'établir la même disposition.

M. KNOWLES.

Le gouvernement fédéral, dans la gestion d'une partie de ce fonds, accordera cette condition : demandons aux gouvernements provinciaux dans l'administration de l'autre partie de ce fonds de faire la même chose, le gouvernement fédéral supportera les pertes qui en pourront résulter. Pour mon propre compte, je tiens à ce que toutes les terres soient ensemencées. Les colons sont là, la terre est préparée, et s'ils n'obtiennent pas le grain de semence voulu, les pertes qui en résulteront pour le pays seront bien autrement graves que celles résultant de l'extension de délai que j'ai proposé. Mieux vaut courir ce risque que celui de voir chômer les cultivateurs de ces provinces.

M. GALLIHER : Si je ne me trompe, l'objectif visé par le bill à l'étude est de procurer du grain de semence aux cultivateurs des nouvelles provinces de l'Ouest. Si la Chambre a été saisie d'un projet de loi ayant pour objectif l'ouverture d'un crédit affecté à la distribution de grain de semence, c'est que, dans certaines parties de cette contrée les récoltes ayant manqué il est devenu impossible de se procurer du grain de semence ; en réalité, la Chambre n'aurait jamais été saisie de ce bill, si la récolte n'eût pas manquée. Si la récolte avait été bonne dans l'Ouest, l'année dernière la Chambre n'aurait pas été appelée à discuter ce bill. Le principal objectif du bill est donc de procurer du grain de semence à ceux qui ont eu le malheur de ne pas recueillir les fruits de leurs ensemencements l'année dernière.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose nullement à ce que les nouveaux colons qui n'ont pas semé de grain, l'année dernière, puissent bénéficier des avantages du bill ; seulement, il y a une ou deux observations à faire à cet égard. Le subside voté par la Chambre et qui doit être dépensé soit par le Gouvernement fédéral soit par les gouvernements provinciaux est-il suffisant pour que cette catégorie de colons en puissent bénéficier ? Si ce fonds est insuffisant, alors il arrivera de deux choses l'une : il nous faudra voter un plus fort crédit, de façon à subvenir aux besoins de cette classe de colons, ou bien quelques cultivateurs de la catégorie au bénéfice de laquelle ce subside était primitivement destiné, n'y pourront pas participer.

M. R. L. BORDEN : Cette subvention est basée, sans doute, sur la totalité des acres en culture ?

M. GALLIHER : Y compris les cultivateurs qui ont fait des ensemencements, l'année dernière et ceux qui n'en ont pas fait ? Alors, est-ce que ces derniers ne rentreraient pas dans la catégorie de ceux que l'article autorise à acheter du grain ?

M. LENNOX : Il leur faudrait acheter et payer ce grain.

M. GALLIHER : En effet, il leur faudrait l'acheter. C'est la distinction établie. Ce que je tenais à savoir, c'est s'il y aurait assez d'argent pour subvenir aux besoins de toutes ces classes.

M. R. L. BORDEN : Il semblerait que ce crédit soit suffisant.

M. GALLIHER : Alors, il n'y a plus d'objection grave qui milite contre la résolution. Elle ne tournera pas au désavantage de la classe aux besoins de laquelle ce fonds était primitivement destiné.

M. HERRON : Monsieur l'Orateur, j'approuve l'économie générale du bill et je me rallie entièrement à l'amendement proposé par le député de Qu'Appelle (M. Lake). Je suis heureux de déclarer que le besoin de ce grain de semence ne se fait pas vivement sentir dans le district où je demeure. Il y aura, toutefois, un besoin urgent de ce grain de semence dans la partie nord de la province. Il faut se rappeler qu'il y a beaucoup de bon grain pour la nourriture et l'alimentation, mais pour quelque raison qui m'est inconnue, il n'a pas la qualité germinative qui le rend propre à l'ensemencement. Ce sera là un des plus graves problèmes à solutionner au pays. Un cultivateur serait parfaitement en mesure d'acheter du grain de semence, s'il était possible de s'en procurer au pays, il ne s'y trouve que du grain de qualité inférieure. Voilà un argument qui s'applique avec passablement de force à la discussion qui s'est livrée, hier, à l'égard d'un colon de première année ou qui vient d'arriver au pays et a préparé sa terre pour l'ensemencement, l'année prochaine. Il se trouvera dans une situation fort embarrassante, s'il n'y a pas de grain de semence au pays et qu'il ait pris ses mesures pour consacrer une certaine somme à l'achat de ce grain dont le prix, par suite de la rareté, est le double ou le triple de ce qu'il serait, dans les circonstances ordinaires où se font ces achats de grain. Cet individu devrait participer à cette distribution de grain, tout comme celui qui a essayé de récolter du grain mais n'y a pas réussi.

Les gouvernements provinciaux, parait-il, se proposent de prendre un privilège sur la récolte de l'année prochaine, afin de garantir le remboursement des deniers avancés pour les semences. La Chambre n'est-elle pas d'avis que l'établissement de ce privilège sera un grand inconvénient pour nombre de colons, de marchands et de gens d'affaires, au pays ? Ceux qui ont perdu leur récolte, l'année dernière, ont dû subvenir aux besoins de leurs familles, passer la saison d'hiver et faire des préparatifs pour l'ensemencement de leurs terres, au printemps. Il leur a fallu demander à quelqu'un de leur faire crédit et ils ont obtenu des avances des marchands et de leurs voisins. Quand le marchand ou toute autre personne qui a fait des avances à ces gens, apprendra que cette récolte est grevée d'un privilège, au bénéfice du gouvernement fédéral, d'une part, et au bénéfice du gouvernement local, d'autre part, n'êtes-vous pas d'avis que ce sera là une lourde charge, un grand inconvénient pour ces individus, pendant un an ou deux ? A mon avis, il ne faudrait pas, dans les circonstances ordinaires, demander à ces gens de rembourser ces deniers, sur le produit de la prochaine récolte. Le délai fixé s'étend jusqu'au 1er mars 1909. Il ne serait que légitime de demander que pareille disposition soit insérée dans la loi, afin que les intéressés puisent bien se faire une idée précise de leur situation et qu'ils aient la faculté de faire ces paiements en trois versements annuels égaux. A mon avis, on rendrait service à ces populations et on consulterait l'intérêt du pays, en répartissant ces paiements sur une période de trois ans.

M. SPROULE : La garantie donnée pour le remboursement de ces deniers est une hypothèque mobilière, et par là vous annulez le nantissement du cultivateur, sur lequel il pourrait emprunter de l'argent à d'autres sources.

Ni les banques ni les particuliers ne consentent à prêter de l'argent à un cultivateur, quand ils savent que sa récolte est grevée d'une hypothèque générale ; vous lui **enlevez** ainsi le moyen de se procurer des fonds, tout en le forçant à rembourser cet argent, au bout d'un an. A mon avis, c'est là une grave injustice. Au Manitoba et dans l'Ontario, nous avons déjà été obligés de venir au secours des populations agricoles, dans des conditions à peu près similaires et il est acquis que le remboursement s'est effectué **non** pas dans une année ou deux ou même trois années, mais quelquefois, au bout de sept ou huit ans. Est-il légitime de supposer que l'année prochaine, la situation du cultivateur se transformera, comme par enchantement, et qu'il sera en mesure de faire ce que, par le passé, il n'a jamais réussi à accomplir?

M. TURRIFF: S'il était possible de supposer que le gouvernement fédéral ou le gouvernement local userait de coercition à l'endroit du cultivateur, pour lui faire rembourser la valeur du grain de semence, je demanderais l'insertion d'un article de la nature de celui suggéré par l'honorable député (M. Lake). Par le passé, il a toujours été convenu que le remboursement s'effectuerait à brève échéance, et je ne sache point qu'un grand nombre de ceux qui ont reçu des semences en aient jamais versé le prix, dans le délai fixé. Les colons de l'Ouest canadien et ceux des autres provinces comprennent parfaitement que ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement local n'enverront le shérif prendre possession de l'immeuble, à l'échéance de la dette.

M. SPROULE : Qu'en savent-ils?

M. TURRIFF : Ils savent que cela ne s'est jamais fait et l'honorable député ne

saurait signaler une seule circonstance où un gouvernement ait pris des mesures sévères pour forcer les colons à rembourser un emprunt contracté pour grain de semence.

Le remboursement de ces deniers se fera vite, sous l'empire de ces règlements mais pas plutôt que s'il y avait prorogation du délai à trois ans. Quant à cette hypothèque mobiliaire que doit prendre le Gouvernement, si le colon est obligé de consentir une hypothèque sur sa récolte, pour le grain de semence reçu, il y gagne de beaucoup à ne verser que 5 p. 100 d'intérêt, plutôt que de s'adresser ailleurs et de payer un taux plus élevé ; car, aujourd'hui, il lui est impossible d'obtenir de l'argent à un taux d'intérêt aussi minime que celui-là. S'il désire donner une autre garantie sur sa récolte, libre à lui de le faire, car le privilège du Gouvernement relativement au grain de semence n'est que jusqu'à concurrence du prix de la semence déposée dans le sol. Quant au droit que les fonctionnaires du Gouvernement en dehors des districts d'amélioration locale, auraient d'approuver ou de désapprouver les demandes présentées, je dois dire que ces officiers voyagent sans cesse à travers le pays ; j'ai lié connaissance avec bon nombre d'entre eux et j'en suis convaincu, leur unique objectif sera de prêter aide aux colons, de toute façon légitime. Je compte que pas une seule demande ne sera repoussée, que pas un seul colon n'éprouvera de refus, sauf s'il demande plus de grain de semence qu'il n'en pourrait semer sur sa terre. Ce qui rend ce règlement nécessaire, c'est que, par le passé, certains individus ont demandé et reçu plus de grain de semence qu'il ne leur en fallait semer et ont employé cette semence pour d'autres usages.

M. SPROULE : Ont-ils fait une déclaration en ce sens ?

M. TURRIFF : Oui.

M. SPROULE : N'était-ce pas un parjure réel ?

M. TURRIFF : Je ne saurais préciser la nature de cette déclaration, seulement, je sais que certains colons ont obtenu plus de grain de semence qu'ils n'en pouvaient semer et l'ont employé à d'autres usages. Je ne sache point qu'il fut possible de choisir de meilleurs hommes que les gendarmes à cheval du Nord-Ouest, et les autres fonctionnaires qui connaissent la situation des colons individuellement et qui, j'en suis convaincu, traiteront avec la population d'une façon loyale et convenable. J'en ai la conviction, pas un seul colon ne sera forcé de payer, quand bien même il lui faudrait trois ou cinq ans, pour s'acquitter de sa dette. Il est constant que, par le passé, les colons ont payé leur dette à leur convenance, sachant parfaitement que ni le gouvernement fédéral ni les gouvernements provinciaux ne voudraient user de coercition à leur égard.

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

M. TURRIFF.

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, de quatre projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er, (n° 19) déposé par M. Bole, tendant à autoriser la Banque de Winnipeg;

Le 2e, (n° 23) déposé par M. Bickerdike, concernant le Fonds des veuves et des orphelins de ministres de l'Eglise presbytérienne du Canada.

M. HENDERSON : Depuis hier, j'ai étudié ce bill (n° 23) et je le trouve tout à fait acceptable. Je retire l'objection que j'ai alors formulée.

Le 3e, (n° 61) déposé par M. Osler, concernant les brevets d'invention de Montague Moore et de Thomas James Heskett;

Le 4e, (n° 60) déposé par M. Osler, concernant les brevets d'invention de la Goodwin Car Company.

### REPRISE DE LA DISCUSSION CONCERNANT LA DISTRIBUTION DE SEMENCES.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Fielding tendant au passage à la discussion des subsides et de l'amendement de M. Lake.

M. GEORGE E. McCRANEY (Saskatchewan) : Ce soir, lorsque la séance a été suspendue, il semblait exister un doute dans l'esprit de certains députés concernant la sorte de garantie qu'on accepterait relativement aux avances de graines de semence par les autorités fédérales, et on discutait beaucoup sur l'hypothèque des meubles.

Si j'ai bien saisi la pensée du représentant de Grey-est (M. Sproule), il croyait apparemment qu'en notre qualité de représentants des autorités fédérales, nous exigerions une hypothèque mobilière des colons qui recevaient des avances. Je veux établir clairement que la seule garantie qu'exige le Gouvernement c'est une hypothèque sur le homestead, de celui qui n'a pas encore obtenu ses titres, et que la faculté qu'il a de prendre cette hypothèque est l'unique raison qui l'engage à distribuer des graines de semence. Celui qui examinera la correspondance qui a été communiquée à la Chambre, principalement le mémoire adressé au ministre de l'Intérieur par M. George Harcourt, au nom de la province d'Alberta, et par l'honorable J. A. Calder, au nom de la province de Saskatchewan, celui-là s'apercevra qu'il est clairement posé en principe que les autorités fédérales assument la responsabilité parce qu'elles sont les auteurs de la politique d'immigration et qu'elles ont la faculté d'hypothéquer les homesteads dont les titres n'ont pas été remis, en garantie du remboursement de

leurs créances. Qu'on me permette de citer un extrait de ce mémoire où il est dit :

On pourra prétendre avec beaucoup de force que c'est aux autorités provinciales exclusivement qu'il incombe de résoudre le problème qui est plutôt d'intérêt local, de sa nature. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que la légion de propriétaires de homesteads qui sont accourus dans l'Ouest canadien depuis trois ou quatre ans et qui n'ont pas encore obtenu leurs titres, sont en quelque sorte les pupilles de l'Etat. Jusqu'ici, on les a toujours considérés comme tels et, lorsqu'ils ont eu besoin d'aide ou de secours, c'est aux autorités fédérales qu'ils se sont adressés d'ordinaire. Par conséquent, il semble que c'est au gouvernement du Dominion de prendre l'initiative dans cette affaire et de maintenir de la sorte la ligne de conduite qu'il a suivie depuis des années. Il faut donc admettre qu'à l'égard des propriétaires de homesteads, c'est l'Etat qui doit assumer la responsabilité entière.

Toutefois, le propriétaire de homestead n'est pas le seul qui ait besoin d'aide sous forme d'une distribution de grains de semence. Par suite d'un singulier concours de circonstances dont les annales de l'Ouest canadien nous offrent un exemple pour la première fois, il pourra aussi fournir temporairement des grains de semence à des milliers de cultivateurs qui ont reçu les titres de leur propriété. A n'en pas douter, c'est aux gouvernements provinciaux qu'incombe l'obligation de leur venir en aide et ils acceptent cette responsabilité.

Ainsi, il est incontestable que les représentants des provinces d'Alberta et de Saskatchewan n'ont demandé le concours du gouvernement fédéral que parce que celui-ci était en état de prendre une garantie que les autorités provinciales n'auraient pas pu prendre. Je crois que la loi du Manitoba, chapitre 154 des statuts refondus de la province, qui permet aux municipalités de fournir des graines de semence, reconnait ce principe qui cadre avec les prescriptions législatives que nous adoptons aujourd'hui ; mais son champ est plus borné car, tandis que nous avançons des fonds aux gouvernements provinciaux afin qu'ils fournissent des semences, le gouvernement du Manitoba a fait des avances aux municipalités pour leur permettre de distribuer des graines de semence. Ainsi, nous pouvons dire qu'à l'avenir, lorsque les titres auront été émis, si une occasion semblable se présente, ce n'est pas aux autorités fédérales qu'on demandera de faire des avances directes au colon, mais les gouvernements provinciaux pourront s'adresser à elles afin d'obtenir un prêt qui les mettra en état de faire eux-mêmes ces avances.

Autrefois, le gouvernement fédéral faisait des dons par philanthropie non seulement aux nôtres, mais aux habitants des pays étrangers qui subissaient des pertes. Il peut en faire autant aujourd'hui ou n'importe quand ; mais, lorsqu'il s'agit d'une question d'affaires, d'une simple avance afin de venir en aide à notre population qui devra nous rembourser, on semble admettre la doctrine commerciale, à savoir que c'est aux provinces, et non au gouvernement fédéral, sauf dans les cas exceptionnels que j'ai énumérés, de distribuer les secours.

Examinons comment les autorités fédérales et les gouvernements provinciaux se partagent les responsabilités dans cette affaire. Après le débat qui a eu lieu, la députation comprendra aisément que le gouvernement fédéral ne pourvoit qu'aux besoins des colons qui n'ont pas encore reçu leurs titres et que ce sont les gouvernements provinciaux qui prennent soin de toutes les autres victimes. Quant au partage des responsabilités, en consultant la correspondance à la page 22, on trouvera une estimation de M. George Harcourt, pour la province d'Alberta, et de M. J. A. Calder, pour la province de Saskatchewan, qui aboutit au résultat suivant. En faisant le calcul, la députation s'apercevra que le gouvernement d'Alberta a besoin d'une somme de $440,000 pour distribuer des semences, et que le gouvernement fédéral devra dépenser, aux mêmes fins, dans la province la somme de $110,000, ce qui fait un total de $550,000. Autrement dit, le gouvernement fédéral n'aura à dépenser que le quart de la somme que les autorités provinciales devront nécessairement débourser à cette fin.

En ce qui regarde la province de Saskatchewan, les chiffres sont à peu près les mêmes. En vue de l'achat de grain de semence, le Gouvernement de cette province demande un crédit de $1,825,000, et le Gouvernement fédéral un crédit de $475,000, soit un total de $2,300,000 qui devront être dépensés dans cette province. En d'autres termes, on estime que la proportion de la dépense à être soldée par le Gouvernement fédéral ne sera pas beaucoup plus du quart de celle que devront faire les gouvernements provinciaux. Pour toute personne, surtout dans l'Ouest, il est évident que, quelles que soient les conditions établies pour la distribution du grain de semence, elles devront être les mêmes pour tous. Nos colons ne savent guère faire la distinction entre celui qui vient de recevoir son titre et à qui le Gouvernement provincial devra faire une avance, et son voisin qui n'a pas encore obtenu son titre du Gouvernement fédéral. Ils vont discuter ces questions, ils finiront par les comprendre et s'aideront l'un l'autre à cet effet. Mais s'il doit y avoir deux méthodes ou systèmes, si le gouvernement provincial doit avoir un mode d'action, une échéance et une méthode tandis que le gouvernement fédéral aura un autre mode d'action, une autre échéance et une autre méthode, il en résultera de la confusion pour ceux mêmes que nous voulons aider, et beaucoup de confusion parmi ceux chargés d'appliquer la loi. Il me semble que l'idée acceptée par les deux gouvernements d'établir une administration mixte

est sage. Elle est sage pour les raisons que j'ai indiquées, et de plus pour des raisons d'économie. Je ne crois donc pas que les membres de la députation, particulièrement ceux de la droite, hésitent un seul instant à déclarer que les conditions de distribution, quelles qu'elles soient, devront être, autant que possible, les mêmes pour tous, et surtout en ce qui regarde les caractères les plus importants de la distribution. Si l'on reconnaît qu'il importe d'établir des conditions uniformes de distribution, il reste à considérer si ce sont les vues du gouvernement fédéral ou celles des gouvernements provinciaux qui devront l'emporter. J'ai indiqué il y a un instant que la contribution du gouvernement fédéral ne représente que le quart à peu près de celles des deux gouvernements provinciaux. Cette proportion n'est qu'approximative, car malheureusement nous n'avons pas les chiffres exacts. Mais cela suffit pour nous éclairer en la matière. Ce n'est pas, au reste, la seule raison qui doive nous engager à avoir égard aux vues du gouvernement provincial: il faut aussi noter la nature des garanties que le gouvernement provincial devra prendre pour la sauvegarde de ses intérêts. Qu'il soit bien compris que cette assistance n'est pas affaire de charité. Au nom de mes commettants, j'insiste pour qu'il soit bien compris qu'aucun d'eux ne demande la charité, et que, quelle que soit la nature de l'entente conclue entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, d'une part, et eux-mêmes, de l'autre, ils tiennent à ce qu'elle ait le caractère d'une opération commerciale. Les honorables députés de la gauche ont discuté cette question de l'hypothèque mobilière, non seulement comme si le gouvernement fédéral devait s'assurer des garanties de cette nature, mais comme si ce devait être à peu près la seule sorte de garantie que détiendraient les gouvernements provinciaux. Je ferai observer qu'à mon avis il sera donné une assez faible proportion de garanties sous forme d'hypothèque mobilière. Voyons un peu quelles sont les sortes de garanties que prennent les gouvernements provinciaux, et qu'ils acceptent toujours de préférence à l'hypothèque mobilière, pour cette raison qu'une garantie sur propriété foncière exige beaucoup moins de vigilance, puisqu'elle ne saurait disparaître, être dérobée. Nous avons beaucoup de colons qui ont obtenu leurs titres de propriété et qui sont en mesure de donner une première, deuxième ou troisième hypothèque sur leurs terres. Les gouvernements provinciaux ne courraient donc aucun risque en acceptant une telle garantie; d'autant plus que cela les dispense d'en chercher d'une autre sorte.

D'autres de nos colons ont acheté des terres, soit de propriétaires particuliers, soit de la compagnie du Pacifique-Canadien ou de quelque autre compagnie foncière de l'Ouest. Il arrive fréquemment dans l'Ouest que l'on accepte le transfert d'une promesse de vente en guise de garantie, quitte à déposer une opposition au bureau d'enregistrement en vue de sauvegarder ses droits. J'imagine qu'une telle garantie, dans les cas où une assez fort proportion du capital a été versée, serait très acceptable du gouvernement de la province, et le dispenserait d'exiger une hypothèque mobilière. Un autre genre de garantie serait sous la forme d'un privilège mobilier; et j'imagine que ces honorables députés de la gauche ont raison d'affirmer que les autorités des deux provinces se proposent de s'attribuer un privilège sur les récoltes. Or, on s'oppose en cette Chambre à ce que les gouvernements provinciaux s'attribuent un privilège sur les biens meubles des colons. D'autres de mes collègues ont discuté la question comme je l'ai fait; mais je déclare que nous n'avons rien à voir à la nature des garanties que le gouvernement provincial désire s'assurer en raison des avances qu'il fait. Ce peut être une question intéressante pour nous, mais tout ce que nous pouvons faire dans les circonstances, c'est de refuser de faire au Gouvernement les avances que lui-même transmet au colon. Et je parle en ces termes, parce que je discute la question comme elle aurait été discutée si le crédit n'avait pas été accordé. S'il existe quelque doute dans l'esprit de quelque député quant à la valeur de la garantie sur les récoltes du colon à qui on fait des avances, je le renvoie à la législation du Manitoba, chapitre 154 des Statuts revisés, article 16. Il est ainsi conçu :

Toute municipalité ayant accepté un billet ou des billets à ordre en conformité de l'article précédent ou toute autre loi, comme il est dit ci-dessus, est autorisé à intenter, maintenir et poursuivre toute action, procès et procédure nécessaires pour le recouvrement des sommes formant le montant dudit ou desdits billets ou de toute partie d'iceux; et lorsqu'il aura été déposé, dans le bureau du greffier de la cour de comté pour la division judiciaire dans laquelle se trouve située la terre où l'on utilise la semence, copie dudit ou desdits billets, ils constitueront un privilège en faveur de ladite municipalité sur tout le grain produit dans cette municipalité par ladite personne qui a reçu telle avance, jusqu'à ce que le capital et l'intérêt aient été remboursés en plein.

On voit donc que ce statut de la province du Manitoba énonce, comme proposition d'affaire, le principe même qu'on a combattu en cette Chambre. Cette proposition me paraît sage ; elle mérite d'être bin considérée par toute autorité faisant des avances pour dans cette Chambre. Cette proposition me paraît sage ; elle mérite d'être bien considérée trop dure la disposition de l'article 16 que je viens de lire, reculeront sûrement d'horreur à la lecture de l'article 18, conçu en ces termes :

En tout temps après qu'il aura été consenti un billet en faveur d'une municipalité, aux

termes du présent acte ou de toute autre loi, comme il est dit ci-dessus, la municipalité pourra déclarer que ledit billet est payable et exigible sur-le-champ, que la date de l'échéance soit arrivée ou non; et dès lors ledit billet sera payable et exigible, et ladite municipalité pourra prendre possession de la récolte, et immédiatement, après un avis d'une semaine affiché au lieu de la saisie, vendre ladite récolte ou une partie suffisante d'icelle, sur laquelle la municipalité a un privilège jusqu'à concurrence du montant dudit billet; et elle pourra intenter une poursuite devant la cour de comté que de droit, par lettre de sommation, saisie, ou autre procédure dans les attributions de ladite cour, pour le recouvrement des sommes payables en vertu dudit billet à ordre.

M. STAPLES : L'honorable député (M. Mc Craney) voudra-t-il dire quand cette loi a été votée ?

M. McRAE : Elle est reproduite dans les Statuts revisés du Manitoba, et je vois que la note vis-à-vis de cet article indique 57 Vict. ch. 31, et 1 Edouard VII, ch. 46. L'honorable député sait peut-être mieux que moi en quelle année cette loi a été votée.

M. STAPLES: Est-elle en vigueur actuellement ?

M. McCRANEY : Je n'en sais rien ; l'honorable député le sait peut-être.

M. STAPLES : Elle n'a été votée, je pense, que pour des fins temporaires.

M. McCRANEY : Je ne m'inquiète pas de la date à laquelle cette loi a été mise en vigueur, je l'invoque comme précédent. Pour les fins de mon argumentation, il importe peu qu'elle soit en vigueur ou non. L'objection de l'honorable membre (M. Staples) aurait quelque poids s'il était en mesure d'indiquer une loi subséquente où l'on aurait omis d'inclure des dispositions semblables. J'ignore si la loi en question a été revoquée, et pour les fins de mon argumentation il est inutile que je n'en enquière. Je me borne à faire observer que le gouvernement du Manitoba a jugé nécessaire, non seulement d'autoriser la municipalité à s'attribuer un privilège sur les récoltes, mais à déclarer tout billet exigible sans tenir compte de la date de l'échéance inscrite audit billet. Ce n'est pas là une disposition extraordinaire. Dans tous les cas de gages mobiliers consentis dans l'Ouest, et dans tous les billets comportant privilège, il est inscrit une disposition à peu près dans les mêmes termes, déclarant exigible avant l'échéance la garantie mobilière qui est accordée.

Maintenant quant à la date de l'échéance, le règlement déclare que les avances devront être remboursables par le colon au gouvernement fédéral le 31 mars 1909. La raison en est, à ce que je crois, que le gouvernement fédéral désire que le remboursement se fasse au moment de la clôture de son propre exercice financier, et dans ce cas, il lui faudra une garantie sur les subventions aux provinces sur lesquelles il s'est attribué un privilège aux termes des articles 3 et 4,, à la page 25 de la correspondance. Il me semble très opportun au point de vue financier que le gouvernement provincial, qui s'est engagé à payer une somme très considérable au gouvernement fédéral, exige que les avances faites par lui aux colons lui soient remboursées à la même date.

M. STAPLES : L'honorable député (M. McCraney) est avocat, je pense ?

M. McCRANEY : Oui.

M. STAPLES : Si la terre du colon à qui aurait été fait des avances de grain de semences se trouvait hypothéquée, ou sous le coup d'un jugement, dans quelle situation serait alors la province ? Le privilège aurait-il le pas sur l'hypothèque ?

M. McCRANEY : Je ne pense pas que ce serait juste pour la personne qui aurait fait les avances. Je suis plutôt d'avis que non.

L'honorable chef de l'opposition a proposé que les avances soient déçlarées remboursables au Dominion dans trois ans, ajoutant qu'il serait tout aussi facile de fixer l'hypothèque mobilière remboursable en trois ans que dans un an. La difficulté consiste en ce qu'une hypothèque mobilière n'est pas la meilleure des garanties, et je dirai la même chose des garanties sous forme de privilèges. Toute personne au courant des conditions de l'Ouest sait que sa population est très mobile, et qu'on n'y trouve pas cette stabilité d'établissement qu'on observe dans l'Est. Notre propre région est colonisée en grande partie par des gens originaires de la province de Manitoba. L'émigration se porte en force vers l'Alberta, et il m'est adressé nombre de demandes de renseignements au sujet de la région de la rivière de la Paix. Compter sur la présence d'un colon dans le même endroit trois années de suite, c'est courir un risque que, établi comme je le suis sur les lieux, je ne voudrais pas courir ; et je crois que l'autorité qui se déclarerait prête à attendre trois ans le remboursement de ses avances manquerait de prudence.

Quant à l'article 15 du règlement, je comprends fort bien l'attitude prise par quelques-uns de nos collègues. D'après ce que je sais, il n'y aura pas lieu pour le gouvernement de fournir du grain de semence dans la circonscription que je représente ; mais je vois par les journaux qui me sont adressés de mon pays qu'on y discute la faculté germinative des semences que les cultivateurs ont en main. Dans le "Phœnix," de Saskatoon, numéro du 9 janvier, je relève la phrase suivante à la fin d'un article de rédaction :

M. W. Robertson, de la région de Goose-Lake, qui a été cultivateur durant trente-cinq ans, tant au Dakota qu'au Canada, et qui a emblavé 800 acres le printemps dernier,

déclarait hier: " Une année comme celle-ci, je ne voudrais pas semer un boisseau de grain d'aucune sorte sans en faire l'épreuve ".

Les hommes qui réussissent dans la culture sont ceux dont les méthodes valent la peine d'être notées.

Le 18 janvier ce journal publiait les observations suivantes :

Nous sommes heureux d'apprendre que nombre de cultivateurs secouent leur apathie et se rendent compte de l'intérêt de la question des semences. On les a mis en garde contre la valeur germinative des grains qu'ils ont dans leurs coffres, et ils sont à en faire l'épreuve avec des résultats divers. Ces résultats sont le plus marqués dans le cas de l'avoine, ce grain, comme nous l'avons fait observer récemment étant plus sensible que le froment aux atteintes de la gelée. On nous a signalé hier le cas d'un cultivateur qui avait envoyé à Ottawa deux échantillons de blé pour inspection. Il paraissait être de bonne qualité et très ferme. Notre homme était bien persuadé, lorsqu'il en fit l'envoi, qu'il subirait très bien l'épreuve; mais quelle ne fut pas sa surprise en apprenant que, dans le cas d'un échantillon, 16 pour 100 seulement des grains avaient germé dans l'espace de douze jours; et dans le cas de l'autre, 69 pour 100. Il y avait lieu d'être surpris, et l'on voit comme il est nécessaire de soumettre la semence à un examen attentif. Si ce grain qui ne contenait que 16 pour 100 de semences germantes avait été mis en terre, on n'aurait vu lever qu'un pied ici et là parmi les mauvaises herbes, et le cultivateur nous aurait expliqué que son grain s'était desséché ou que les mauvaises herbes avaient pris les devants.

Je signale ces faits, parce qu'à part ceux qui ont perdu leur récolte l'automne dernier, il s'en trouve un grand nombre hors d'état d'utiliser comme semence une partie des grains qu'ils ont récoltés, et c'est ce qui me fait tomber d'accord avec certains de ces honorables députés qui voudraient faire modifier l'article 15 du règlement de manière à ce qu'il soit accordé quelque aide aux colons de cette catégorie. Sans doute, jusqu'ici nous avons procédé par à peu près, et c'est seulement lorsque nous aurons obtenu toutes les informations exigées par le règlements, que nous pourrons nous rendre compte si la somme votée est suffisante ou non. Je nourris l'espoir que l'état des choses n'est pas aussi mal qu'on nous l'a rapporté et que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux se trouveront à avoir un surplus qu'ils pourront utiliser pour d'autres fins que celle pour laquelle le crédit a été voté, et qu'il leur sera possible de fournir des semences aux colons de la classe que j'ai indiquée. J'ai pensé que s'il fallait pourvoir à ce besoin nous pourrions le faire au moyen d'un crédit supplémentaire voté à la suite d'un nouvel examen de la question, lorsque nous aurons obtenu tous les renseignements et que nous pourrons agir en pleine connaissance de cause.

M. McCRANEY.

On a discuté l'à-propos du règlement aux termes duquel il ne sera pas accordé de grain de semence aux occupants de homesteads qui n'ont pas mis de grain en terre. Je partage plutôt l'avis de ceux qui pensent qu'il faudrait faire des avances de grain, s'il est possible, à ces colons également. Je reconnais bien que le colon qui, après avoir emblavé sa terre et fait tout ce qu'il était possible pour obtenir une récolte, n'a rien obtenu, je reconnais bien, dis-je, que ce colon devrait être pourvu le premier ; et j'ajouterai, tout en approuvant l'idée de venir en aide également à ceux qui n'ont pas semé de grain le printemps dernier, que ce serait là créer un précédent dont il ne faudrait pas se prévaloir à l'avenir. Un gouvernement peut agir sagement en venant au secours d'un groupe de population qui a été victime d'accidents climatériques occasionnant de lourdes pertes ; mais on pourra bien se demander un jour si le Gouvernement a eu raison de venir en aide à ceux qui n'avaient pas semé de grain, soit par négligence ou pour d'autres raisons. Je ne fais qu'indiquer le danger que présente une telle initiative.

Dans l'exercice de ma profession d'avocat dans l'Ouest, j'ai eu beaucoup à faire avec des privilèges garantissant des avances de grain de semence, privilèges consentis par des colons établis sur des homesteads du gouvernement fédéral et qui n'avaient pas encore obtenu leurs titres. Il n'est pas à ma connaissance que le Gouvernement ait jamais forcé la main à des colons: je dirai même que j'ai perdu le souvenir des conditions de paiement, ne m'y étant jamais arrêté. Le cultivateur obtenait les fonds, accordait un privilège, et ce privilège grevait le homestead jusqu'à ce que le colon eut obtenu son titre, et vendu sa terre et l'eut hypothéquée, s'il devenait nécessaire d'éteindre le privilège. C'est ainsi, je pense, qu'on fera à l'avenir. Les conditions de remboursement des avances faites aux colons par le gouvernement fédéral, ont fort peu d'importance à mon avis ; je ne pense pas que les avances soient remboursées à leur échéance, et je suis bien convaincu que le Gouvernement rentrera dans ses fonds jusqu'au dernier sou, car il a la meilleure des garanties. C'est pourquoi je voterai contre la motion demandant une prolongation de délai. Il vaut mieux, à la fois pour le Gouvernement et pour le colon, que celui-ci se libère le plus tôt possible ; mais l'expérience du passé démontre péremptoirement que le colon n'a aucune raison de craindre d'avoir la miu forcée par le Gouvernement actuel.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a déclaré que, dans la province d'Ontario, des avances faites par le gouvernement à des colons dans l'infortune étaient restées sept ou huit ans en souffrance.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit " faites par le gouvernement ", j'ai dit " faites par la municipalité ".

M. McCRANEY : Très bien, ça fait aussi bien mon affaire. Vous ne savez pas quel délai le débiteur avait pour se libérer ?

M. SPROULE : Si je me rappelle bien, c'était trois ans.

M. McCRANEY : Qu'une obligation acceptée par une municipalité pour trois ans n'ait été soldée qu'à l'expiration de six ou sept ans, cela montre bien que, quelle que soit la période fixée par le gouvernement provincial, le résultat ne sera pas changé, on se laissera guider par les circonstances. Pour cette raison, je crois que nous devrions accepter le règlement tel qu'il est, et je suis parfaitement convaincu qu'il donnera pleine satisfaction aux deux gouvernements provinciaux et à tous les intéressés.

L'hon. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Monsieur l'Orateur, l'auteur du projet de résolution (M. Lake) a été sollicité dans le cours du débat par l'honorable ministre des Finances de la retirer. Il n'a pas intimé son intention de le faire. S'il se proposait de retirer sa motion, je ne prendrais pas la parole, mais dans le cas contraire, j'aurais quelques observations à présenter à la Chambre.

M. SAM. HUGHES : Quelles seraient en substances les observations de l'honorable ministre ?

L'hon. M. PATERSON : Voici : L'honorable chef de la gauche a expliqué qu'il ne s'agit pas ici de poser la question de confiance dans le Gouvernement. En effet, à mon avis, la motion va plus loin : elle implique un sentiment de défiance à l'égard d'une très grande partie de notre pays de l'Ouest, et il me semble que la Chambre devrait hésiter à lui donner son approbation. De beaucoup la meilleure réclame que notre pays de l'Ouest ait eue, ç'a été ces éclatantes descriptions, véridiques dans la plupart des cas, des champs de blé doré et des grandes fortunes amassées en très peu de temps. Il n'y a pas de réclame plus captivante.

Je dirai que c'est là le résultat régulier,—ou presque régulier, car nous avons nos vicissitudes et nos fluctuations de fortune,—le résultat régulier de l'exploitation de nos terres de l'Ouest. Il est malheureux que des circonstances exceptionnelles, l'année dernière, ait déterminé l'état de choses actuel. C'est malheureux, car nous voudrions voir ce pays colonisé. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Nous approuvons tous cette mesure secourable, nous l'approuvons tous cordialement, je crois, dans les circonstances, bien que nous en déplorions la nécessité.

Il a été conclu un arrangement aux termes duquel une difficulté temporaire, à ce que je crois, a été surmontée, et du grain de semence fourni aux habitants de l'Ouest qui en ont besoin. A mes yeux ce n'est qu'une mesure temporaire. D'autre part, on a peut-être fait au sujet de cette affaire plus de bruit qu'il n'était désirable dans l'intérêt du pays ; et les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis qui ont des terres à vendre et entravent les efforts de nos agents d'immigration opérant sur leur territoire pour le bénéfice de notre Nord-Ouest, ne tiendront guère compte de la nature passagère de cette crise. Au colon qui songe à venir s'établir dans notre pays elles présenteront un sombre tableau ; elles lui diront : c'est dans ce pays qu'il a fallu prendre des mesures spéciales en vue de fournir des grains de semence aux colons. Je pourrais bien répondre que cette crise est passagère et qu'elle peut se produire tout aussi bien ailleurs. Elles répliqueront: Etes-vous bien sûr que la crise ne soit que temporaire ? Ne s'est-il pas trouvé un député de la région même, établi là-bas depuis des années, intéressé à maintenir la bonne renommée du pays, pour proposer à la Chambre de ne pas exiger le remboursement des avances sur la récolte suivante, mais de laisser au colon une plus grande latitude, étant données les circonstances difficile dans lesquelles il se trouve et l'obligation où il va être de peiner pendant trois ans avant de pouvoir solder le prix de la semence d'une année. Il sera difficile de trouver réponse à cela. C'est un tableau que les habitants du Nord-Ouest n'aimeront pas à voir mis sous les yeux de ceux qui cherchent, en pays étranger, à entraver le développement de notre pays. C'est là, à mon avis, un état de choses tellement grave qu'il serait malheureux que les honorables députés du Nord-Ouest et les membres de l'opposition reconnussent en quelque sorte par leur vote son existence. C'est ce que je voulais dire et je n'en dirai pas davantage.

M. LAKE : L'honorable ministre des Douanes et l'honorable ministre des Finances m'ont demandé si dans les circonstances je ne consentirais pas à retirer cette motion. Mais à mesure que la discussion s'est poursuivie, je me suis pénétré de plus en plus de cette pensée qu'il serait opportun que la députation se prononçât sur ce sujet. Ce serait un grand malheur pour le pays, à mon sens, si le remboursement était exigé au bout d'un an. L'intérêt de mes commettants demande que j'exige la mise aux voix de cette motion.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Monsieur l'Orateur, avant que nous soyons appelé à voter, je réitère ce qui a été si bien dit par d'honorables députés préopinants quant à l'à-propos de ne pas exiger dans les douze mois le remboursement des avances faites à ces malheureux colons de l'Ouest que la gelée a privés du fruit de leur travail de la saison et à qui nous allons fournir du grain de semence. Il serait cruel, à mon sens, d'exiger d'une manière inflexible le remboursement de ces avances dans les douze mois. Tout ce que le ministre de l'Intérieur, le ministre des Finances,

ou aucun autre ministre, nous a dit à cet égard, c'est qu'il serait à la discrétion du ministre d'accorder ou non une prolongation de délai au delà de l'année. Ce serait une grave erreur, à mon sens, de laisser une telle mesure à la discrétion du ministre de l'Intérieur ou de quelconque de ses collègues. Il ne sera que juste, lorsque les colons accepteront ces avances de grain qu'on leur dise quand sera l'échéance. On aurait tort, à mon avis, de dépêcher des agents du Gouvernement dans ce pays pour exiger le remboursement des fonds dans le cours de l'année. Il est notoire qu'il se fait beaucoup d'affaires à crédit dans cette région, et il arrive fréquemment que les colons engagent dès avant la moisson une récolte abondante, dans le but, non pas tant de solder leurs dettes courantes, que de développer leurs exploitations. Figurons-nous bien que ces colons vont voir à solder leurs obligations de cette année et de l'année dernière, et ce sera trop leur demander, je pense, que d'exiger d'eux en outre le remboursement du prix de cette semence. Pour ma part, je serais plutôt d'avis de ne rien demander à ces colons d'ici à deux ou trois ans ; mais d'autres pensent qu'il vaudrait mieux faire la somme payable en trois versements inégaux, le premier assez faible, le second et le troisième pour des sommes plus fortes. Je suis fermement d'avis qu'il ne faut pas poser une règle inflexible par laquelle le Gouvernement exigerait le remboursement de cette somme d'ici à deux ou trois ans. Quant aux garanties, je regrette vivement que ce pays doive être grevés d'un si grand nombre d'hypothèques mobilières. On sait qu'une des choses les plus nuisibles au crédit de tout individu, c'est un mortgage mobilier, et j'espérais que le Gouvernement trouverait quelque autre mode de garantie que ce moyen dispendieux.

M. McCRANEY : L'honorable député se rend compte que le gouvernement fédéral ne prend pas d'hypothèque sur les biens meubles.

M. HENDERSON : Je comprends que ce sont les gouvernements provinciaux qui se font donner une hypothèque mobilière; mais le résultat de notre ligne de conduite est d'obliger les colons à rembourser ces sommes dans un délai d'un an ; et je regrette beaucoup qu'on n'ait pas trouvé quelque autre moyen qui aurait évité d'imposer à l'Alberta et à la Saskatchewan cette énorme hypothèque mobilière. Il doit y avoir un très grand nombre de cultivateurs dans ces deux provinces dont on pourrait sans aucun risque accepter les billets jusqu'au montant de $200 ou $300 sans la garantie d'une hypothèque sur meubles; et il est malheureux qu'une hypothèque mobilière doive être inscrite à leur nom, et leur crédit à peu près détruit sans nécessité. Nous devrions insister, je pense, pour que le ministre de l'Intérieur donne nettement à comprendre à la Chambre qu'en ce qui regarde les occupants de homesteads le remboursement sera réparti sur trois ans et que le gouvernement fédéral cherchera à engager les gouvernements provinciaux à ne pas exiger le remboursement des avances avant l'expiration d'une égale période. Je n'hésiterai pas à voter pour la motion de l'honorable député de Qu'Appelle.

M. SAM. HUGHES (Victoria): Voilà dix semaines que la session est commencée et le Gouvernement n'a pas plus d'informations à cet égard aujourd'hui qu'il n'en pouvait avoir le jour de la rentrée des Chambres.

Ainsi, dix précieuses semaines ont été perdues et, sans doute, il s'écoulera bien encore deux semaines avant qu'on puisse mettre en mouvement tous les rouages pour le soulagement des cultivateurs de l'Ouest ; mais, à mon avis, en faisant ces avances nous-mêmes nous manifestons pleinement la confiance que nous avons dans nos concitoyens de l'Ouest. Ces réclames au sujet de " champs de blé doré " auxquelles on a eu recours sont très véridiques, et si le ministre des Douanes avait traversé l'Ouest, l'année dernière, il y aurait observé des champs de blé aussi beaux que l'œil en a jamais vu ; mais il aurait observé également en y regardant de plus près que le grain était, suivant les endroits, plus ou moins atrophié. Sans doute, c'était le résultat de certaines circonstances spéciales à l'année dernière. Tout d'abord, le grain de semence n'avait pas été livré assez tôt, par suite de l'insuffisance du service des chemins de fer, résultat de la grève des charbonnages et de la marche défavorable de la saison. Le printemps fut tardif, le grain ne put être mis en terre assez tôt, et comme personne ne l'ignore, la saison fut la plus étrange dont on ait eu connaissance dans ce pays de l'Ouest depuis soixante ans, le fait a été dûment constaté. On a fait les mêmes constations dans la région de l'ouest des Etats-Unis ; et dans ces états, où d'habitude l'on obtient trois récoltes de luzerne par année, on n'a pu en obtenir qu'une seule. Bien plus, dans presque tous les états de l'Union, au nord de la ligne de Mason et Dixon, on a su jadis ce que c'était que des gelées hâtives d'automne entravant la maturation du grain. Les habitants de cette région se rendront très bien compte de ce qui est survenu dans les provinces de l'Ouest, l'année dernière.

J'ai été heureux d'entendre le ministre des Douanes encourager le ministre de l'Intérieur dans ses efforts pour attirer des colons des états de l'ouest de l'Union vers nos provinces du Nord-Ouest. Si la rumeur dit vrai, le ministre des Douanes et ses collègues n'ont pas toujours prêté main-forte au ministre de l'Intérieur. Sans doute, l'ex-ministre de l'Intérieur avait ses coudées franches, il était chef et pouvait faire tout ce qu'il voulait ; mais lorsqu'est arrivé ce nouveau mi-

niste de l'Intérieur il lui fallut soumettre ses plans à ses collègues, et il n'a pas toujours reçu d'eux cet appui cordial qu'il en attendait. Toutefois, je suis heureux d'entendre le ministre des Douanes approuver le projet d'attirer au Canada des colons des Etats-Unis, car ils sont tout à fait au courant et parmi les meilleurs émigrants que nous puissions recruter pour notre pays. Comme je l'ai dit, l'année dernière a été une année exceptionnement mauvaise pour l'Ouest. Il est bien vrai que la proportion des colons qui manquent de grain de semence est loin d'être grande; mais il n'y en a pas moins de vastes régions où il ne se trouve pas de grain propre à la semence. L'honorable député de Saskatchewan (M. McCraney) a déclaré que dans sa région le besoin de grain de semence ne se faisait pas sentir, parce qu'on en avait récolté suffisamment ; mais je suis en mesure de lui assurer qu'il se trouve plusieurs centaines d'acres dans sa circonscription qui ont produit l'année dernière du grain absolument impropre à la semence. Il s'est trouvé peut-être un petit nombre de champ où l'on a récolté de la bonne semence, mais un petit nombre seulement. Dans les parties plus anciennement colonisées, où le sol a été travaillé plus énergiquement que dans les établissements nouveaux, au Manitoba par exemple, nous voyons que le grain n'a pas été attetint par la gelée et que les colons n'ont pas besoin d'aide.

Mais il y a des milliers de colons dans ce pays qui manquent de semences, et c'est aux besoins de ces colons que le Gouvernement devra surtout pourvoir. Ces colons devront payer le grain au moins $1.25 le boisseau, et nombre d'entre eux le payeront beaucoup plus cher. C'est deux fois plus qu'ils n'obtiendront du grain qu'ils auront à vendre, l'automne prochain. En d'autres termes, chaque boisseaux de semence qu'ils vont se procurer représente deux boisseaux de grain à la récolte. Il ne serait donc que juste que le Gouvernement leur accordât deux ans pour se libérer. Il ne faut pas oublier que les colons, l'année dernière, n'ont guère été à même de gagner de l'argent au dehors ; ils n'ont fait, à vrai dire, que marquer le pas, par suite du peu de travail qui s'est fait sur les chemins de fer.

En outre, il arrive trop souvent que les hommes employés à ces travaux sur les chemins de fer ne sont pas ces colons agricoles, eux qui vont assurer la prospérité de notre pays, mais des journaliers embauchés, Chinois et Japonais, et qui retournent dans leur pays une fois le travail exécuté, emportant avec eux l'argent qui aurait dû rester au pays pour l'avantage des colons et de leurs familles. Je prétends que toutes les compagnies de chemins de fer de l'Ouest devraient être invitées à employer de préférence les occupants de homesteads qui ne sont pas à même, comme les colons d'Ontario, dès les premières années, de trouver de l'emploi en hiver. La compagnie North Atlantic Trading a attiré vers notre Nord-Ouest des milliers de colons qui lors de leur arrivée étaient à peu près sans le sou; et ce sont ces gens que l'on compte devoir être en mesure de rembourser au Gouvernement ces avances pour graines de semences dès la première année ! Ils pourront être très satisfaits si, à la fin de l'année, ils sont parvenus à joindre les deux bouts, sans avoir effectué de remboursement. Si le ministre de l'Intérieur ou le premier ministre veulent promettre de faire modifier le décret du conseil, de manière à ce que le remboursement se répartisse sur trois ans, l'honorable député de Qu'Appelle, j'en suis sûr, ne demandera pas mieux que de retirer son amendement.

(L'amendement de M. Lake, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lancaster, |
| Ames, | Lefurgey, |
| Armstrong, | Lennox, |
| Avery, | Léonard, |
| Barker, | Lewis, |
| Barr, | Macdonell, |
| Beattie, | MacLaren, |
| Bennett, | Maclean (York-sud), |
| Bergeron, | McLean (Queen) (I.P.-E.), |
| Blain, | Monk, |
| Borden (Carleton), | Northrup, |
| Boyce, | Osler, |
| Brabazon, | Owen, |
| Bristol, | Paquet, |
| Broder, | Perley, |
| Chisholm (Huron), | Porter, |
| Christie, | Reid (Grenville), |
| Cockshutt, | Roche (Marquette), |
| Crocket, | Schaffner, |
| Daniel, | Smith (Wentworth), |
| Elson, | Sproule, |
| Foster, | Stansfield, |
| Fowler, | Staples, |
| Ganong, | Taylor, |
| Henderson, | Ward, |
| Herron, | White, |
| Hughes (Victoria), | Wilmot, |
| Jackson (Elgin), | Wilson (Lennox-et-Addington.)—58. |
| Kemp, | |
| Lake, | |

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lavergne (Montmagny), |
| Archambault, | Law, |
| Aylesworth, | LeBlanc, |
| Beauparlant, | Lemieux, |
| Béland, | Logan, |
| Bickerdike, | Macdonald, |
| Black, | Maclean (Lunenburg), |
| Bole, | McCarthy (Simcoe), |
| Borden (sir Frederick), | McColl, |
| Boyer, | McCool, |
| Brodeur, | McCraney, |
| Brown, | McIntyre (Perth), |
| Calvert, | McKenzie, |
| Carney, | McLean (Huron), |
| Caron, | McLean (York-centre), |

| | |
|---|---|
| Cash, | McLennan, |
| Clarke, | Marcile (Bagot), |
| Copp, | Marcil (Bonaventure), |
| Crawford, | Martin (Wellington), |
| Cyr, | Mayrand, |
| Delisle, | Meigs, |
| Demers, | Michaud, |
| Desjardins, | Miller, |
| Dubeau, | Oliver, |
| Dugas, | Pardee, |
| Emmerson, | Paterson, |
| Fielding, | Parent, |
| Finlay, | Pickup, |
| Finlayson, | Power, |
| Fortier, | Proulx, |
| Gauvreau, | Ratz, |
| German, | Reid (Ristigouche), |
| Gervais, | Rivet, |
| Girard, | Robitaille, |
| Graham, | Ross (Cap-Breton), |
| Greenway, | Ross (Rimouski), |
| Guthrie, | Rousseau, |
| Harty, | Schell (Glengarry), |
| Hughes (King) (I.P.-E.), | Schell (Oxford), |
| Hunt, | Sinclair, |
| Jackson (Selkirk), | Sloan, |
| Johnston, | Smith (Oxford), |
| Kennedy, | Templeman, |
| Knowles, | Tolmie, |
| Lachance, | Turcotte, |
| Lanctôt (Laprairie-Napierville), | Turriff, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Verville, |
| Lavergne (Drummond-et-Arth.), | Walsh (Montréal, Ste-Anne), |
| | Watson, |
| | Zimmerman.—98. |

ONT PAIRE ;

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Telford, | Tisdale, |
| Parmelee, | Worthington, |
| Tobin, | McCarthy (Calgary), |
| Loggie, | Lalor, |
| Ross (Yale-Caribou), | Haggart, |
| Grant, | Seagram, |
| Caldwell, | Morin, |
| Galliher, | Wright (Muskoka), |
| Fisher, | Pringle, |
| Sifton, | Clare, |
| Macpherson, | Marshall, |
| Talbot, | Clements, |
| Pugsley, | Forget, |
| McIntyre (Strathcona), | Martin (Queen) (I.P.-E.), |
| Hall. | Thompson. |

## OBSERVATIONS SUR LA DISCUSSION DES PROJETS DE LOI ET OBJETS D'INTERET PUBLIC.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'état actuel de l'ordre du jour. En vertu des nouveaux règlements les projets et objets d'intérêt public ne peuvent être mis en discussion que les lundis et mercredis, après les avis de motions. Cette session, ces avis sont très nombreux et occupent toute la séance les jours que je viens de mentionner, de sorte qu'il n'y a pas à espérer que les projets et objets d'intérêt public puissent être mis en délibération durant la présente session. Sous l'ancien règlement, les projets de loi et les affaires d'intérêt public avaient la priorité, mais cette année, bien qu'il y ait actuellement quarante et un projets de loi d'intérêt public à l'ordre du jour, il est impossible de les mettre en discussion. Beaucoup de ces projets ont cependant plus d'importance que les avis de motion. Ces projets de loi sont censés être basé sur des résolutions adoptées par la Chambre et ils devraient passer avant les avis de motion. De plus, jusqu'à présent du moins, la discussion de ces projets a servi de préliminaire à l'adoption de lois très importantes et beaucoup d'entre eux, après avoir été discutés par la Chambre, ont été adoptés comme projets de loi ministériels. Si à l'avenir ces projets d'intérêt public doivent être écartés de la discussion, je ne sais pas où le Gouvernement prendra ses inspirations.

Je demanderais que l'honorable premier ministre et le chef de l'opposition s'entendissent pour apporter quelques changements aux règlements actuels, et voici celui que je conseillerais :

Que la règle 25 régissant les travaux de la Chambre de jour en jour, soit modifiée de manière à ce que chaque lundi et mercredi, alternativemnt, après les quatre premières semaines de la session, les projets et objets d'intérêt public aient la priorité sur les avis de motion.

Le règlement ne me permet pas de faire une motion dans ce sens, et c'est un simple désir que j'exprime à l'honorable premier ministre. Il n'a qu'à examiner l'ordre du jour pour se rendre compte de l'importance de plusieurs de ces projets. Il y a au moins une demi-douzaine de bills tendant à modifier la loi sur les chemins de fer ; d'autre tendant à amender la loi criminelle, la loi sur la navigation, la loi sur les pêcheries, la loi sur l'immigration et la loi sur la Chambre des communes ; il y a aussi le bill de l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn) pour modifier la loi sur les élections.

Dans l'ensemble ces quarante et un projets d'intérêt public sont les plus importants dont la Chambre ait été saisie durant la présente session et je demande que le règlement soit modifié dans le sens que j'ai indiqué. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, ce point a été oublié lors de la révision du règlement, il y a un an ou deux. Je ne saurais dire si la question a été discutée ou non, mais la situation actuelle est due au changement et on devrait apporter un remède et c'est pourquoi je transmet à l'honorable premier ministre, le projet de motion que je viens de lire.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de changer le règlement. Si l'honorable député veut bien l'étudier, il verra que l'ordre du jour, pour les jeudis, comporte, en premier

lieu, les questions, puis les projets et objets d'intérêt public durant les quatre premières semaines de la session. Plusieurs députés se sont prévalus de cette règle et si mon honorable ami consulte l'ordre du jour, il verra que le premier article relatif aux projets d'intérêt public, comporte la 3e lecture d'un projet modifiant la loi sur les brevets d'invention. Un bill de l'honorable député de Toronto (M. Macdonell) est aussi à l'ordre du jour pour la 3e lecture, et la première fois que la Chambre arrivera aux projets et objets d'intérêt public ce projet sera lu une 3e fois. Un autre bill de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) est déjà rendu devant le Sénat et je crois qu'il y a certains députés dont les bills ont été appelés une fois, sinon deux, et qui n'étaient pas présents.

M. W. F. MACLEAN : J'étais ici.

Sir WILFRID LAURIER : Mais cette année les avis de motion ont été exceptionnellement nombreux. Aux sessions précédentes les avis de motion étaient ordinairement décidés dans la même séance et l'on passait ensuite aux projets et objets d'intérêt public ; mais cette année, vu le grand nombre d'avis de motion, nous n'avons pu le faire. Si je puis rendre service à mon honorable ami, je me ferai un plaisir de lui consacrer une séance, de placer les projets et objets d'intérêt public en tête de l'ordre du jour de cette séance pour que la Chambre ait une occasion de les discuter et de les décider.

M. W. F. MACLEAN : Je ne parle pas uniquement pour moi,, mais aussi pour mes collègues.

Sir WILFRID LAURIER : Nous conviendrons d'un jour de la semaine prochaine pour la discussion des projets de loi et objets d'intérêt public.

M. R. L. BORDEN : Quand il s'est agi de fixer l'emploi du jeudi, devant le comité chargé de reviser le règlement, quelques-uns demandaient que les jeudis fussent réservés entièrement au Gouvernement, mais d'autres ne furent pas de cet avis et on s'entendit pour que durant les quatre premières semaines de la session les projets de loi et objets d'intérêt public aient la priorité sur les projets d'initiative gouvernementale ce jour-là.

Nous ne pouvions prévoir alors que les sessions commenceraient à l'automne et qu'une bonne partie de ces quatre semaines se trouverait comprise dans les vacances de Noël, au lieu d'être consacrées à la discussion des propositions dues à l'initiative parlementaire, comme nous le supposions. Il serait peut-être possible de faire quelque modification au règlement sur ce point pour donner aux députés qui déposent des projets de loi d'intérêt public quatre semaines entières pour la discussion de ces projets.

Cette année le session s'est ouverte le 28 novembre, et moins de trois semaines après commençaient les vacances de Noël, de sorte que les députés n'ont pas eu leurs quatre semaines. L'honorable premier ministre pourrait peut-être voir si le règlement ne pourrait pas être modifié sur ce point.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Service maritime et fluvial.—Crédit supplémentaire pour la construction d'un bateau brise-glace pour le détroit de Northumberland, $150,000.

M. E. PAQUET : Monsieur le président, c'est un devoir pour moi de faire quelques remarques à propos du steamer " Montcalm ". Le travail de ce brise-glace me paraît nécessaire dans l'intérêt du commerce de la ville de Québec et dans l'intérêt également du commerce du district de Québec et du district de Montmagny.

Le progrès agricole et commercial du comité de l'Islet et des comtés voisins est fortement associé aux progrès de Québec, notre marché agricole et commercial.

J'ai pris des informations de plusieurs marchands de Québec, des agents de commerce, des représentants de grandes maisons commerciales, enfin, et l'on m'assure que la formation d'un pont de glace en face de Québec fait perdre à cette ville et à notre région de $500,000 à $1,000,000 par année.

Sans les services du " Montcalm," l'hiver dernier la formation du pont de glace était assurée. Cette affirmation ne peut être niée. J'en puis donc conclure que les services du " Montcalm " sont nécessaires afin de prévenir la formation de ce pont de glace.

Depuis longtemps, les marchands, les importateurs et les exportateurs de Québec, enfin tous les hommes versés dans la marine, discutaient la possibilité de la navigation fluviale du Saint-Laurent pendant l'hiver. On désirait faire des expériences à ce sujet. Le Gouvernement s'est rendu à ces sollicitations. Les expériences du " Montcalm " ne sont peut-être pas complètes, mais je crois que la navigation du Saint-Laurent pendant l'hiver n'est guère pratique. Les compagnies d'assurances imposeraient des tarifs excessifs sur les navires et leurs marchandises. Je crois que ces navires pourraient courir de grands dangers.

Le " Montcalm " a fait des expériences au cap Rouge. Elles ne sont pas concluantes. S'il a obtenu des avantages, il s'est aussi montré impuissant en certaines circonstances. Je crois que le " Montcalm " peut, par son travail, avancer l'heure de la navigation.

Au point de vue commercial, le "Montcalm" a rendu des services dans les Provinces maritimes en favorisant le mouvement des navires chargés de marchandises.

Vous ne l'ignorez pas, nous n'avons pas de voies ferrées dans la région nord-est de Québec. Durant l'hiver la côte nord du Saint-Laurent est privée de moyens de transport. Le Parlement n'a pas voté de subsides pour cette région.

N'est-il pas juste, raisonnable de mettre cette population en contact avec les centres de commerce en certaines circonstances dans l'intérêt même de cette population, dans l'intérêt du commerce, dans l'intérêt de ceux qui résident dans cette région ? Nous devons faire quelques sacrifices pour cette région isolée.

Le "Montcalm" peut transporter les dépêches dans cette partie de notre province. Il peut aider cette population quand elle est menacée par la famine. Et si nous aidons les Japonais, si nous aidons nos frères de l'Ouest, nous devons aussi aider nos frères de l'Est.

Je crois avoir démontré l'utilité et même la nécessité du "Montcalm." Pendant l'été, le "Montcalm" fait le service des phares. L'honorable ministre de la Marine pourrait peut-être utiliser un navire moins dispendieux pour accomplir ce travail.

M. CROCKET : Il y a une facture relative au steamer "Curlew" au sujet de laquelle je désirerais avoir quelques explications.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je ferai observer que le "Curlew" est employé au service de protection des pêcheries, et que nous discutons en ce moment le service maritime et fluvial. Si l'honorable député veut réserver sa question pour le moment où les fonctionnaires du département des Pêcheries seront ici, je serai plus certain de pouvoir lui donner des explications satisfaisantes.

M. ARMSTRONG : Combien avons-nous de bateaux brise-glace ?

L'hon. M. BRODEUR : Le "Minto," le "Stanley", le "Montcalm" et le "Lady-Grey."

M. J. D. REID : Je vois par le rapport de l'auditeur général que le "Lady-Grey" a été richement aménagé. A la page P—28, la maison Cuddy et Brodeur de Montréal, lui a fourni deux crachoirs en cuivre du prix de $3.50 et deux autres à $4 la pièce ; des corbeilles à pain en nickel, à $2.50 ; une cafetière en argent, $9.50, deux douzaines de tasses à thé, à $6 ; une autre cafetière, $8.50 et deux plats pour entrées à $10.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'article du budget en discussion n'a aucun rapport avec le "Lady-Grey".

M. PAQUET.

M. J. D. REID : C'est un bateau brise-glace.

L'hon. M. BRODEUR : Les dépenses du "Lady-Grey" figurent au chapitre du chenal du Saint-Laurent, et nous discutons en ce moment le service maritime et fluvial.

M. J. D. REID : Oui, mais j'ai demandé combien il y a de bateaux brise-glace et l'honorable ministre a mentionné le "Lady-Grey" avec les autres.

L'hon. M. BRODEUR : Mais des dépenses du "Lady-Grey" vienennt au chapitre du chenal du Saint-Laurent.

M. MONK : Nous discutons un crédit de $150,000 pour la construction d'un nouveau bateau brise-glace, et nous avons le droit de discuter tout ce qui se rapporte aux brise-glaces, quel que soit l'endroit où il sont employés.

L'hon. M. BRODEUR : Le seul bateau brise-glace mentionné dans cet article...

M. MONK : Celui que nous allons construire ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. MONK : Mais nous voulons discuter les dépenses de ceux qui sont déjà construits.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas le moment.

L'hon. M. FOSTER : Il n'y a qu'une seule demande de crédit qui a été divisée en plusieurs item, pour plus de commodité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : D'après la coutume, si le comité partage un crédit en plusieurs item si un de ces item est adopté, il n'en peut plus être question.

M. MONK : L'item en discussion n'est-il pas un crédit de $150,000 pour la construction d'un nouveau bateau brise-glace pour le détroit de Northumberland ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Oui.

M. TAYLOR : Quand le premier item a-t-il été adopté ?

M. J. D. REID : Il était entendu que l'item précédent était réservé. Ne pouvons-nous pas le discuter à propos de celui-ci?

M. J. J. HUGHES : Quel progrès a-t-on fait dans la construction du navire destiné à ce service ?

M. J. D. REID : Je désirerais avoir une réponse à ma question avant que la discussion aille plus loin.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La parole est à l'honorable député (M. Hughes).

M. J. D. REID : J'ai posé que question et je crois avoir droit à une réponse.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La règle à ce sujet est claire. Bourinot dit :

Quelquefois un seul crédit comprend plusieurs item et on peut les discuter comme parties d'une même question. Alors, si le comité en décide ainsi, chaque item peut être discuté et amendé séparément, comme une question distincte. Dans ce cas la discussion doit être limitée à l'item, et quand il a été réglé, il ne peut plus en être question dans la discussion des item suivants.

Si on divise un crédit en plusieurs items, lorsqu'un item est réglé, il ne peut plus en être question.

M. MONK : Il faut d'abord le diviser.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Cela a été fait pour plus de facilité.

M. LEFURGEY : Si je comprends bien, cela veut dire que lorsqu'un item est mis en discussion, on ne peut pas en discuter un autre qui a déjà été adopté ; mais avant que le crédit en entier soit adopté, on peut discuter toute subdivision de ce crédit, même s'il a été voté. A propos de ce crédit de $150,000, je désirerais savoir où en est rendue la construction de ce navire et avoir quelques explications sur ses dimensions, sa puissance, etc.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné, l'autre jour, tous les renseignements sur ces deux bateaux brise-glace ; je n'ai pas d'objection à les répéter. Le navire qu'on se propose de construire aura 250 pieds de longueur, 46 pieds de largeur, 27 pieds de profondeur, 18 pieds de tirant d'eau, 1,800 tonneaux et 6,000 chevaux-vapeur. Le département étudie cette question depuis quelque temps. Il y a deux ans, un architecte naval, d'Angleterre, recommandé par lord Strathcona, a été envoyé à l'île du Prince-Edouard pour étudier les conditions locales et offrir des conseils sur la construction d'un bateau brise-glace. Il y a à l'heure présente deux de ces bateaux en service entre l'île et la terre ferme. On craint, cependant, que ces navires ne soient pas assez puissants, à certains moments ; il est même arrivé qu'ils ont été pris dans les glaces, mais nous croyons qu'un navire de 6,000 chevaux-vapeur pourra passer à travers toutes les glaces du détroit ; c'est d'ailleurs ce qui m'a été dit, pendant ma visite en Angleterre, par les représentants des grands constructeurs, comme Armstrong et Whitworth et Vickers et Maxim. Je puis dire à mon honorable ami que des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la construction de ce bateau et que nous nous attendons à recevoir plusieurs soumissions, car plusieurs constructeurs m'ont fait part de leur intention de soumissionner. Dès que ces soumissions seront reçues, l'entreprise sera adjugée à celui qui y aura droit.

M. LEFURGEY : Les plans sont-ils complets, pour être examinés par les soumissionnaires ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. LEFURGEY : Quelle sera la capacité de ce navire ?

L'hon. M. BRODEUR : 1,800 tonneaux.

M. LEFURGEY : Il y a quelque temps le ministre fut questionné au sujet de se navire et il dit que si les soumissions étaient demandées à la fin du mois dernier, il serait prêt pour le 1er décembre prochain. Or, je vois qu'un mois s'est écoulé, que les plans sont prêts et que nous n'avons pas encore de soumissions. Apparemment, nous n'en aurons pas avant le milieu de l'hiver et un autre hiver se passera avant que nous puissions utiliser ce navire. Il n'y a pas le moindre doute que nous avons besoin d'un bateau brise-glace, et que nous en avons un besoin immédiat. Je ne comprends pas que le département, depuis deux ans, n'ait pas déployé plus d'activité et n'ait pas pris ses mesures pour nous assurer les services de ce navire dès l'hiver prochain.

Puisque l'honorable ministre a pris l'avis des grands constructeurs en Angleterre et qu'il a fait un voyage jusqu'à la mer Baltique pour examiner des navires qui font un service semblable, j'aimerais à savoir si ce nouveau navire doit différer sensiblement, de ceux que nous avons actuellement, le " Stanley " et le " Minto ".

L'hon. M. BRODEUR: Au point de vue de la construction, ce navire différera de ceux que nous avons déjà. Nous avons consulté des constructeurs en Angleterre et en Allemagne. Je croyais qu'il y avait aussi des constructeurs en Russie, mais il n'y en a pas. On n'en trouve qu'en Angleterre et en Allemagne. Leurs conseils ont été soumis à l'architecte naval et à l'amirauté. Il n'y a que très peu de temps que tous les papiers et documents relatifs à cette affaire sont en la possession du département. Immédiatement après leur mise en ordre et la préparation des plans et devis, nous les avons imprimés et nous avons demandé des soumissions.

M. LEFURGEY : Le ministre prétend que les constructeurs en Angleterre lui ont assuré qu'un navire de 6,000 chevaux-vapeur, pouvait passer à travers toutes les glaces dans le détroit de Northumberland, d'un bout de l'année à l'autre. Le département de la Marine et des Pêcheries qui est chargé d'assurer le service dans ce détroit depuis trente ans, ne connaît guère les conditions de la glace à cet endroit; il a commis de nombreuses erreurs et il en commet encore dans la direction de ce service. Je ne vois pas comment ces constructeurs ont pu affirmer qu'un navire quelconque soit capable de résister aux glaces dans le détroit de Northumberland, en toute circonstance.

Je ne prétends pas que nous n'avons pas besoin d'un nouveau navire. Il est évident que nous manquons de moyens de communication pour le transport des produits de l'île. Cet automne, les bateaux d'été, longtemps après l'expiration de leur service ordinaire

ont été obligés de voyager concurremment avec les bateaux d'hiver.

Bien que nous ayons besoin de ce navire, sa construction ne fait que retarder le moment où il nous faudra d'autres moyens de communication.

En attendant, le point important, c'est de se hâter. En concédant cette entreprise, le département devra insister surtout sur la rapidité de la construction, pour que nous soyons certains d'avoir un service ininterrompu l'an prochain et que la population de l'île pourra expédier ses produits sur la terre ferme.

L'hon. M. BRODEUR : Quant aux informations qui m'ont été fournies par les constructeurs anglais, je puis dire que j'ai eu la bonne fortune de discuter la question, personnellement avec eux. Mon honorable ami pourra peut-être dire que je ne suis pas, moi-même, très au courant des conditions qui existent dans les détroits de Northuberland, mais j'étais accompagné du cap. Browne, du " Stanley," de M. Ferguson, l'ingénieur et de M. Thomson Smith, qui a aussi rencontré quelques-uns de ces constructeurs.

C'est après ces entrevues, que ces constructeurs m'ont affirmé qu'un navire de 6,000 chevaux-vapeur serait sûrement capable de surmonter tous les obstacles.

Mon honorable ami dit que nous devrions procéder aussi rapidement que possible à la construction de ce navire. Il a parfaitement raison. D'un autre côté, l'architecte naval, qui est ici, est d'opinion qu'il ne faut pas trop se hâter, et qu'il vaut mieux prendre un peu plus de temps et être certain d'avoir un navire de première classe sous tous les rapports. Nous ne construisons pas ces navires pour quelques mois, ni pour quelques années. Nous avons tout intérêt à ce que ce navire soit parfait dans tous ses détails, et nous n'avons rien épargné pour arriver à ce résultat.

M. BENNETT : Quel en sera le prix.

L'hon. M. BRODEUR : Je l'ignore.

M. BENNETT : Approximativement?

L'hon. M. BRODEUR : Je préfère ne pas le dire, vu que des soumissions sont demandées. Je crois qu'il vaut mieux ne rien dire.

M. MONK : Où sera-t-il construit?

L'hon. M. BRODEUR. Je n'en sais rien. Peut-être en Allemagne; peut-être en Angleterre; peut-être au Canada.

M. M. A. MACLEAN : Où sont publiés les avis d'adjudication ?

L'hon. M. BRODEUR : Au Canada et en Angleterre.

M. MONK : Dans quels journaux.

L'hon. M. BRODEUR : En Angleterre, dans le " Herald " de Glasgow, l'"Engineering" et le "Standard"; au Canada, dans la " Gazette Officielle " et dans le " Canada."

M. L. G. McCARTHY : L'honorable ministre n'est-il pas d'avis que dans les entreprises de ce genre on devrait favoriser l'industrie canadienne en limitant la demande de soumissions aux constructeurs canadiens, pour le présent du moins ? Nous avons ici des chantiers maritimes qui souffrent du manque de commandes et qui sont en état, me dit-on, de construire des navires de tout genre et de première qualité.

L'industrie des navires en acier n'est pas traitée avec justice. Les constructeurs canadiens sont obligés de payer des droits sur tous les matériaux qu'ils importent et ils ont à lutter contre des navires construits en Angleterre qui entrent ici en franchise, avec tout ce qu'ils contiennent, gréement, aménagement, ameublement et tout. Un navire auglais est admis en franchise, avec tout ce qu'il contient, mais si les matériaux et les meubles étaient importés séparément. ils seraient frappés d'un droit. Cela me paraît injuste pour l'industrie canadienne et c'est une question qui occupe passablement les esprits au Canada, à l'heure qu'il est.

Il n'y a pas si longtemps que l'industrie de la construction des navires était florissante dans les Provinces maritimes, et que les navires de la Nouvelle-Ecosse naviguaient sur toutes les mers du globe. Depuis que les navires en bois ont presque disparu, nous avons installé au Canada des chantiers pour la construction des navires en acier, mais cette industrie a toujours eu à lutter dans des conditions désaventageuses, vu que tous les matériaux importés qui entrent dans la construction de ces navires sont frappés d'un droit à leur entrée au Canada, pendant que ces mêmes matériaux, s'ils sont employés à la construction d'un navire en Angleterre, sont admis en franchise.

Le Gouvernement ne pourrait-il pas remédier à cet état de choses ? Quand le Gouvernement demande des soumissions, ne serait-il pas plus juste de dire aux constructeurs canadiens : Nous vous accorderons une remise de droits sur les matériaux entrant dans la construction des navires que vous construirez pour l'Etat ? Je considère qu'il est du devoir du gouvernement canadien de s'occuper de cette question.

Il y en a encore une autre qui mérite toute l'attention du Gouvernement ; c'est celle de l'imposition de droits sur les navires qui subissent des reparations à l'étranger. Aux termes de la loi actuelle, un navire peut être mis en chantier aux Etats-Unis, y subir des réparations et revenir naviguer au Canada, sans payer de droits, mais si un navire américain subit des réparations au Canada, ces réparations sont frappées d'un droit au retour du navire dans les eaux américaines.

On peut acheter une vieille coque de navire pour $40,000, sous prétexte de la répa-

rer, on la reconstruit presqu'à neuf, dans un chantier américain, on peut dépenser $100,000 en prétendues réparations et en arrivant dans un port canadien on n'est tenu d'acquitter les droits que sur les premiers $40,000.

Cela aussi est injuste pour l'industrie canadienne. Je crois savoir que ce navire n'est pas le seul que le Gouvernement se propose de faire construire pour les différents services et il me semble qu'on devrait faire quelque chose pour induire les Canadiens à en entreprendre la construction. Le trafic grandissant de l'Ouest sur les lacs devrait être fait par des navires construits au Canada, mais si cette industrie ne reçoit pas d'encouragement de l'Etat, nous n'y arriverons jamais.

On nous dit que le Gouvernement, pour la construction de ces navires demande des soumissions à l'étranger, de même qu'au Canada. En effet, la main-d'œuvre est à meilleur marché, le charbon, l'acier et tout ce qui entre dans la construction des navires est exempt de droits ; ces navires peuvent ensuite entrer au Canada en franchise, tandis que ces matériaux et ces fournitures, importés séparément, sont frappés d'un droit.

M. SPROULE : Je croyais l'honorable député partisan du tarif de faveur pour l'Angleterre.

M. McCARTHY : Je le suis, mais il y a une différence entre le tarif de faveur et l'admission en franchise. Dans ce que je demande, il n'y a rien qui nuise au tarif de faveur.

M. SPROULE : Dans le cas actuel, la faveur va jusqu'à l'abolition complète des droits.

M. L. G. McCARTHY : Prenez-le comme cela si vous voulez. Pour ma part, je voudrais qu'il ne fût plus demandé de soumissions en Angleterre pour toute entreprise qu'il est possible d'exécuter au Canada, afin d'encourager l'industrie canadienne. Mais si on n'est pas disposé à aller jusque-là, je propose un moyen par lequel le Gouvernement peut aider l'industrie de la construction des navires, sans nuire en quoique ce soit au tarif de faveur concédé à l'Angleterre. Que le Gouvernement informe les constructeurs canadiens qu'il leur accordera la remise des droits qu'ils auront payés sur tout ce qui entre dans la construction des navires construits pour l'Etat. En agissant ainsi, le Gouvernement adopterait une politique juste, sage et éclairée.

M. SPROULE : Quelle différence y aurait-il entre cela et l'imposition d'un droit sur les navires à leur entrée dans un port canadien ?

M. L. G. McCARTHY : Nous ne pouvons pas imposer un droit sur les navires.

M. SPROULE : Pourquoi ?

M. L. G. McCARTHY : Je ne suis pas suffisamment au courant de la loi pour en donner une explication bien claire à mon honorable ami, mais le ministre de la Justice lui dira que la loi anglaise sur la marine marchande ne nous permet pas d'imposer les navires anglais. N'est-ce pas une injustice de voir que la construction des navires est la seule industrie canadienne qui ne reçoive aucune protection de l'Etat ?

M. LEFURGEY : Depuis dix ans pétition sur pétition et résolution sur résolution ont été adressées à la Chambre, demandant au Gouvernement de faire quelque chose pour venir en aide à cette industrie et c'est la première fois que nous voyons l'honorable député (M. McCarthy) rompre le silence, parce que les chantiers de Collingwood sont sur le point de fermer.

M. L. G. McCARTHY : Les chantiers de Collingwood ne sont pas sur le point de fermer. Cette compagnie souffre des conditions déplorables qui lui sont faites, mais ses affaires sont aussi prospères qu'elles peuvent l'être dans les circonstances.

Mon honorable ami me permettra de lui dire que tous les ans et à plusieurs reprises j'ai saisi la Chambre de cette question, au point d'en fatiguer mes collègues et je suis convaincu qu'il y a au moins cinq ou six ministres qui aiment autant ne pas m'entendre parler de la construction des navires, tellement je les ai souvent entretenus de cette affaire. Il n'est pas nécessaire de parcourir le pays avec une fanfare pour travailler à obtenir une réforme qui peut être avantageuse au pays ou à ses commettants.

M. A. McLEAN (Queen) : Entre Collingwood et le Saint-Laurent, y a-t-il assez d'eau dans les canaux pour livrer passage à un navire tirant 18 pieds ?

M. L. G. McCARTHY : Non, mais on peut faire franchir les canaux à un navire de très grandes dimensions. A ce propos, permettez-moi de rappeler ce qui s'est passé l'an dernier. Le Pacifique-Canadien, qui a certainement reçu du pays autant d'aide qu'aucune autre entreprise, avait besoin de deux navires sur les lacs, et il les commanda en Angleterre. Ils étaient trop grands pour les canaux et en remontant le Saint-Laurent, un subit des avaries, sinon les deux. Ils furent coupés en deux à Québec et conduits jusque sur les lacs, par la voie des canaux. On pourrait croire qu'une fois les navires rendus sur les lacs, la compagnie se serait adressée à des chantiers canadiens pour les rassembler et réparer les avaries. Ce n'est pas ce qui a été fait. Ces navires furent envoyés dans des chantiers américains pour y subir de $50,000 à $60,000 de réparations et ils revinrent dans les eaux canadiennes, au mois de décembre, sans avoir à acquitter de droits.

M. SPROULE : Pourquoi a-t-on agi ainsi ?

M. BENNETT : La faute en est au Gouvernement.

M. L. G. McCARTHY : Je ne sais. La loi le permet. Je dois dire toutefois que cela n'est ni juste ni susceptible de favoriser les industries du Canada.

M. SPROULE : N'est-ce pas plutôt parce que les bassins de radoub du Canada ne sont pas assez grands. Le bassin de radoub de Collingwood est-il assez grand pour recevoir un de ces navires-là? On me dit que la longueur n'en est pas suffisante.

M. L. G. McCARTHY : Je m'étonne que l'honorable député, lui qui habite si près de Collingwood, fasse une telle question à laquelle je pourrais me dispenser de répondre si l'honorable député se donnait la peine d'aller jeter un coup d'œil sur le bassin.

M. SPROULE : J'y suis allé. J'ai puisé mon renseignement dans un article de journal qui doit, j'imagine, être fondé sur les faits. Bien que j'habite près de Collingwood, il n'y a pas de déshonneur à ne pas savoir si la longueur du bassin est suffisante ou ne l'est pas.

M. L. G. McCARTHY : Je n'en fais pas reproche à l'honorable député ; je m'étonne seulement que, habitant si près de Collingwood, il ne se soit pas rendu compte de ce qui s'y est accompli en ces dernières années. C'est là que l'on aurait dû construire les navires du Pacifique-Canadien ; on avait pour cela un bassin et un outillage plus que suffisants. A vrai dire, après avoir reçu et étudié les plans et devis de ces navires, la compagnie du Pacifique-Canadien décida de les faire construire en Angleterre. Le prétexte qu'elle invoqua, c'est, paraît-il, qu'elle ne croyait pas qu'on pût les construire assez rapidement au Canada et qu'elle pouvait les faire construire à meilleur compte en Angleterre.

M. J. D. REID : Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas combattu l'article du tarif qui permet que les navires réparés aux Etats-Unis rentrent au Canada sans acquitter de droits ?

M. L. G. McCARTHY : Il ne se trouve pas d'article semblable dans la loi douanière du Canada. Le tarif a été modifié ces années dernières et l'on a aboli les droits sur les réparations. Les navires provenant de la Grande-Bretagne ne sont frappés d'aucun droit.

M. J. D. REID : J'aimerais que l'honorable député nous expliquât pourquoi le Pacifique-Canadien a fait réparer ses navires à Buffalo ; n'est-ce pas parce que le tarif n'impose aucun droit sur les réparations ?

M. L. G. McCARTHY : Que l'honorable député me laisse terminer ma phrase. D'après ce que je sais, la compagnie du Pacifique-Canadien n'a pas réussi à faire construire ses navires en Angleterre à aussi bon compte qu'on aurait pu les construire à Collingwood, et ils ne lui ont pas été livrés plus tôt qu'on aurait pu le faire au Canada. Il n'est pas de disposition du tarif que l'on puisse invoquer à cet égard. On a récemment aboli les droits sur les réparations nécessaires parce qu'on pensait dans le temps que le pays n'était pas pourvu de l'outillage voulu pour les faire.

M. J. D. REID : Pourquoi l'honorable député ne demande-t-il pas la modification de cette disposition du tarif ?

M. L. G. McCARTHY : J'ai remué ciel et terre pour en obtenir la modification, et j'ai cherché à me faire aider en cette circonstance.

M. SPROULE : L'honorable député est un partisan trop docile du Gouvernement pour obtenir une telle modification.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député devrait être le dernier à me traiter de partisan docile du Gouvernement. Celui-ci, je l'ai appuyé en maintes circonstances parce qu'il le méritait. Si l'on tient au développement et au progrès, il faut appuyer le Gouvernement actuel. Sa politique de progrès et de développement se recommande à tous les jeunes Canadiens, et c'est pour cela que je lui ai donné mon appui en diverses circonstances.

M. SPROULE : Voilà une belle preuve d'indépendance.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député est déjà venu haranguer les électeurs de Simcoe-nord, mais sans réussir à assurer ma défaite ; je l'invite à se reprendre.

M. SPROULE : La dernière fois que j'allai y adresser la parole, la majorité de l'honorable député fut réduite à 60 voix.

M. A. A. McLEAN (Queen) (île du Prince-Edouard) : L'honorable député serait-il en faveur de l'établissement de primes à l'égard de la construction des navires ?

M. L. G. McCARTHY : Oui, dans un sens. Je demande en ce moment que l'on protège cette industrie, bien que ce ne soit pas au moyen d'une prime. Je dis que le Gouvernement ne devrait pas imposer de droits sur les matériaux nécessaires à la construction des navires de l'Etat, navires qui pourraient se construire au Canada.

Il suffirait d'annoncer un tel changement pour voir surgir sans tarder des chantiers de construction navale dans les Provinces maritimes. Déjà sur les bords des Grands lacs se voient des chantiers qu'il faut visiter pour se rendre compte de leur importance. Je dis que le Gouvernement devrait favoriser la construction au Canada des navires et des dragueurs destinés au service de l'Etat, et il lui est loisible de le faire en abolissant les droits sur les matériaux entrant dans la construction de ces navires.

M. BENNETT: A propos de brise-glace, le ministre pourrait-il me dire s'il a songé à en placer un à Port-Arthur et à Fort-William ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui; certain article du budget pourvoit au brisement des glaces à Fort-William et à Port-Arthur.

M. BENNETT : A la construction d'un navire ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BENNETT : Il est grand temps que le ministre s'occupe de cela. Depuis bientôt deux mois que la navigation est close à Port-Arthur, qui croira que certaine puissance occulte exerce son influence sur le ministère de la Marine et des Pêcheries ? Au dire d'une personne jouissant d'une réputation intacte, certaine compagnie, dont le membre le plus influent est le gendre de l'honorable député de Rainy-River (M. Coumee), a un remorqueur qu'elle emploie, à briser les glaces qui s'étendent jusqu'à quatre-vingts milles au large de Port-Arthur, ce qui occasionne au pays une dépense de plusieurs milliers de dollars. L'année dernière, cette même compagnie a touché plus de $20,000 pour avoir brisé les glaces à cet endroit ; et aujourd'hui que la navigation est close depuis le commencement de décembre, qui croira—je défie le ministre de relever cette assertion—que l'on emploie là un remorqueur à briser les glaces en tous sens ? Voilà un acte de suprême démence que le ministre de la Marine et des Pêcheries fait exécuter à raison de $150 ou $200 par jour. Le ministre nie-t-il cela ?

L'hon. M. BRODEUR : Je pris l'honorable député d'attendre que nous soyons rendus à cet article-là du budget ; je me ferai un plaisir de lui donner tous les renseignements.

M. BENNETT : Le ministre ne saurait s'abstenir de relever mon défi. Mon affirmation n'est-elle pas exacte ?

L'hon. M. BRODEUR : Il me semble que l'étude du budget devrait se faire d'une façon un peu plus régulière. Si mon honorable ami se reporte à la page 69, il y verra l'inscription d'un article relatif au brisement des glaces de la baie du Tonnerre et dans le lac Supérieur. Lorsque nous serons rendus à cet article, nous discuterons le cas que l'honorable député vient de signaler.

M. BENNETT : En ma qualité de membre de la Chambre je m'opposerai à l'ouverture de tout crédit destiné à la construction d'un navire tant que le ministre n'aura pas repoussé l'accusation de faire exécuter une sottise aussi inouïe. Il sait qu'il en est ainsi. Combien ont coûté jusqu'à ce jour les services de ce remorqueur ? Est-ce $150 ou $200 par jour, et cela depuis plusieurs mois que la navigation est close ?

L'hon. M. BRODEUR : A l'heure actuelle le Gouvernement ne se sert pas de ce navire.

M. BENNETT : S'en est-il servi la semaine dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BENNETT : Depuis quand ne s'en sert-il plus ?

L'hon. Mr. BRODEUR : Depuis vers le 17 décembre. Si on a continué de s'en servir là-bas, ce n'est pas aux frais de l'Etat.

M. J. J. HUGHES : Nos travaux avanceraient plus sensiblement si nous procédions de façon un peu régulière. Il me semble que l'honorable député de Simcoe- nord (M. Bennett) ne devrait pas provoquer en ce moment de débat sur le sujet qu'il vient de signaler. Ce qui nous occupe à l'heure actuelle, c'est la construction d'un brise-glaces, d'un steamer spécial destiné à effectuer un service spécial ; or, il ne se trouve pas dans le pays d'établissement où l'on pourrait construire un tel navire.

M. SPROULE : Pourquoi ?

M. J. J. HUGHES: A cause du manque de machines, d'installations et d'expérience nécessaires. Je me demande même s'il se trouve en Europe beaucoup de maisons capables de construire un navire de ce type. Il convient de féliciter vivement le ministre des mesures qu'il a prises dans le but d'obtenir le meilleur steamer possible. Nous faisons construire un navire qui devra effectuer pendant de longues années un service difficile, et nous voulons qu'il soit aussi bon que possible. Règle générale, c'est une excellente chose de demander des soumissions, étant donné surtout que nos honorables collègues de la gauche sont très enclins à la critique et toujours disposés à voir du mal là où il n'en existe pas ; mais dans le cas présent, ce serait faire une fausse économie que d'accepter la plus basse soumission ou toute soumission qui ne serait pas faite par une des maisons les plus favorablement connues de l'Europe. On aurait tort de chercher à épargner un millier de dollars ou même $50,000 sur la construction d'un navire destiné à effectuer un tel service. Ce que l'on pourra obtenir de mieux est encore ce qui coûtera le moins cher en fin de compte, et je crois que le pays sera bien aise d'approuver l'attitude que le ministre a prise à cet égard.

Je prierai l'honorable ministre de nous faire savoir quand on compte procéder au dépouillement des soumissions et adjuger l'entreprise, car on ne devrait rien épargner pour que le navire soit en mesure d'effectuer le service dès l'hiver prochain. Je veux aussi que l'on prenne tous les moyens d'éviter qu'on nous donne un navire de deuxième ordre. Nous avons bien

attendu quelque temps, mais nous n'y avons rien perdu, puisque au cours du voyage qu'il a fait en Europe en compagnie d'hommes d'expérience, le ministre a pu recueillir des informations qui permettront au ministère de doter le service du meilleur navire qu'il soit possible de faire construire.

M. SPROULE : Le ministre n'aurait-il pas mieux fait de commencer par nous dire s'il est possible ou non de faire construire un tel navire au Canada ? Nombreux sont ceux qui pensent que cela se peut.

M. J. J. HUGHES : Nous sommes pour la plupart pourvus d'une certaine somme de bon sens, et je suis quelque peu au fait des questions de cette nature. Il ne s'agit pas de tenter un essai, et si mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) veut bien me prêter l'oreille, je réussirai peut-être à le renseigner un peu. Ce que je dis doit paraître assez sensé.

M. SPROULE : Sans doute.

M. J. J. HUGHES : Je le répète, on aurait peut-être tort, dans le cas actuel, de chercher à rogner la dépense. Il s'agit ici d'un service que le pays s'est solennellement engagé à faire effectuer.

M. J. D. REID : L' "Arctic" ne pourrait-il pas l'effectuer ?

M. J. J. HUGHES: L'honorable député est quelque peu enclin à la plaisanterie. Cette question lui semble peut-être insignifiante, risible même ; mais, de même qu'un bon nombre de mes concitoyens, j'en fais un tout autre cas. Je me permettrai de demander de nouveau au ministre à quelle date on fera le dépouillement des soumissions.

L'hon. M. BRODEUR : Si je ne me trompe, le concours sera clos le 15 mars.

M. FOWLER : Le ministre a dit, ce me semble, que depuis le 17 décembre nul navire n'a brisé les glaces à Fort-William, est bien cela ?

L'hon. M. BRODEUR: J'ai dit que depuis le 17 décembre il n'a rien été payé pour le brisement de la glace. Il se peut que certains navires la brisent en cet endroit-là.

M. BENNETT : Pour le compte du Gouvernement ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. FOWLER : J'étais à Fort-William hier même, et j'y ai vu à l'œuvre un navire qui n'a pas cessé de briser la glace depuis le 17 décembre. Des citoyens de l'endroit m'ont appris que ce navire fait chaque jour une quinzaine de milles à travers les glaces, bien que, au delà de l'endroit où il se rend, la glace s'étende compacte sur une superficie d'au moins cinquante ou soixante-dix milles. Il se peut que ce navire ait été mis là pour le simple plaisir, mais il se trouve que c'est le même qui brisait la glace à l'automne. Ce serait assez étonnant qu'il eût pris l'habitude de briser la glace au point de ne plus pouvoir s'arrêter. Nous devons naturellement nous en tenir à la parole du ministre, et conclure que la compagnie fait briser la glace pour le simple plaisir.

M. PARDEE : J'ai prêté l'oreille aux observations de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) au sujet du remorqueur employé au brisement de la glace à Fort-William. Je me suis enquis de cette affaire auprès d'un intéressé. Lui ayant demandé s'il était bien vrai que depuis le 17 décembre le remorqueur "James-Whalen" brisait la glace à Fort-William, il me répondit dans l'affirmative et ajouta que cela ne se faisait pas aux frais de l'Etat, mais à ceux de la compagnie, qui tient à savoir si en tenant les eaux libres autant que possible, elle ne pourrait pas, au printemps, commencer plus tôt ses travaux de dragage. Ainsi, depuis le 17 décembre le brisement des glaces ne se fait pas pour le compte de l'Etat.

M. BENNETT : Je suis charmé que M. James Whalen, gendre de l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee), rend au pays un service qu'il ne fait pas payer au Trésor public. Cet accès soudain de patriotisme chez MM. Bowman, Whalen et Cie nous réserve assurément quelque surprise. Le ministre a-t-il que ces travaux ont été donnés à l'entreprise ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous les avons adjugés après les avoir fait soumissionner.

M. BENNETT : A quel prix a-t-on adjugé l'entreprise ?

L'hon. M. BRODEUR : Au prix de $30,000.

L'hon. M. FOSTER : Que fera le navire pour gagner ces $30,000.

L'hon. M. BRODEUR : Il brisera les glaces au commencement de l'hiver. Cette année, les navires ayant cessé le 17 décembre de quitter le port. L'administration ne s'est pas servi du brise-glace depuis cette date-là.

La Chambre n'ignore pas, j'imagine, les raisons qui nous ont fait entreprendre ce travail. Les expéditeurs, notamment ceux de Winnipeg, de Port-Arthur et de Fort-William, nous ont instamment priés de tenir le chenal libre aussi longtemps que possible, afin qu'ils pussent acheminer les grains de l'Ouest vers la baie Georgienne, Buffalo ou Port-Colborne jusqu'au commencement de l'hiver. Il y a quelques années, le Gouvernement se chargeait lui-même de l'exécution de ce travail. Au début, nous payions tant par jour de travail; l'année dernière, nous avons pensé qu'il valait mieux faire soumissionner les travaux et passer un contrat par lequel l'entrepreneur serait tenu de

tenir le chenal libre à l'automne tant que les canaux du Sault-Sainte-Marie resteraient ouverts. La même chose doit se faire au printemps.

M. BENNETT : Pourrait-on me dire le nom du député qui a des intérêts dans la compagnie dont l'honorable représentant de Lambton-ouest a parlé ?

M. PARDEE : Il n'y en a pas. Puisque l'honorable député tient à le savoir, je lui apprendrai que c'est de M. Charles Bowman qu'il s'agit.

M. BENNETT : Nous en avons déjà entendu parler.

M. PARDEE : Vous devriez en entendre parler plus souvent ; c'est un excellent homme .

M. BENNET : Nous avions compris que l'honorable député avait fait allusion à un membre de la Chambre.

M. LEFURGEY : J'ai été bien aise d'entendre l'honorable député de Simcœ-nord se prononcer comme il a fait en faveur de la protection de la construction des navires au Canada, bien qu'il me soit impossible de croire à la sincérité de ses observations au sujet de la construction des brise-glace.

M. LEIGHTON McCARTHY : Il s'agissait d'un navire ne jaugeant que 1,800 tonneaux, tandis que ceux que l'on construit ont quatre ou cinq fois cette capacité.

M. LEFURGEY : Je m'étonne que l'honorable député (M. Leighton McCarthy) ait gardé le silence pendant les années qui ont vu la ruine des chantiers maritimes. Le déclin de l'industrie de la construction maritime s'est produit sous les regards du Gouvernement, les chambres de commerce et autres associations ont adressé pétition sur pétition, résolution sur résolution, et cependant voici la première fois que l'honorable député prend la parole sur le sujet.

Je suis intimement convaincu que l'on devrait favoriser de quelque manière l'industrie de la construction maritime au Canada. Ainsi que le disait l'honorable député, nous avons vu nos chantiers maritimes décliner à tel point que le Canada qui, au point de vue de la construction des navires, occupait l'un des premiers rangs parmi les nations de l'univers, a pour ainsi dire perdu jusqu'à toute trace de cette industrie. J'oserais presque dire que le Gouvernement devrait favoriser le relèvement de nos chantiers maritimes au moyen de l'établissement d'une prime—il en accorde à presque toutes les industries. Qu'il organise des mesures dans le sens indiqué par l'honorable député, mais qu'il établisse aussi une prime à l'égard de la construction des navires.

Je ne crois pas qu'il se trouve un seul député pour prétendre que nos chantiers sont suffisamment outillés pour entreprendre la construction d'un navire comme celui dont il est question en ce moment. Comme l'honorable député de King (M. J. J. Hughes), j'estime que le soin de construire un tel navire doit être confié aux plus habiles constructeurs. Sous le régime conservateur, le "Stanley" fut construit dans un chantier de premier ordre. Le Gouvernement actuel nous a donné le "Minto" qui sort d'un chantier de deuxième ordre; aussi faut-il y faire chaque année des réparations plus ou moins coûteuses. Depuis qu'il est au Canada, je crois qu'il nous a coûté $30,000 ou $40,000 en réparations.

Je me plais à espérer que le ministre a raison d'avoir confiance en ses spécialistes, mais il n'y a pas lieu de s'extasier devant la valeur de ceux qui l'ont accompagné en Europe. J'espère qu'on n'a absolument rien négligé pour s'assurer que lorsqu'il sera construit, le navire pourra effectuer le service qui est censé devoir lui être assigné.

M. SINCLAIR : Ayant suivi ce débat avec le plus vif intérêt, j'aimerais à mon tour appuyer de ma parole l'attitude prise par l'honorable député de Simcoe-nord (M. Leighton McCarthy). Certains membres de la Chambre semblent ne pas se rendre compte des progrès qui se sont accomplis au Canada en matière de construction maritime. Moi-même, il y a quelques semaines, j'ai été tout émerveillé des installations superbes que l'on trouve à Collingwood ; car on n'y voit pas seulement le bassin de radoub, mais tout ce qu'il faut pour construire de puissants navires. La preuve, c'est qu'on y a construit l'année dernière un navire de plus de 3,000 tonneaux, un échantillon superbe de l'art du constructeur. Il existe aussi à Toronto un chantier bien outillé.

A mon sens,—et le ministre peut croire à la sincérité de mon opinion,—le Gouvernement devrait donner la préférence aux constructeurs canadiens. Il est regrettable d'avoir à constater qu'en notre pays l'industrie de la construction maritime décline d'année en année. Reportez-vous à la statistique ; elle vous apprendra que nous construisons cette année moins de navires que l'an dernier, et que ce déclin s'accuse depuis quinze ans. Cet état de choses tient à bien des causes. Je crois sincèrement que nous ne parviendrons à relever cette industrie que lorsqu'il aura été pris des mesures tendant à remédier au présent état de choses. Nous admettons en franchise un certain nombre des articles qui entrent dans la construction des navires, mais fort peu ; la plupart sont assujétis à des droits très élevés, ce qui met le constructeur canadien en bien vilaine posture pour concurrencer ses rivaux de la Grande-Bretagne. Dès qu'un navire est lancé en mer, il lui faut disputer son chargement à des concurrents, et il suffit d'un écart de quelques dollars par tonne pour que les armateurs soient en perte. Le Gouvernement devrait aider, soit sous forme de drawback ou autrement, les constructeurs canadiens à soutenir avantageusement la concurrence étrangère.

Je me suis informé auprès de certains constructeurs de navires des matériaux à l'égard desquels ils sont tenus d'acquitter des droits ; j'en ai la liste par devers moi. Au nombre de ces articles se trouvent : la fonte de fer, la fonte de cuivre, le fer commun, le fer en barre, les rivets, la peinture, les accessoires de tuyautage, les accessoires en fer galvanisé, les serrures, les vis, les chevilles et les écrous, l'étoupage, le métal de Babbit, les fils électriques, les courroies, le cuir, les arbres de transmission, les pompes foulantes, les garnitures de navire, les hublots, les chaloupes de sauvetage et une infinité d'autres articles qui sont frappés de droits élevés. Il s'ensuit donc que pour fournir à l'Etat les navires dont il a besoin, le constructeur se trouve dans l'impossibilité de lutter contre la concurrence anglaise, et tant qu'on ne le mettra pas sur le même pied que les autres industriels, qu'on ne lui accordera pas un drawback à peu près au chiffre des droits qu'il lui faut acquitter sur la matière première, il lui sera virtuellement impossible d'exploiter avantageusement son industrie. Les matériaux qui entrent dans la construction des chaudières sont frappés de droits, mais quand le constructeur exporte une chaudière, il lui est fait une remise représentant à peu près ce qu'il lui a fallu payer sous forme de droits. Mettons le constructeur de navires sur le même pied, il se tirera d'affaire ; car dès que son navire est lancé à la mer, il se trouve exporté, il s'en va disputer le trafic aux navires des autres nations. Le constructeur devrait donc bénéficier à l'égard de ses navires d'une remise à celle que l'on accorde à l'exportation des autres produits de l'industrie.

Pour que l'industrie de la construction maritime prenne un nouvel essor au Canada, il faudra que le Gouvernement commande ses navires aux constructeurs canadiens plutôt qu'aux étrangers. Il se peut qu'à l'heure présente nul constructeur canadien ne soit en mesure d'entreprendre la construction d'un brise-glace comme celui dont il s'agit en ce moment ; mais telle est la ligne de conduite que le Gouvernement devrait suivre à l'avenir ; il devrait avoir à son emploi un architecte naval qui tracerait les plans des navires, de qui permettrait de faire voir aux constructeurs de Collingwood, d'Halifax, de Saint-Jean ou de New-Glasgow ce dont on a besoin. A l'heure qu'il est on invite les constructeurs à soumettre leurs plans, mais nos constructeurs ne sont pas passés maîtres en l'art de tracer les plans, et les architectes en construction maritime sont rares au Canada.

L'hon. M. BRODEUR : Dans le cas actuel, il nous faut tracer nos plans nous-mêmes.

M. SINCLAIR : Le ministère devrait avoir à son emploi un architecte capable de tracer tous les plans, de fournir tous les détails, afin que les constructeurs canadiens pussent se faire une juste idée de ce qu'il faut au Gouvernement. De cette façon, ils seraient en meilleure posture pour lutter contre leurs rivaux. Mon appui le plus entier est acquis à l'idée énoncée par l'honorable député de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy), savoir: que l'on devrait s'adresser de préférence aux constructeurs canadiens, le navire dût-il pour cela coûter 25 p. 100 de plus.

M. J. D. REID : Pour ma part, je ne demande pas mieux que de voter tout crédit nécessaire à la construction d'un steamer de tout premier ordre, comme il en faut un pour effectuer le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme; le Gouvernement ne doit rien épargner pour ce service, et en cela la Chambre lui accordera son appui unanime. Je crois qu'il se trouve au Canada des chantiers où l'on pourrait construire ce navire; mais pour ce qui est de le construire au bord des Grands lacs, il y a ce très sérieux inconvénient qu'il faudra le couper en deux pour l'amener vers l'est.

M. JOHNSTON : Quelles sont les dimensions des plus grands navires auxquels les écluses peuvent donner pasages?

M. J. D. REID : On dit que le tirant du navire est de 18 pieds, et la profondeur des canaux n'est que de 14 pieds.

M. SINCLAIR : Mon honorable ami prétend-il qu'il tire 18 pieds à vide?

M. J. D. REID : Le ministre a dit 18 pieds.

M. J. J. HUGHES : C'est un brise-glace.

M. J. D. REID : Je croyais qu'il devait avoir plus de 250 pieds de longueur.

L'hon. M. BRODEUR : En charge, il tire 18 pieds.

M. J. D. REID : Quelle en est la largeur?

L'hon. M. BRODEUR : De quarante-six pieds.

M. J. D. REID : Les écluses n'ont que 45 pieds de largeur.

L'hon. M. BRODEUR : Un constructeur canadien m'a dit qu'en le rétrécissant un peu on pourrait le construire au bord des lacs et le faire passer ensuite par les canaux.

M. J. D. REID : S'il ne doit être ni plus long ni plus large que les écluses, je suis persuadé qu'on pourra le construire au Canada, et je crois qu'on devrait le commander à nos constructeurs, pourvu qu'ils ne demandent pas un prix déraisonnable. Nous avons des constructeurs qui valent ceux de l'étranger; ce qui les entrave, c'est que ces derniers peuvent bénéficier du bon marché de la main-d'œuvre, du transport des matériaux, etc. Sous le rapport du prix, je ne crois pas que nos constructeurs puissent supporter la concurrence, mais nous de-

vrions, si c'était possible, leur donner la préférence.

M. SPROULE : Mon honorable ami de King (M. J. J. Hughes) a prétendu qu'on ne peut le construire au Canada.

M. J. J. HUGHES : S'est-il jamais construit un brise-glace en notre pays?

M. L. G. McCARTHY : Ce n'est pas une raison.

M. SPROULE : Pour réussir il faut d'abord commencer. J'ai plus d'une fois défendu le principe que l'honorable député de Simcoe-nord (M. Leighton McCarthy) a soutenu ce soir, et je m'étonne qu'il ait si longtemps tenu sa lumière sous le boisseau et tardé à faire connaître son sentiment. Ce principe, les membres de la gauche s'en constituent depuis des années les champions, et l'un des objets qu'ils ont en vue en agissant de la sorte n'est autre que le chantier de construction navale de Collingwood, situé dans le comté que représente mon honorable ami. Nous jugeons très important d'implanter l'industrie de la construction maritime au Canada, et s'il est possible de faire construire en notre pays les navires de ce genre, il nous incombe de prendre à cette fin toutes les mesures raisonnables.

M. BENNETT : Combien a-t-on reçu de soumissions pour l'entreprise, à raison de $30,000, du brisement des glaces à Port-Arthur?

L,hon. M. BRODEUR : J'obtiendrai la réponse ; mais mieux vaudrait attendre que nous en soyons rendus à l'étude de cet article du budget.

M. BENNETT : Les fonctionnaires sont tous présents.

L'hon. M. BRODEUR : Ils sont en dehors. Il n'est pas juste d'exiger que je discute cette question en ce moment.

M. A. A. McLEAN : Nous sommes tous bien aises, je crois, de voir cet article inscrit au budget. Comme l'honorable député de Simcoe-nord (M. Leighton McCarthy), j'estime que l'on devrait favoriser de quelque manière l'industrie de la construction maritime au Canada. Je sais que l'on tente d'implanter dans les Provinces maritimes les industries du fer et de la construction des navires; mais d'après ce que je sais, il est impossible à l'heure qu'il est de construire au Canada un navire comme celui dont il s'agit ici ; je ne doute pas toutefois qu'il nous soit possible à l'avenir de construire nous-mêmes nos navires. Qu'on le commande en Angleterre ou en Allemangne, le navire qu'il nous faut devra être de tout premier ordre.

Je ne crois pas qu'il se trouve au Canada de chantier où l'on pourrait construire un navire destiné à un tel service. Je sais que tout navire dont la largeur dépasse 40 pieds ne peut passer par les canaux du Saint-Laurent. Force est de s'adresser aux constructeurs anglais, qui sont au fait des conditions auxquelles il faut faire face. Quel que soit le chantier auquel on s'adressera, il importe que ce soit le meilleur.

J'approuve les observations que l'on a faites au sujet de la protection à accorder à la construction maritime au Canada ; je crois que l'on devrait établir une prime à l'égard de nos constructeurs, puisque la construction des navires est une industrie que nous désirons implanter en notre pays. La construction de nos navires nous a déjà fait envoyer en Europe trop de notre argent, et j'estime que si nous favorisions de quelque manière l'établissement de chantiers maritimes, le pays y trouverait un grand avantage.

M. BENNETT : Le ministre affirme-t-il positivement qu'il n'existe aucun marché ou engagement, tacite au autre, entre MM. Whalen et Cie et le Gouvernement, relativement au service de ce remorqueur depuis le 17 décembre ?

L'hon. M. BRODEUR : Je le répète, il n'existe pas d'engagement par rapport à cette période. Nous n'avons rien à payer, ni directement ni indirectement, par rapport aux travaux qui peuvent avoir été exécutés depuis le 17 décembre.

M. BENNETT : La question n'a pas été débattue entre le ministre ou quelque représentant de son ministère et les propriétaires du remorqueur ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, jamais.

M. BENNETT : La promesse faite par MM. Bowman et Whelan par la bouche de l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) sera portée à la connaissance du pays, et ce m'est un sujet d'étonnement extrême que la maison Commee et Whalen et celle de Bowman et Whalen aient résolu, dans l'intérêt du pays aussi bien que dans le leur, de briser les glaces jusqu'à quinze milles de disance dans le but de s'assurer si elles ne pourraient pas faire leur dragage en hiver. Attendons jusqu'à la prochaine session ; d'ici là nous verrons si elles présenteront leur compte. Je serais bien étonné si elles ne le faisaient pas. Le rapport de l'auditeur général pour l'an passé nous apprend que ces maisons ont présenté des comptes à propos de services semblables qu'elles avaient rendus ou prétendaient avoir prétendus, et que, sur le refus de l'auditeur de les acquiter, elles ont simplement abandonné leurs réclamations au lieu d'en exiger le paiement. Il serait fort étonnant que ceux qui font ce travail ne demandassent pas à être rémunérés de leurs services. Je m'en tiendrai à la parole du ministre qu'il n'existe pas d'engagement à propos des travaux exécutés depuis le 17 décembre.

L'hon. M. BRODEUR : J'affirme une fois de plus à l'honorable député qu'il ne sera rien payé à l'égard des travaux exécutés depuis le 17 décembre.

M. DANIEL : La question de la construction maritime et le manque de protection à l'égard de cette industrie qui s'accuse dans le tarif établi par le Gouvernement actuel constituent un important problème sur lequel on a appelé l'attentiton de la Chambre l'année dernière et l'année précédente. Je me rappelle avoir moi-même abordé le sujet à propos du lancement d'un grand navires à Collingwood ou à quelque autre endroit des bords des Grands lacs. A ce moment-là je me préoccupais de la somme des droits que les constructeurs avaient dû acquitter. C'était, je crois, un navire de 10,000 tonneaux, et les droits que les constructeurs eurent à acquitter sur la matière première auraient permis de construire un autre navire de bonne dimension. Ils bénéficièrent bien d'une détaxe, mais elle ne représentait que peu de chose. Il s'agit donc d'un problème que le Gouvernement devrait mettre à l'étude.

Le tonnage des navires inscrits et construits au Canada, de plus d'un million de tonneaux qu'il était il y a vingt ans, n'était l'an dernier que d'un peu plus de 600,000 tonneaux. Cette industrie décline rapidement, si ce n'est toutefois dans la province d'Ontario où elle se maintient et semble même se relever un peu depuis un an ou deux ; mais dans le pays en général, cette industrie s'en va déclinant d'une année à l'autre. Il est temps assurément que le Gouvernement songe à réduire ou à abolir les droits sur la matière première entrant dans la construction des navires, afin que les navires canadiens soient en mesure de concurrencer ceux des autres nations.

Qu'il se trouve au Canada des chantiers où l'on pourrait construire un brise-glace, c'est un point sur lequel je ne saurais exprimer d'opinion; mais comme pour faire passer un tel navire par les canaux, si on le construisait sur les bords des Grands lacs, il faudrait ou le couper en deux ou défaire partiellement les canaux, il me semble que, dût-on recourir à l'étranger, il serait sage de s'adresser aux meilleurs chantiers du monde, étant donné surtout que jamais nos constructeurs n'ont tenté de construire des navires de ce type.

Quant à la construction des navires, j'approuve les commentaires des deux ou trois députés qui en ont parlé, et j'espère que le Gouvernement sera si favorablement disposé qu'il trouvera le moyen de remanier le tarif de manière à admettre en franchise les articles indispensables à l'industrie des chantiers maritimes, lorsque le pays ne les produit pas. Ce sera au moins une démarche dans le but de mettre fin à la diminution considérable et si rapide du tonnage des bâtiments canadiens.

M. KEMP : Il est incontestable qu'à l'heure actuelle l'industrie des chantiers maritimes est dans une situation très précaire au Canada. Nous pouvons construire au pays des bâtiments d'une contenance de 200,000 ou 250,000 boisseaux de grain, et je n'ai pas le moindre doute que ce petit bateau brise-glace pourrait sortir de nos chantiers maritimes.

M. L. G. McCARTHY : Des bâtiments d'une contenance de trois ou quatre cent mille boisseaux. Le " Midland-Prince " a été construit au Canada et il peut porter plus de 300,000 boisseaux, je crois.

M. KEMP : Nous pouvons aisément construire ce bateau brise-glace au Canada et procurer de l'ouvrage à nos ouvriers. Je remarque que le ministre des Douanes a engagé une discussion animée avec le représentant de Simcoe-nord vraisemblablement au sujet de l'industrie de la construction des bâtiments, et il pourrait nous faire profiter de ses lumières. Le ministre a-t-il une opinion à exprimer ?

L'hon. M. PATERSON : J'ai déjà pris la parole ce soir.

M. KEMP : Sur cette question ?

L'hon. M. PATERSON : Non.

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député (M. Kemp) comprendra dans quelle difficulté je me trouve.

M. KEMP : Je sympathise avec mon honorable ami (M. L. G. McCarthy), s'il ne peut pas obtenir du ministre des Douanes une réponse plus satisfaisante que celle que j'en tire. Qu'on me permette de signaler les progrès accomplis par la marine marchande canadienne sur les Grands lacs. Jusqu'en 1897 nos bâtiments pouvaient transporter 616,000 boisseaux de grain en un seul voyage, tandis qu'aujourd'hui ils en transportent 6,250,000 boisseaux. Dans ce calcul, on ne tient pas compte des passagers ni du trafic des autres navires, et ces chiffres démontrent l'essor immense qu'a pris notre commerce de transport du grain sur les lacs. Lorsque la construction des bâtiments prospère dans les eaux américaines des Grands lacs et lorsque toutes les autres industries se développent au Canada, pourquoi le Gouvernement fait-il une exception à l'égard de celle-ci, et pourquoi dit-il qu'elle ne doit pas exister ? Il y a des chantiers de construction navale à Collingwood et à Toronto, il y en a un sur le lac Erié, et ils sont en état de produire de beaux bâtiments. Pourquoi le Gouvernement ne les encourage-t-il pas ? Il devrait prendre des mesures immédiates pour venir en aide à cette industrie canadienne. Je ne puis obtenir que le ministre des Douanes exprime son opinion ce soir, mais j'espère que, sous peu, il élèvera la voix pour demander qu'on protège cette industrie, ce qu'il a fait pour d'autres.

La députation de l'île du Prince-Edouard demande un navire puissant et du dernier modèle pour entretenir les communications entre l'île et le continent, et elle prétend que celui que le Gouvernement est à la

veille de faire construire ne répondra pas à toutes les exigences. Le Gouvernement obligera-t-il les insulaires à avoir recours à des attelages de chiens pour le transport des dépêches en hiver ? Enverra-t-il là-bas une frêle coque de 1,800 tonneaux qui, pendant la majeure partie de l'hiver serait exposée à être prise dans la glace du détroit de Northumberland ? N'ai-je pas entendu le ministre de la Marine dire qu'il s'était rendu dans la mer Baltique et qu'il avait vu des bateaux brise-glace russes ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. KEMP : Le ministre doit savoir que le bateau à vapeur qu'il projette de faire construire ne pourrait pas soutenir la comparaison avec les bateaux brise-glace de la Baltique.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas en Russie ni dans les eaux de la Baltique de bateau brise-glase aussi puissant que le sera ce nouveau navire.

M. J. D. REID : Et aussi gros ?

L'hon. M. BRODEUR : Les dimensions n'y font rien ; tout dépend de la force de la machine.

M. KEMP : Je constate que le brise-glace "Yermack" mesure 305 pieds de longueur et 71 pieds de largeur, qu'il est du port de 8,000 tonneaux, qu'il tire 25 pieds d'eau, que sa force est de 10,000 chevaux-vapeur et qu'il se fraie aisément un passage à travers des glaçons flottants de 14 pieds d'épaisseur. Cela étant, ne semble-t-il pas que nous gaspillions les deniers publics en nous procurant un bateau comme celui qu'on veut faire construire pour entretenir des communications avec l'île du Prince-Edouard pendant l'hiver ? Si l'on doit avoir des communications ininterrompues entre l'île et le continent, pourquoi ne pas dépenser un peu plus d'argent et établir immédiatement un service satisfaisant, au lieu de permettre aux députés de cette province de se plaindre constamment de l'insuffisance du service que vous leur donnez ?

L'hon. M. PATERSON : Je désire dire quelques mots, pour ne pas paraître manquer d'égards envers l'honorable député. Il doit comprendre que je ne saurais dire ce que le Gouvernement devrait ou pourra faire, mais je puis déclarer que cette industrie est d'une extrême importance. Cependant, dans ce cas-ci, comme dans bien d'autres, il y a un conflit d'intérêts. L'augmentation du port des bâtiments des Grands lacs dont il a parlé doit être attribuée dans une certaine mesure, à n'en pas douter, à la venue au Canada de navires anglais. Aux termes de la loi sur la marine marchande, telle que je l'interprète, nous n'avons pas le droit de taxer les bâtiments anglais. L'honorable député doit se rappeler qu'en 1902, à la demande du ministère, le Parlement a adopté une loi nous permettant de prélever sur tout navire construit à l'étranger un droit de 25 p. 100 de sa valeur avant de lui délivrer un permis pour faire le cabotage. Voici ce que j'entends par un navire construit à l'étranger : autrefois, un bâtiment construit aux Etats-Unis pouvait se rendre à Terre-Neuve, s'y faire enregistrer comme navire britannique, puis venir dans nos eaux faire cabotage sans payer un droit. La loi de 1902 a mis fin à cette pratique. L'enregistrement comme navire britannique est facile à obtenir, mais aucun bâtiment construit à l'étranger ne peut maintenant, grâce à cet enregistrement, venir faire le cabotage sans payer un droit de 25 p. 100. Subséquemment, plusieurs décrets du conseil furent rendus, aux termes d'un prétendu traité de réciprocité pour permettre aux navires de la Suède, du Danemark et d'autres pays de faire le cabotage au Canada. On a cru pendant longtemps que ces décrets du conseil avaient été rendus pour se conformer à des traités conclus par la Grande-Bretagne et auxquels nous ne pouvions pas nous soustraire. A la suite d'une correspondance prolongée, nous avons tiré la conclusion qu'aucun traité ne nous empêchait d'abroger ces décrets du conseil et, dernièrement, nous avons décidé que ceux-ci seraient annulés à dater du 1er janvier prochain. Mais il se produit de nouveaux conflits d'intérêts et les uns prétendent que cette décision causera beaucoup de tort à d'autres entreprises. Ce que j'en dis c'est uniquement afin de démontrer que de semblables questions demandent beaucoup de réflexion. Ceci dit, on ne doit pas s'attendre, bien entendu, que j'exprime une opinion au sujet de ce qu'on doit faire.

M. KEMP : L'application de la loi sur la marine marchande n'est-elle pas, à l'égard de la navigation des Grands lacs, quelque peu différente de ce qu'elle est à l'égard de la navigation dans les eaux de l'Atlantique et du golfe Saint-Laurent ? Nous avons construit des canaux avec les deniers publics pour donner accès aux Grands lacs. J'aimerais connaître l'avis du ministre sur ce point.

L'hon. M. PATERSON : Les attachés de mon ministère qui s'y entendent mieux que moi sont d'avis que la loi s'applique à la navigation des Grands lacs. Naturellement, je ne saurais dire si le cabinet de Londres refuserait de nous laisser adopter des lois sur le cabotage dans les eaux des Grands lacs.

M. L. G. McCARTHY : L'argument du représentant de Toronto-est (M. Kemp) concernant les navires britanniques s'applique avec beaucoup plus de force aux navires américains qui viennent faire le cabotage au Canada.

M. KEMP : Je puis dire qu'un beau bâtiment, le " Midland-Prince," qui peut trans-

porter 300,000 boisseaux de grain a été construit dans les eaux des Grands lacs pour les besoins du commerce à cet endroit. Il ne saurait se rendre à la mer et, s'il le pouvait, il n'obtiendrait pas de trafic, n'étant pas aménagé d'une manière convenable. Je me demande pourquoi nous serions obligés de protéger la marine marchande d'Angleterre sur les Grands lacs.

M. W. F. MACLEAN : Je suis depuis longtemps d'avis d'encourager l'industrie des chantiers maritimes au Canada. J'ai prêché cette doctrine de temps à autre, et je suis très aise d'entendre tant de députés lui donner leur adhésion, ce soir. Cependant, si l'on veut donner de grands développements à cette industrie au Canada, les paroles ne suffisent pas ; il faut être prêt à débourser de l'argent et à faire les sacrifices nécessaires. Je suis disposé à encourager la construction des bâtiments en acier, non seulement dans les eaux intérieures mais sur le littoral de l'Atlantique. Le meilleur moyen de réussir, c'est de se mettre à l'œuvre, non pas sur une petite échelle, mais hardiment et, comme première démarche de prendre des mesures pour attirer au Canada l'une des grandes maisons de construction navale de la Grande-Bretagne établies à Belfast, ou sur la Clyde, ou à Newcastle. Cela coûterait quelque chose mais procurerait, en retour, de grands avantages au Canada. Si l'un de ces grands établissements modernes de construction navale qui ont leurs architectes et leurs artisans d'élite, établissait une succursale dans un port des Provinces maritimes, nous pourrions ensuite prendre des mesures pour construire au pays nos grands transatlantiques. S'il est une industrie qui prend rapidement son essor chez nous, c'est celle du commerce maritime. La compagnie du Pacifique-Canadien s'y livre sur une grande échelle et elle possède l'une des plus belles flottes dans les eaux de l'Atlantique. Il y a deux ou trois autres lignes canadiennes de paquebots et j'apprends que le Grand-Tronc-Pacifique se propose de prendre sa part du commerce maritime. Quant à entrer dans cette voie, entrons-y résolument; ne nous contentons pas d'avoir des steamers, faisons-les construire au pays par nos propres artisans et avec notre aide et des matériaux tirés exclusivement du Canada. Celui-ci fait des progrès si rapides qu'il peut facilement supporter les frais d'établissement de cette industrie qui deviendra bientôt l'une des plus lucratives qu'il y ait au pays. Si le Canada doit faire l'exportation, envoyer ses produits en Europe, son avenir dépendra en grande partie de notre habileté à tenir la haute main non seulement sur les moyens de transports à l'intérieur, soit par chemins de fer soit par eau, mais aussi sur le commerce maritime. Il n'y a qu'une manière d'atteindre ce résultat ; c'est d'adopter une politique nationale énergique et d'être prêt à en supporter les frais, quels qu'ils soient. De plus, on peut s'attendre à un commerce maritime considérable sur le Pacifique, et rien ne nous empêche d'avoir de grands chantiers sur les deux océans.

L'hon. M. PATERSON : Il y a déjà un chantier de construction navale sur le littoral du Pacifique.

M. W. F. MACLEAN : Prend-on les moyens d'encourager cette industrie ? Rien ne sert d'en parler, si nous ne sommes pas disposés à agir. Je suis bien aise que le ministre des Finances soit présent ce soir et qu'il entende cette discussion. Une fois, comme je traitais cette question j'ai été surpris de voir qu'au bout de dix minutes trois ministres de la couronne m'approuvaient—pas ouvertement mais en mordant à l'hameçon—entre autres, le présent ministre des Douanes. Il y a des années qu'ils sont en face de ce problème. J'espère qu'ils auront le courage d'en chercher la solution. Dans ce cas, la population canadienne consentira, je crois, à fournir les fonds nécessaires. Nous avons constaté que nous pouvions fabriquer au Canada presque tout ce dont nous avons besoin. Une politique nationale peut revêtir vingt formes différentes, mais il y a moyen de savoir quelle est la meilleure manière d'encourager n'importe quelle industrie.

M. E. M. MACDONALD : Que nous conseilleriez-vous de faire ?

M. W. F. MACLEAN : Je ne suis pas prêt à entrer dans les détails. D'abord, j'accorderais une prime aux vaisseaux qui seraient construits au pays.

M. E. M. MACDONALD : Combien par tonneaux de port ?

M. W. F. MACLEAN : La somme nécessaire. Mon projet est d'adopter une politique qui produira le résultat désiré. C'est ce que faisait notre politique nationale. Mettez cette responsabilité sur mes épaules et je trouverai la solution en fort peu de temps.

L'hon. M. BRODEUR : Accorderiez-vous une prime de tant par tonneau brut ou par tonneau net ?

M. W. F. MACLEAN : Vous pouvez faire ce que bon vous semble. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est-il assez en faveur d'une politique nationale pour encourager cette doctrine au Canada ? Non seulement nous pourrions construire nos propres bâtiments, mais on pourrait recruter les équipages dans les Provinces maritimes. Quel concours plus précieux le Canada pourrait-il apporter à l'empire, outre ses voies ferrées transcontinentales, qu'une industrie de construction navale qui pourrait constamment subvenir aux besoins de l'empire ?

L'hon. M. PATERSON : De quelle manière le ministre des Finances a-t-il mordu à l'hameçon ?

M. W. F. MACLEAN : Il est entré dans la Chambre puis il en est ressorti, mais j'espère que, ce soir il nous laissera entrevoir son opinion. Le représentant de Toronto-est (M. Kemp) a produit le même effet sur le ministre des Douanes et la politique ministérielle nous a été dévoilée dans une large mesure. Le ministre des Finances nous dira peut-être ce soir qu'il n'est pas loin de partager notre avis.

L'hon. M. FIELDING : A n'en pas douter, le ministre des Douanes a parlé sagement.

M. W. F. MACLEAN : Sans parler trop bien.

L'hon. M. FIELDING : Il parle toujours bien.

M. W. F. MACLEAN : J'espère que le ministre des Finances nous dira ce soir que le Canada est à la hauteur des circonstances et que nous aurons, à bref délai, une politique nationale dont l'objet sera de créer et de développer au pays d'importants établissements de construction navale.

M. L. G. McCARTHY : Au cours de l'année 1907 qui vient d'expirer, nous avons commandé en Grande-Bretagne dix-neuf bâtiments au coût de $3,000,000 dont environ $2,000,000 serviront à rétribuer la main-d'œuvre, et presque tous ces bâtiments sont destinés à la navigation des Grands lacs. N'y a-t-il pas au Canada d'établissements où nos compagnies de navigation pourraient acheter leurs navires ? Le Gouvernement canadien a construit à grands frais au moins trois bassins de radoub—peut-être quatre—à Kingston, à Lévis et sur le littoral du Pacifique—qui tous devraient servir à la construction et au radoub des bâtiments. Sans l'encouragement qu'on propose de donner, le pays ne retirera pas de ces bassins les avantages qui devaient en découler. Si l'on perçoit un droit sur les bâtiments radoubés, nous aurons bientôt un outillage suffisant pour réparer les navires qui entreront dans ces formes. Ce qu'il nous faut ce sont des établissements en état d'exécuter ces travaux de radoub. Il me semble que les députés des deux côtés de la Chambre sont unanimes à dire que le Gouvernement devrait prendre des mesures immédiates.

M. J. D. REID : Je partage l'avis de l'honorable député. L'industrie de la construction navale est très prospère à Ogdensburg parce que les bâtiments canadiens n'y rendent pour être radoubés et ne payent aucun droit à leur retour au Canada.

M. L. G. McCARTHY : Quand la loi a-t-elle été modifiée ?

M. J. D. REID : C'est le présent ministère qui l'a modifiée et l'honorable député lui a donné son appui.

M. L. G. McCARTHY : Je suis maintenant dans la bonne voie.

M. J. D. REID : Mais c'était alors que l'honorable député aurait pu obtenir un bon résultat s'il avait parlé.

M. L. G. McCARTHY : Il pouvait y avoir des raisons qui n'existent plus.

M. J. D. REID : Le ministre des Douanes était ici lors du changement. Il y a environ deux ans qu'il a eu lieu.

L'hon. M. PATERSON : Franchement, je ne me souviens pas qu'un changement ait eu lieu, mais je ne dis pas le contraire.

M. BENNETT : Il y avait autrefois un droit sur le radoub.

L'hon. M. PATERSON : A quelle époque existait-il ?

M. BENNETT : Je me rappelle d'un cas qui s'est présenté en 1893, parce qu'un vaisseau s'était rendu là-bas pour être radoubé et qu'il était entré en contrebande au retour. Cependant, M. Clarke Wallace, qui était alors contrôleur des Douanes, fit saisir le navire et perçut un droit de $3,000 sur le radoub.

M. J. D. REID : Il n'y a pas un grand nombre d'années qu'un changement a permis aux navires canadiens de ce rendre aux Etats-Unis pour être radoubés sans payer un droit. Je demanderai au ministre combien de temps a duré le voyage du Gouverneur général à bord du " Minto " ?

L'hon. M. BRODEUR : Six semaines environ.

M. J. D. REID : Combien de personnes ont pris part au voyage ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne saurais dire; le Gouverneur général et sa société.

M. J. D. REID : Combien de temps le "Minto" a-t-il navigué pendant l'exercice clos le 30 mars ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné ces renseignements à la dernière séance et l'honorable député trouvera les détails à la page 14 du rapport du ministère.

M. J. D. REID : Je constate qu'on impute $32 sur le compte du "Montcalm" pour une dalle de marbre destinée à un buffet. Y a-t-il un buffet à bord de ce navire?

L'hon. M. BRODEUR : Il y en a à bord de tous les navires.

M. BENNETT : Le "Minto" transporte-t-il des passagers?

L'hon. M. BRODEUR : Parfois. Lorsqu'il ravitaille les phares, il doit transporter les ouvriers, les fonctionnaires et les employés de la compagnie Marconi.

M. TAYLOR : L'an dernier, nous avons ouvert un crédit de $150,000 pour la cons-

truction d'un bateau brise-glace. A-t-on dépensé une partie de cette somme?

L'hon. M. BRODEUR : Non, ceci est un crédit que nous faisons revivre et des soumissions viennent d'être demandées.

L'hon. M. FOSTER : Si on a fini de discuter ce crédit, je ne m'oppose pas à son adoption, mais le premier item n'a pas été voté, ainsi que le ministre le constatera en se référant au hansard qui rapporte le débat qui a eu lieu.

L'hon. M. BRODEUR : Il l'a été le soir précédent.

L'hon M. FOSTER : Non. Un crédit n'est pas voté pour le fait que le ministre crie : "Adopté." Le ministre a dit qu'il était adopté et j'ai répondu qu'il ne l'était pas. Le ministre a répété son assertion et j'ai réitéré ma dénégation. Le ministre des Finances a fait observer que nous faisions mieux de passer outre, que le crédit fût adopté ou non, et nous sommes sortis d'ici.

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons consacré deux jours à la discusion de ce crédit. J'ai compris qu'il avait été adopté à la première occasion.

M. TAYLOR : Non, il a été réservé.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a pas fait voter de crédit le premier jour, cela est certain. Cet item prête beaucoup à la discussion. Ainsi, il donne lieu de discuter toute l'expédition et les dépenses du steamer "Arctic". Naturellement, si la Chambre désire prolonger la séance, nous serons obligés de continuer à siéger, mais je crois que nous serons aussi avancés en levant maintenant la séance.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas bien saisi la proposition de l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Je consens à ce que l'item que nous avons discuté soit voté, mais l'item précédent ne l'a pas été, et nous voulons qu'il soit réservé parce qu'il donne lieu à beaucoup de commentaires.

L'hon. M. BRODEUR : Ne pourrions-nous pas discuter l'item "Examen des capitaines et des seconds" ?

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici plusieurs item qui ne prêtent pas à la discussion.

Examen des capitaines et des seconds, $12,600.

M. WHITE : Avant que cet item soit voté, je désire me renseigner sur une inscription qui se trouve à la page P—29 du rapport de l'auditeur général—Thomas Donnelly, Kingston, $183.26. Le capitaine Donnelly est-il à l'emploi du département ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. J. D. REID : Sauf lorsqu'il y a des examens, naturellement.

M. TAYLOR.

L'hon. M. BRODEUR : Non, il n'est plus à l'emploi du département.

M. J. D. REID : N'y a-t-il pas une école où se donnent des cours...

L'hon. M. BRODEUR : Oui, mais le catiaine Donnelly ne la dirige plus.

M. DANIEL : Jusqu'à il y a deux ans, un examen avait toujours lieu dans le port de Saint-Jean, mais il n'y en a pas eu dernièrement, je crois. Pourquoi n'y a-t-il plus d'examen à Saint-Jean ?

L'hon. M. BRODEUR : Je suis surpris d'apprendre qu'il n'y en a pas.

M. C. DANIEL : Le capitaine Douglas était ordinairement examinateur à cet endroit.

L'hon. M. BRODEUR : En effet, je vois par mes notes que l'emploi est aujourd'hui vacant.

M. DANIEL : Et il l'est depuis quelque temps.

L'hon. M. BRODEUR : C'est possible. Celui qui accepte cet emploi doit subir un examen très sévère et il n'est pas toujours facile de trouver quelqu'un. J'ignore si c'est pour cela qu'il existe une vacance.

M. DANIEL : Il me semble que le ministre peut aisément faire un bon choix. J'ai reçu des plaintes de la part de candidats qui ont été obligés de se rendre à Halifax ou ailleurs pour passer l'examen, lorsqu'on aurait dû faire venir les examinateurs à Saint-Jean, s'il n'y en avait pas à cet endroit, au lieu d'obliger les candidats à se rendre au loin. D'après le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, il doit y avoir des examens pour les capitaines au long cours. Mais, si je comprends bien, chaque année ou tous les deux ans, il y avait des examens dans le port de Saint-Jean et je demande pourquoi on les supprime, vu que c'est le principal port des Provinces maritimes.

L'hon. M. BRODEUR : J'ignore pourquoi on n'a pas pourvu à cet emploi vacant. Je suis d'avis que c'est parce qu'il est difficile de trouver quelqu'un en état de subir l'examen. Mais, j'irai aux renseignements pour savoir quelle est la véritable raison.

M. DANIEL : S'il n'y a personne sur les lieux qui soit capable d'occuper cet emploi, pourquoi ne fait-on pas venir quelqu'un d'ailleurs, afin que les candidats puissent subir leurs examens à cet endroit?

L'hon. M. BRODEUR : C'est ce que nous ferons.

M. J. D. REID : Accorde-t-on des certificats de capitaine à des sujets américains ?

L'hon. M. BRODEUR: Non, à moins qu'ils ne soient domiciliés au Canada depuis trois ans.

M. J. D. REID : Je sais que des sujets américains possèdent des certificats tant du Canada que des Etats-Unis. S'ils peuvent obtenir un emploi à bord d'un navire canadien, rien ne les en empêche. Naturellement, la loi ne permet pas à un Canadien de posséder des certificats des deux pays. Il semble que c'est une injustice envers les capitaines et les seconds canadiens de permettre aux sujets américains de posséder ces certificats. Il y a des capitaines américains qui commandent des navires canadiens dans les eaux du Saint-Laurent, bien qu'il y ait un bon nombre de capitaines et de seconds canadiens qui désirent obtenir ces emplois. Il est injuste que la loi leur permette de conserver ces deux certificats.

M. ZIMMERMAN : C'est une épée à deux tranchants, car plusieurs Canadiens possèdent des certificats américains sur les Grands lacs. Cette question a été discutée il y a deux ans et nous avons cru que le *statu quo* était préférable.

M. J. D. REID : Sur le parcours du Saint-Laurent, les Américains obligent les capitaines canadiens à se faire naturaliser et à établir leur domicile aux Etats-Unis

M. PARDEE : Ce sont les armateurs qui les obligent à habiter aux Etats-Unis, ce n'est pas la loi.

M. SINCLAIR : Je conseillerais au ministre de prendre des mesures pour instruire les navigateurs du littoral qui désirent devenir capitaines ou seconds. On me dit que, dans la ville de Canso, il y a dans ma circonscription trente à quarante jeunes gens qui seraient bien aises de s'instruire le soir et de se mettre en état de subir l'examen, s'ils en avaient l'occasion sur les lieux mêmes. Si le ministre pouvait obtenir que des capitaines de garde-côte, ou d'autres personnes habiles, qui ne sont très occupés en hiver donnent des cours à certains endroits du littoral où on pourrait unir un grand nombre de jeunes gens, ceux-réunir un grand nombre de jeunes gens, ceux-ci pourraient acquérir des connaissances pratiques sans se rendre dans les grandes villes maritimes. Ils peuvent apprendre la théorie pendant le temps qu'ils ont à passer dans les lycées, mais ils doivent de plus recevoir un enseignement pratique d'hommes compétents, afin de passer l'examen.

L'hon. M. FOSTER : Quelle partie du crédit a-t-on dépensé pendant le dernier exercice ?

L'hon. M. BRODEUR : Pendant les neuf mois, $5,974.16.

L'hon. M. FOSTER : Comment le ministre explique-t-il cette augmentation du crédit ?

L'hon. M. BRODEUR : Elle est nécessitée par l'impression des certificats et un compte pour travaux lithographiques. Ces dépenses sont devenues nécessaires à la suite d'une retouche que la loi a subie dans les statuts refondus.

L'hon. M. FOSTER : Mais cette somme de $12,000 appartient au budget de 1908-1909.

L'hon. M. BRODEUR : Les dépenses du semestre expiré le 30 septembre 1907, ont été de $5,381.22. Le chiffre peu élevé des dépenses de l'exercice précédent peut être attribué j'imagine, au fait que le dernier budget n'avait pas trait au printemps, alors que se font la plupart des dépenses.

L'hon. M. FOSTER : Combien vous attendez-vous à dépenser pendant l'autre semestre ?

L'hon. M. BRODEUR : Toute la somme à deux mille dollars près.

Primes de sauvetage, y compris les postes de sauvetage, $31,600.

L'hon. M. FOSTER : Quelle partie de cette somme a-t-on dépensée ? Le rapport de l'auditeur général m'apprend que les dépenses se sont chiffrées par $9,000. Comment se fait-il que vous demandiez $31,000, lorsque vous n'avez dépensé que $9,000 en six mois?

L'hon. M. BRODEUR : Pendant le semestre expiré le 30 septembre, nous avons dépensé $8,759.40. La même chose se répète ici : une saison de l'année pendant laquelle les dépenses sont considérables n'était pas comprise dans le dernier exercice.

L'hon. M. FOSTER : Il n'est pas possible qu'on ait besoin d'un crédit de $31,000.

L'hon. M. BRODEUR : Nous voulons établir d'autres postes de sauvetage. Nous en établirons et aménagerons de nouveaux sur le rivage de l'île Vancouver, au prix de $7,500, et à Southampton. Nous érigerons un nouvel abri pour les canots à l'île Saint-Paul, et nous créerons de nouveaux postes sur l'île du Prince-Edouard et sur la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick.

M. J. D. REID : S'il en est ainsi, nous ferions mieux, je crois, de tout remettre en discussion. Il est souverainement injuste de la part du ministre d'insister, comme il le fait, sur l'adoption de ce crédit.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'insiste aucunement. C'est la troisième soirée que nous consacrons à la discussion de cet article.

M. J. D. REID : Le représentant de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy) a discouru pendant trois heures sur la construction navale et nous n'avons pas eu la chance de discuter cet item.

M. TAYLOR : Levons la séance, il est minuit.

L'hon. M. FIELDING : Patience, la séance sera bientôt levée.

M. BOYCE : Je voudrais savoir si le ministre se propose d'établir des postes de sauvetage sur la rive nord du lac Supérieur près de laquelle tant de naufrages ont eu lieu et où le besoin de ces postes se fait si vivement sentir ?

L'hon. M. BRODEUR : La question est à l'étude. La somme dont nous pourrons disposer nous permettra peut-être d'en établir un, mais cela n'est pas prévu dans le budget.

M. KEMP : Le ministre a-t-il l'intention d'améliorer le port de sauvetage de l'île Toronto ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. KEMP : Se propose-t-il de dépenser une plus forte somme pour ce poste afin de le rendre plus utile ? Des accidents assez fâcheux sont survenus près de cet endroit.

L'hon. M. BRODEUR : Je sais qu'un accident est arrivé il y a un an ou deux, mais on ne peut l'attribuer à l'insuffisance des appareils de sauvetage. Si je me rappelle bien les circonstances du naufrage dont parle l'honorable député . . .

M. KEMP : Le naufrage du " Resolute ".

L'hon. M. BRODEUR. . . . du naufrage du " Resolute ", les employés du poste s'efforçaient d'opérer le sauvetage d'un autre navire ; de fait le " Resolute " n'a donné aucun signal de détresse. Il a coulé à fond en quelques minutes et les employés du poste n'ont pas pu se porter à son secours, parce qu'ils étaient occupés ailleurs et que le navire n'a pas fait de signaux de détresse.

M. KEMP : Le port a deux chenaux et le poste de sauvetage est plus près de la passe Est que de l'autre. Pendant une tempête, les navires gagnent le port par l'une ou l'autre de ces passes, de sorte que des accidents peuvent arriver près d'un endroit ou de l'autre. Il me semble nécessaire d'avoir une équipe de sauvetage sur l'île d'où elle pourra porter secours aux navires en péril.

L'hon. M. BRODEUR: Ce serait une grave entreprise de la part du Gouvernement que d'établir deux postes de sauvetage sur l'île. Nous n'en avons pas établi un grand nombre dans tout le pays, mais s'il fallait en créer deux sur l'île cela coûterait des millions et des millions.

L'hon. M. FOSTER : Hein ?

L'hon. M. BRODEUR : Des millions. Si nous en établissions deux sur l'île, il faudrait en faire autant dans toute l'étendue du pays. Si nous étions obligés d'établir un poste de sauvetage à tous les dix ou quinze arpents sur le littoral de l'Atlantique, cela coûterait cher.

M. KEMP : Ce n'est pas ce que je demande.

M. FIELDING.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député a suggéré, je crois, d'établir deux postes de sauvetage sur l'île Toronto.

M. KEMP : C'est nécessaire, à mon avis.

M. DANIEL : Le ministre peut-il nous donner des renseignements concernant les primes de sauvetage accordées l'an dernier? Sous quelle forme accordez-vous ces récompenses ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous distribuons, parfois, des médailles et, parfois, des montres ou des sommes d'argent.

M. DANIEL : Qui est-ce qui propose d'accorder ces récompenses ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous les accordons sur l'avis du capitaine McElhinney, le conseiller du département dans les questions nautiques, qui fait une enquête sur chaque cas rapporté par nos agents et présente un rapport qui nous sert de guide.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

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

L'hon. M. FOSTER : Le ministre des Finances peut-il nous laisser savoir ce soir ce qui fera probablement l'objet de nos délibérations jeudi.

L'hon. M. FIELDING : Le traité français.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et cinq minutes, mercredi matin.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 12 février 1908.

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

### SANCTION ROYALE.

J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du secrétaire du Gouverneur général, la communication suivante :

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que l'honorable sir Charles Fitzpatrick, agissant en qualité de suppléant de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle du Sénat cet après-midi, à trois heures et demie, pour donner la sanction royale à certaines lois délibérées et adoptées par le Sénat et la Chambre des communes au cours de la présente session parlementaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HANBURY-WILLIAMS, colonel,
Secrétaire du Gouverneur général,

## RETRAIT DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'IRRIGATION.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose de passer aux projets d'initiative gouvernementale et demande à retirer le projet de loi (n° 10) tendant à modifier la loi sur l'irrigation.

Monsieur l'Orateur, je demande le retrait de ce projet de loi parce qu'après m'être consulté avec des personnes qui sont beaucoup intéressées dans les questions d'irrigation dans l'Ouest, il a été décidé de remanier le bill et d'y mettre des dispositions qui ne sont pas comprises dans le présent amendement et que l'on croit nécessaire d'y insérer dans l'intérêt du public. Lorsque ce bill aura été retiré je me propose d'en présenter un autre modifié.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que c'est la procédure à suivre, afin de pouvoir présenter l'autre bill ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

(La motion est adoptée, et le bill est retiré.)

## DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES LIQUIDATONS.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) demande à déposer un projet de loi (n° 95) tendant à modifier la loi sur les liquidations.

Le but de ce bill, monsieur l'Orateur, est d'abréger et de simplifier les formalités de la mise en liquidation de compagnies en vertu de la loi des liquidations dans les cas de faillite. Au dire de plusieurs liquidateurs d'expérience dans la province d'Ontario, le rouage que la loi offre est tout a fait insuffisant dans le cas des grandes compagnies et maisons de commerce en faillite. L'amendement proposé a pour but de donner au liquidateur qui aura offert les garanties nécessaires de la bonne exécution de ses devoirs, les mêmes pouvoirs que possèdent un administrateur d'une succession en faillite. C'est-à-dire le pouvoir de faire la liquidation des biens et de régler toute l'affaire sans être obligé de se présenter devant la cour à différentes époques.

En vertu de a loi actuelle le liquidateur est obligé de se présenter devant la cour à chaque démarche qu'il veut faire. S'il veut faire un compromis pour une dette, même si la dette ne dépasse pas la somme de $25, il est obligé de s'adresser à un juge pour en obtenir le pouvoir. Dans plusieurs cas les frais dépassent la somme récouvrée, et très souvent deux ou trois fois.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que la loi ne lui donne pas ce pouvoir ?

M. MACDONELL : La loi dit que ce pouvoir peut être donné au liquidateur dans la commission qui le nomme, mais c'est là virtuellement une lettre morte, parce que le tribunal qui nomme le liquidateur rédige invariablement, on peut dire, sa commission en termes généraux, et de telle manière à ne pas lui accorder ces pouvoirs. Que la raison soit le désir du tribunal de conserver sa juridiction sur chaque procédure ou pour la protection des intéressés dans la liquidation, je ne le sais pas ; mais le fait est qu'aucune commission de liquidateur dans la province d'Ontario n'a jamais contenu la disposition dont a parlé l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Le bill que je présente a pour but de changer complètement ces conditions ; c'est-à-dire de donner au liquidateur le pouvoir de régler la liquidation sans s'adresser à un tribunal.

Il ne possède pas ces pouvoirs s'ils ne lui sont pas distinctement conférés dans sa commission ; cet amendement les lui conférerait, à moins qu'il n'y ait dans sa commission une déclaration expresse qu'il ne doit pas les posséder. La cour aura toujours le pouvoir, lorsque la chose sera nécessaire, d'insérer dans la commission nommant un liquidateur un article disant qu'il n'aura pas ce pouvoir. Cela permettra aux tribunaux de surveiller la liquidation. Si ce bill est adopté il raccourcira immensément le temps dépensé à la liquidation des grandes compagnies et en diminuera les frais de moitié au moins. Mon honorable ami remarquera que tous les actes du liquidateur sont soumis à un tribunal lorsqu'il remet ses comptes, et qu'il lui faut rendre compte de chaque sou qui a passé par ses mains, de chaque pas qu'il a fait, et comme il a donné une garantie, il est raisonnable de dire que les intérêts de toutes les parties ont été protégés.

(La motion est adopté et le projet de loi est lu pour la premier fois.)

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

M. HONORE GERVAIS (Montréal, division Saint-Jacques) demande à déposer un projet de loi (n° 96), portant modification du Code criminel relativement aux coalitions pour entraver le commerce.

L'article du Code criminel que je vous propose de modifier par ce bill est l'article 498 qui définit les actes criminels, mais à la fin de cet article il y a un paragraphe conçu comme suit :

Aucune disposition du présent article n'est censée s'appliquer aux associations d'ouvriers ou d'employés formées par eux comme telles pour leur propre et raisonnable protection.

L'application rigide, sévère et rigoureuse de l'article 498 a, dans quelques cas, été très préjudiciable à quelques industries et à quelques associations de commerçants. Le but de ce bill est tout simple : il placera le marchand de gros, le marchand de détail et le commerçant sur le même pied que l'ouvrier ou l'employé. C'est-à-dire que si cet article 498 ne doit pas s'appliquer aux ouvriers et employés, il n'y a aucune raison

pour l'appliquer aux patrons et aux commerçants.

M. W. F. MACLEAN : A qui s'appliquera-t-il alors ?

M. GERVAIS : Je puis dire qu'il y a une grande différence entre ce que l'on appelle une entente commerciale, car l'entente ou la convention commerciale est ce qui a établi l'industrie en Allemagne. Les trusts ont pu causer du mal dans d'autres parties du monde, mais je crois que nous serons en mesure plus tard de montrer la différence entre un trust et l'entente commerciale ordinaire, car il faut convenir que les commerçants de gros et de détail, les marchands et les manufacturiers devraient avoir la permission de se réunir pour conférer ensemble de l'avenir de leurs industries, et de la conservation de leurs intérêts de la même manière que l'on permet aux ouvriers et aux employés de discuter leurs intérêts et l'avenir de leurs métiers.

M. SPROULE : Vous ne voyez jamais les ouvriers se coaliser pour gêner ou entraver le commerce. La chose ne leur est pas possible comme elle l'est aux commerçants.

M. GERVAIS : Le Gouvernement a toujours à sa disposition les armes nécessaires pour abattre toute coalition illicite, injuste ou illégale ayant pour but de restreindre le commerce. Je ne crois pas que l'on doive faire un acte criminel du fait que trois commerçants ou plus se réunissent pour discuter ce qu'ils doivent faire pour se protéger raisonnablement. Cette chose a été permise en Allemagne et devrait être permise au Canada. Si l'on découvre que ces coalitions commerciales sont préjudiciables aux intérêts du pays, alors ce Gouvernement ou ce Parlement possède les pouvoirs nécessaires pour les écraser et les amener à se soumettre.

M. SPROULE : C'est ce que le Gouvernement fait en vertu de la loi même que vous voulez rappeler.

M. GERVAIS : Pas du tout. Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami de Grey-est. Par exemple, on a institué dans la province d'Ontario des poursuites criminelles, qui ont été considérées plutôt comme des persécutions que comme des poursuites judiciaires.

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

## QUESTION.

### COALITION DE MARCHANDS DE BOIS.

M. SCHAFFNER (par M. Taylor) demande :

Quelle suite le Gouvernement se propose-t-il de donner aux conclusions du rapport du comité nommé à la dernière session pour faire une enquête sur la question d'une coalition de marchands de bois dans l'Ouest?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le Gouvernement n'est pas décidé de prendre aucunes mesures pour le présent. Le code criminel prévoit les cas de coalitions illégales de commerce. L'application des lois relève des procureurs généraux dans chaque province. Un gouvernement provincial a déjà commencé à agir.

### EMPLOI DE M. HORACE SAINT-LOUIS.

L'hon. M. FOSTER (par M. Taylor) demande :

En quelle qualité M. Horace Saint-Louis a-t-il été employé depuis le 1er juilet 1901 par la Chambre des communes? Pendant quel temps et à quels appointements?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1° En qualité de traducteur temporaire.

2° On lui a payé les sommes suivantes :

| | |
|---|---|
| 1902—313 pages de traduction à $1 la page | $313 00 |
| 1903—424 pages de traduction à $1 la page | 424 00 |
| 1904—474 pages de trauduction à $1 la page | 474 00 |
| 216 pages de traduction à $2 la page | 432 00 |
| 1905—120 pages de traduction à $1 la page | 120 00 |
| 191 jours de traduction à $4 par jour | 764 00 |
| 1906—70 pages de traduction à $1 la page | 70 00 |
| 128 jours de traduction à $4 par jour | 512 00 |
| 1907—5 pages de traduction à $1 la page | 5 00 |
| 130 jours de traduction à $4 par jour | 520 00 |
| 1908—Engagé en qualité de traducteur temporaire à $4 par jour | |

### LE HANSARD FRANÇAIS.

M. LAVERGNE demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'un directeur canadien-français à l'Imprimerie nationale est nécessaire pour l'impression plus rapide des documents en français du journal officiel de la Chambre?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'en nommer un?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement n'a aucune responsabilité en cette matière ; la question concerne le comité des débats.

### RETARDS DANS LA PUBLICATION DE LA VERSION FRANÇAISE DU HANSARD.

M. LAVERGNE demande :

1. Le Gouvernement est-il informé des retards que subit la version française du journal officiel de la Chambre?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour faire faire cette version dans les vingt-quatre heures qui suivent le texte original (unrevised)?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

Le Gouvernement n'a aucune responsabilité en cette matière ; la question concerne le comité des débats.

## M. LE JUGE CIMON.

M. LAVERGNE demande :

1. Le Gouvernement est-il informé que M. le juge Cimon, juge pour le district de Kamouraska, a fait des démarches pour être nommé juge pour le district de Québec?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de le nommer pour ce district judiciaire?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Non.
2. La question n'a pas été étudiée.

## PAIEMENTS FAITS AU JUGE CIMON.

M. LAVERGNE demande :

Quelles sommes ont été payées par l'Etat à l'honorable juge Cimon, juge de la cour supérieure pour le district de Kamouraska depuis sa nomination, soit comme frais de voyage soit comme supplément de traitement?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice)

Frais de voyage et allocation de déplacement :

| | |
|---|---|
| En 1886-87 | 360 00 |
| " 1887-88 | 530 00 |
| " 1888-89 | 72 00 |
| " 1889-90 | 822 00 |
| " 1890-91 | 426 00 |
| " 1891-92 | 18 00 |
| " 1892-93 | 18 00 |
| " 1893-94 | 18 00 |
| " 1894-95 | 108 00 |
| " 1895-96 | 180 00 |
| " 1896-97 | 552 00 |
| " 1897-98 | 276 00 |
| " 1898-99 | 72 00 |
| " 1899-1900 | 528 00 |
| " 1900-1901 | 604 00 |
| " 1901-1902 | 1,258 00 |
| " 1902-1903 | 264 00 |
| " 1903-1904 | 438 00 |
| " 1904-1905 | 666 00 |
| " 1905-1906 | 923 51 |
| " 1906-1907 | 362 47 |
| " 1907-1908 | 853 67 |

## CHEMINS A BARRIERES DE MONTREAL.

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. Quel a été le montant d'intérêt payé, le 31 décembre 1906, au Trésor fédéral sur les obligations des syndics des chemins à barrières de Montréal?
2. Le paiement dudit intérêt a-t-il été fait par les syndics des chemins à barrières?
3. Qui a payé, le 3 février 1897, la somme de $5,000 à compte du principal desdites obligations?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Les intérêts payés par la commission des chemins à barrières de Montréal au gouvernement fédéral sur ses obligations depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 décembre 1906, s'élèvent à la somme de $30,144.30.
2. Oui.
3. Les syndics.

## TRANSMISSION DE DENIERS AU YUKON.

M. THOMPSON demande :

1. Quel taux le Gouvernement paie-t-il pour la transmission de deniers provenant du Yukon?
2. Par quel intermédiaire se fait cette transmission?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1 et 2. La banque de Commerce fait depuis 1898 les affaires de banque du gouvernement au Yukon. Le taux de commission a varié de temps à autre. Lors du dernier règlement il était de ¼ p. 100.

## PAIEMENTS A A. W. FRASER PAR LE DEPARTEMENT DE LA JUSTICE.

M. BLAIN demande :

Combien d'argent A. W. Fraser, C.R., d'Ottawa, a-t-il reçu depuis 1896, du département de la Justice?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : D'après le rapport de l'auditeur général, M. Fraser aurait reçu depuis 1896, de tous les ministères, la somme de $10,-911.66.

C'est le ministère de la Justice qui examine et certifie tous les comptes présentés pour services légaux, mais c'est le ministère auquel les services ont été rendus qui les paie.

## DRAGAGE DE LA RIVIERE HOLLAND.

M. BENNETT demande :

1. La compagnie de dragage du lac Simcoe a-t-elle obtenu l'adjudication des travaux dans la rivière Holland, qui fait partie du réseau de canalisation de la vallée de la Trent?
2. Que prix est payé par verge?
3. Quel est la durée du marché?
4. Quelles personnes composent ladite compagnie?
5. Par qui les chèques payés à ladite compagnie sont-ils endossés pour en obtenir le paiement, et quelle situation le ou les endosseurs occupent-ils dans la compagnie?
6. Quel montant a été payé à ladite compagnie pour les services rendus comme il est dit ci-dessus?
7. Comment a-t-on disposé des matériaux provenant du dragage, et ces matériaux ont-ils été transportés dans des chalands?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Aux prix de série.
3. Le marché prend fin le 31 mars 1908.
4. J. E. Cane, A. H. Spohn, C. G. Gendron and G. Kesner, tous de la province d'Ontario.
5. Les chèques étaient endossés par la Lake Simcoe Dredging Co., par J. E. Cane.
6. $1,680.
7. Les matières retirées de l'eau ont été déposées aux endroits désignés par l'ingénieur du canal et en la manière qu'il le voulait.

TRANSPORT DES LETTRES A COLCHESTER.

M. STANFIELD demande :

1. Qui transporte le courrier entre la station de Londonderry et Bass-River, *viâ* Port-au-Pique-Mountain, dans le comté de Colchester?
2. Quel prix reçoit l'entrepreneur pour ce service?
3. Des soumissions ont-elles été demandées et de quelle manière?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Levi Davidson.
2. $449 par année.
3. a) Des soumissions ont été demandées en mai 1900. b) En affichant des avis dans tous les bureaux de poste et principaux magasins dans le district, et en publiant dans le "Times Guardian" de Truro un avis d'adjdication.

EXPLORATION DE CHEMIN DE FER PRES DE TRURO.

M. STANFIELD demande :

1. Le Gouvernement a-t-il fait faire des explorations au sujet des chemins de fer projetés: a) entre Truro et Parrsboro, *viâ* Five-Islands; b) entre Truro et Brûlé; c) entre Truro et Upper-Stewiacke,—les deux localités en premier lieu nommées, étant dans les comtés de Colchester et de Cumberland, et les deux dernières dans le comté de Colchester?
2. Dans l'affirmative, à quelles dates?
3. Dans l'affirmative, des subventions ont-elles été votées à cet effet, et quand?
4. Dans l'affirmative, ces subventions sont-elles encore valables ou sont-elles périmées?

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

1. Le Gouvernement n'a pas fait faire d'explorations entre les endroits mentionnés dans la question ci-dessus.
2, 3 et 4. Même réponse qu'à la question n° 1.

M. STANFIELD demande :

1. Les commis et facteurs du service des marchandises aux points du réseau de l'Intercolonial situés entre Halifax et Saint-Jean (N.-B.), reçoivent-ils mêmes salaires que ceux du même service sur l'Intercolonial dans les villes d'Halifax et de Saint-Jean (N.-B.)?

M. BENNETT.

2. Dans la négative, quelle en est la raison et quelle est la différence dans le chiffre des appointements?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de donner une augmentation aux employés les moins rétribués de l'Intercolonial? Dans la négative, pourquoi?

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

1. Oui, en général.
2. Quant aux commis leurs salaires sont à peu près les mêmes dans toutes les stations. S'ils ne sont pas aussi élevés dans certaines localités de moindre importance c'est que la vie y est moins chère.
3. Je ne sache pas qu'on ait proposé l'augmentation du taux des salaires.

PAIEMENTS A M. W. D. HOGG, C.R., DEPUIS 1896.

M. P. D. McLEAN demande :

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement ou par quelqu'un de ses départements, depuis le 1er juillet 1896 à ce jour, à W. D. Hogg, C.R., et aux bureaux d'avocats dont il est membre, savoir: O'Connor et Hogg, O'Connor, Hogg et McGee, et Hogg et McGee?
2. Ledit W. D. Hogg est-il actuellement retenu ou engagé par le Gouvernement ou quelque département?
3. Ce monsieur a-t-il été pendant plusieurs années après 1896 président de l'association conservatrice d'Ottawa?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. $20,903.55. Ce n'est qu'une compilation des chiffres pris dans les rapports de l'auditeur général.
2. Oui, dans l'affaire des réclamations en litige entre le Canada et les provinces d'Ontario et de Québec, où M. Hogg a été retenu par le gouvernement fédéral dès avant 1892 lorsqu'on a intenté la poursuite.
3. Le Gouvernement ne connaît rien à ce sujet.

INSPECTION DES FRUITS.

M. E. D. SMITH (par M. Taylor) demande :

Combien de jours, pendant la dernière saison. ont été employés par les inspecteurs, en vertu de la loi sur le marquage des fruits, pour l'examen des fruits non empaqutés?

L'hon. W. S. FIELDING (pour le ministre de l'Agriculture) : En vertu de la loi relative au marquage des fruits, les autorités fédérales ont envoyé un inspecteur examiner les fruits non empaquetés, dans la zone où l'on cultive les menus fruits, y compris les régions situées à l'est, jusqu'à Colborne, depuis le 28 juin, date de l'examen des premières fraises de ces endroits, jusqu'à la mi-août, environ quarante-cinq jours en tout.

## TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

On passe aux avis de motion.

M. W. F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur, je désirerais prévenir le très honorable premier ministre que lundi prochain, me prévalant de l'offre qu'il a faite, je demanderai que l'on appelle les bills d'intérêt public, s'il le veut bien.

Sir WILFRID LAURIER : Lundi prochain n'est pas un jour réservé aux projet du Gouvernement.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre entend-il que nous profitions d'un jour réservé à ces projets ? Quel jour désire-t-il fixer ?

Sir WILFRID LAURIER : Mardi prochain.

M. W. F. MACLEAN : Très bien.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de toutes pétitions et correspondance concernant l'établissement d'un bureau de poste à Mill-Settlement (ouest) et sur le côté nord de Newcastle-Creek, dans la division électorale de Sunberry-et-Queen.—M. Wilmot.

Copie de toute la correspondance échangée entre le percepteur des douanes à Charlottetown, île du Prince-Edouard, et le ministre des Douanes ou le commissaire des douanes, y compris les déclarations écrites de la part de MM. Donald Nicholson et Evelyn A. Harnett, de la Hickey and Nicholson Tobacco Company, Limited, relativement à l'accusation d'infraction des dispositions de la loi du revenu de l'intérieur, et des règlements concernant le tabac et les cigares et les manufactures de tabac et cigares alléguée contre MM. T. B. et D. J. Riley, de Charlottetown, ou contre l'un d'eux; aussi copie des rapports de William Caven ou autres fonctionnaires et percepteurs du Revenu de l'intérieur; aussi de toute correspondance, lettres et télégrammes, échangés entre T. B. et D. J. Riley, ou l'un des deux, et le Gouvernement, ou l'un des départements de l'administration ou l'un quelconque de leurs fonctionnaires; aussi, copie de toute la correspondance échangée entre les agents du Revenu de l'intérieur, à Charlottetown, et le Gouvernement ou l'un quelconque de ses départements ou fonctionnaires concernant ladite accusation d'infraction de ladite loi et lesdits règlements; ainsi que toute autre correspondance, déclaration ou information entre les mains du Gouvernement se rapportant à la matière ci-dessus mentionnée; aussi un état des sommes payées volontairement ou autrement à titre de règlement, ou autrement, des amendes imposées par suite de telle transgression de la loi, montrant à qui les sommes ont été payées, et les dates des paiements.—M. A. A. McLean.

Copie de tous comptes, pièces justificatives, etc., concernant les frais de voyage payés à A. T. LeBlanc, A. E. Killam, W. B. McKenzie E. H. Allen, F. L. Swartz et J. A. Chabot, agents de l'Intercolonial depuis le 31 mars dernier.—M. Boyce.

Copie du rapport de John Fraser, du département de l'auditeur général, du 7 janvier 1898 à la suite de l'examen spécial par lui fait des affaires financières du syndicat des chemins à barrières de Montréal.—M. Monk.

Etat indiquant: 1. le revenu total du port de Belleville (Ontario) pour les années 1903, 1904, 1905, 1906 et 1907;

2. La dépense effectuée durant les années ci-dessus mentionnées, dans ce port pour: a) salaires et à qui payés; b) dragage pour chaque année; c) construction de murs de soutènement le long du fleuve dans les passes du port; d) à qui lesdites dernières sommes ont été payées;

3. Si le Gouvernement a avancé quelque argent aux commissaires du port de Belleville, pour amélioration; combien et quand;

4. Si de l'argent a été avancé, quelle garantie a le Gouvernement pour le remboursement de ces avances;

5. Combien de soumissions ont été reçues pour la construction des murs de soutènement destinés à améliorer le port de Belleville; qui étaient les soumissionnaires; quel était le chiffre de chaque soumission; quelle soumission a été acceptée.—M. Porter.

Copie de toute correspondance, tous plans et autres documents concernant le projet de construction d'un embranchement de canal, depuis le lac Balsam, sur le canal de la Trent, jusqu'à la source de la rivière Gull dans le comté d'Haliburton.—M. Sam. Hughes.

## ADOPTION DE DEUX MOTIONS RELATIVES AUX DEMANDES DE CONCESSIONS FORESTIERES.

M. WHITE demande à présenter une motion en vue d'obtenir :

Production et dépôt sur le bureau de la Chambre de toutes les demandes et soumissions originales en la possession du département de l'Intérieur, concernant les concessions forestières nos 1031, 1118, 1119, 1097 et 1098.

En présentant cette motion, je tiens à déclarer que je désire obtenir les documents originaux parce que j'estime ne pouvoir me passer de ces pièces pour traiter convenablement mon sujet. Je ne trouve pas dans les copies les informations que les originaux me donneront. J'ajouterai volontiers les mots suivants à la motion :

Lesdits documents ne devant pas être conservés comme archives de cette Chambre, mais devant être retournés, après examen, au ministère de l'Intérieur.

(La motion ainsi amendée est adoptée.)

M. BOYCE demande à présenter une motion en vue d'obtenir :

Production et dépôt sur le bureau de la Chambre de toutes les demandes et soumissions originales en la possession du ministère de l'Intérieur, concernant les concessions forestières nos 1048, 1049, 1122 et 1168.

J'ai l'honneur de proposer un amendement semblable à celui qui a été présenté par mon honorable ami de Renfrew-nord (M. White).

(La motion ainsi amendée est adoptée.)

M. BOYCE demande à présenter une motion en vue d'obtenir .

Production et dépôt sur le bureau de la Chambre de toutes les demandes et soumissions originales en la possession du ministère de l'Intérieur, concernant les concessions forestières nos 1050, 1265, 1267, 1274 et 1275.

J'ai l'honneur de proposer cette motion sujette aux mêmes conditions que la présente.

M. l'ORATEUR : La Chambre consent-elle à ce que cette motion soit adoptée avec l'addition proposée ? J'estime qu'il serait préférable que l'amendement fût rédigé de telle sorte que le greffier le reçoive suivant les règles.

(La motion ainsi amendée est adoptée.)

## RETRAIT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LE REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) propose :

Que la règle 38 du règlement de la Chambre des communes soit modifiée par l'insertion après le mot " question " dans la 7e ligne, des mots " ou d'exprimer l'intention d'un membre de discuter un sujet déterminé ou de quelque importance, lors d'une motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité des subsides ou des voies et moyens.

Monsieur l'Orateur, j'ai peu de choses à dire à l'appui de la proposition inscrite à mon nom. La règle actuelle n° 39 dit :

Il doit être donné un avis de deux jours pour une motion à l'effet d'obtenir permission de présenter un bill, de proposer une résolution ou une adresse tendant à la nomination d'un comité; le même avis doit être donné avant de poser une question.

La motion que je présente propose l'insertion des mots suivants :

Ou d'exprimer l'intention d'un membre de discuter un sujet déterminé ou de quelque importance lors d'une motion demandant que l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité des subsides ou des voies et moyens.

Le seul but de l'amendement est d'empêcher la Chambre d'être prise à l'improviste. Il arrive constamment sur la proposition que M. l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides ou des voies et moyens, que des questions très importantes sont présentées à la Chambre, au sujet desquelles la majorité des députés sont pris à l'improviste. Sans doute, c'est un droit établi de la Chambre d'examiner des doléances sur une motion demandant que M. l'Orateur quitte le fauteuil, mais c'est un droit très ancien, et bien que je ne désire pas le voir supprimer tout à fait, il me semble qu'il est juste et équitable qu'un avis de deux jours soit donné à la Chambre pour un semblable amendement. Cet avis serait publié dans le feuilleton et toute la Chambre en prendrait connaissance en temps voulu. J'aime à croire que le premier ministre ou un ministre de la couronne est avisé quand il est intéressé à un amendement présenté, mais en réalité de tels avis ne parviennent pas à la connaissance des députés. Je ne crois pas que ce serait très difficile pour un député quelconque de donner cet avis de deux jours ; cela n'empêcherait pas la discussion, prévue par une autre règle de la Chambre, de tout sujet qui aurait une importance générale. D'après la règle anglaise, aucun amendement à la motion tendant au passage à la discussion des subsides ne peut être présenté sans un avis de deux jours. Je cite la règle n° 17 des règlements anglais:

Quand le passage à la discussion des subsides est prévu à l'ordre du jour, M. l'Orateur quittera le fauteuil sans consulter la Chambre à moins qu'en abordant pour la première fois la discussion du budget de l'armée, de la marine, ou des services de l'administration ou à l'occasion d'un crédit quelconque, un amendement soit présenté ou une question soit soulevée se rapportant à un chapitre du budget qu'on se propose de discuter.

D'après le manuel de procédure qui accompagne ces règlements, je regarde comme évident qu'au moment où la Chambre des communes d'Angleterre se forme en comité des subsides, le seul amendement qui puisse être présenté doit avoir trait directement à l'article du budget en discussion devant la Chambre. La seule justification que je puisse présenter pour proposer cette motion c'est qu'elle empêchera la Chambre d'être prise à l'improviste. Il arrive presque chaque jour que la Chambre soit entraînée par surprise dans la discussion de questions très importantes et d'un intérêt immédiat pour chaque député, mais avec la procédure usitée, la grande majorité des députés n'en sont pas avisés. Pour ce motif, et pour ce motif seulement, j'ai l'honneur de demander à présenter cette résolution.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : C'est une proposition de cette nature qui prend la Chambre par surprise. Les règlements de la Chambre ne sont pas choses que l'on traite à la légère ; la pratique universelle veut qu'un sujet d'une importance aussi grande qu'un amendement aux règlements de la Chambre soit tout d'abord soumis à un comité, soit examiné par ce comité, fasse l'objet d'un rapport à la Chambre et qu'alors la Chambre le prenne en considération. Nous avons revisé les règlements de la Chambre il y a deux ans et de l'avis de cette Chambre il ne s'est produit alors aucune demande pour introduire un amendement à portée aussi reculée. Ce serait empêcher toute discussion d'un grief quelconque à l'occasion de la proposition de passer aux subsides, à moins qu'un avis de deux jours n'ait été préalablement inséré

au feuilleton. Ce serait renoncer à la pratique usitée depuis cinq cents ans dans la Chambre des communes d'Angleterre et dans notre Chambre depuis que le régime parlementaire a été implanté dans ce pays. L'honorable membre (M. Maclean) parle de députés qui sont pris à l'improviste, mais cela ne devrait pas leur arriver s'ils remplissaient leurs devoirs et s'ils assistaient aux séances.

Sans aucun doute on peut discuter des questions d'intérêt public à la Chambre, sans qu'il soit besoin d'un avis de deux jours sur le feuilleton. Cette proposition amoindrirait jusqu'à un certain point les privilèges de la Chambre et je ne crains pas de dire qu'après tout on trouverait que cette procédure ne diminuerait pas la longueur de la session. L'honorable député a fait allusion, si j'ai bien compris, à quelque règle anglaise, mais en Angleterre la méthode usitée va quelquefois très loin et j'espère que, dans ce pays, nous ne serons jamais obligés d'aller jusque là. Si nous étions tenus de copier la pratique anglaise, nous adopterions le procédé anglais de la clôture, avec lequel le vote du budget n'est autre chose qu'une comédie. Souvent une somme de £10,000,000 est votée par les Communes en Angleterre après une discussion qui ne dure pas plus de deux heures. Nous n'avons pas besoin d'une pareille restriction au Canada et ce serait un grand malheur d'attenter à la liberté de la discussion, ainsi que le propose l'honorable représentant de Lunenburg. La pratique usitée dans cette Chambre depuis la confédération n'a pas produit grand mal. Habituellement, les honorables députés qui désirent porter à la connaissance de la Chambre une question d'intérêt public en donnent avis à l'avance. Cela se fait toujours quand on a l'intention de présenter un amendement sur la motion tendant au passage à la discussion des subsides.

Je me suis toujours efforcé de faire comprendre aux honorables députés qui siègent de mon côté (la gauche) l'extrême importance qu'il y a à prévenir d'avance le Gouvernement du dépôt d'un amendment sur la motion tendant à passer aux subsides ; en outre les honorables députés ont de temps à autre, donné avis à l'avance de leur intention de soumettre à la discussion des questions publiques importantes. Je m'oppose résolument à l'adoption de cette motion ; premièrement, parce que dans l'ordre ordinaire de la procédure elle devrait être renvoyée à un comité, et deuxièmement parce qu'il ne me paraît pas qu'il se soit produit dans la pratique actuelle des abus qui nous justifieraient d'apporter une modication aussi importante à nos règlements.

M. G. H. McINTYRE (Perth-sud) : Je ne puis pas dire que je me sois livré à un examen très attentif de la question et je n'en parlerais pas si vous ne m'aviez annoncé, monsieur l'Orateur, comme ayant appuyé la motion. Mais le peu que je l'ai étudiée ne m'a pas converti en sa faveur. Aussi, je dois décliner l'honneur de servir de second au motionnaire. Je ne crois pas que l'expérience que nous avons faite des règlements nous autorise à proposer un tel changement. Si cette expérience nous avait prouvé la nécessité d'une modification, nous pourrions probablement et justement l'adopter. Mais j'hésiterais beaucoup, dans la situation des partis politiques au Canada, de supprimer une prérogative quelconque de l'opposition. Il est indispensable, vraiment, que tous les privilèges parlementaires soient maintenus pour sa sauvegarde. L'opposition d'aujourd'hui peut être le gouvernement de demain et les libéraux qui sont au pouvoir aujourd'hui peuvent éprouver dans l'avenir le besoin de s'appuyer sur toutes ces prérogatives. De sorte que je me trouve fortement, au moins cette fois, de même avis que le chef de l'opposition, et je demanderai à mon honorable ami de choisir un autre second pour appuyer sa motion.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, il y a deux ans seulement que les règlements de la Chambre ont été remaniés après revision. Le comité auquel a été confié ce travail lui a accordé un soin considérable et en ce qui me concerne, je ne puis pas dire que cette question ait échappé à mon attention. Mais en somme je crois que nous devrions continuer à suivre la pratique qui a été en usage, ainsi que vient de le dire l'honorable chef de l'opposition, pendant plus de cinq cents ans, pratique constitutionnelle fameuse qui permet, sur la proposition de passer à l'examen des subsides, à tout député de présenter les observations qu'il a à faire, qu'elles soient bonnes ou mauvaises. Peut-être ne se produirait-il pas d'inconvénient grave si un député était tenu de donner avis de son désir à l'avance. Mais il existe une considération que nous ne devons pas perdre de vue, c'est que, sur une motion tendant à passer à la discussion des subsides, non seulement des questions importantes, mais très souvent des sujets n'intéressant pas le public, tout en ayant une signification sérieuse pour le député, peuvent être soumises à l'attention de la Chambre. En conséquence j'estime qu'il est bon que tout membre de la Chambre puisse conserver le privilège, chaque fois que la couronne demande des subsides, de se lever et de présenter les observations qu'il croit avoir à faire. Si la motion de mon honorable ami avait trait seulement à la présentation d'un amendement sur la proposition de passer aux subsides, il pourrait y avoir plus de force dans son raisonnement, mais cette motion demande qu'un avis soit donné pour exprimer l'intention d'un membre de discuter un sujet déterminé ou de quelque importance.

Même si la motion de mon honorable ami tendait à ce qu'aucun amendement ne soit

proposé sur la motion de passer à l'examen des subsides sans un avis préalable, pour ma part, je ne serais pas disposé à l'accepter immédiatement. Comme l'a bien dit l'honorable député de Perth-sud, c'est un des précieux privilèges de l'opposition. Il peut arriver, ainsi qu'il l'a donné à penser, qu'à une époque il se produise un changement, et que le parti du gouvernement devienne le parti de l'opposition, bien que personnellement je ne prévois pas un changement.

M. W. F. MACLEAN : Vous pourriez être pris à l'improviste.

Sir WILFRID LAURIER : On m'a déjà dit cela plusieurs fois. En somme, les prérogatives des députés étant seules mises en cause, je crois que nous devrions nous en tenir à nos règlements. Je dois faire observer à mon honorable ami, le chef de l'opposition, qu'autrefois il était d'usage pour l'opposition, de nous aviser un jour au moins d'avance de l'intention de ses membres de présenter un amendement de quelque importance.

Cette année l'usage ne s'est pas maintenu, non avec intention. Je veux bien le croire, mais par suite de l'abondance des affaires ou pour toute autre raison. Mais si nous devons observer les règlements de la Chambre, j'estime qu'il serait convenable qu'un côté de la Chambre fasse connaître à l'autre son intention de débattre une question importante. En résumé, je ne m'oppose pas à ce que mon honorable ami présente sa motion. C'est peut-être aussi bien qu'elle nous ait été soumise, parce que les honorables députés auront une occasion de l'étudier et d'y réfléchir. Mais je lui conseillerai de la retirer et de laisser a question à l'examen des honorabes membres des deux côtés de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Me sera-t-il permis de dire au sujet du défaut d'avis de la part de l'opposition dans le cours de la présente session, que, en deux ou trois occasions, on n'a pas donné avis d'une durée aussi suffisante que je l'aurais désiré et que nous avions l'habitude de donner dans le passé. Cela nous a été difficile de le faire, parce que le texte de la motion, en une ou deux circonstances, n'avait pas été fixé avant l'ouverture immédiate du débat. Ce n'est peut-être pas une réponse très plausible, car la meilleure méthode eut été d'ajourner le débat à un autre jour pour en donner avis. J'estime que l'observation du premier ministre est très juste et pour ma part je m'efforcerai de faire en sorte que l'on s'y conforme.

M. SPROULE : C'est un des droits précieux de la Chambre et qu'on ne devrait pas laisser perdre, qu'un député peut soumettre à la Chambre un grief quelconque avant que les subsides soient votés. C'est un des droits qu'aucun parlement libre ne voudrait jamais abandonner, mais en supposant qu'on songe à le faire, c'est-à-dire en amendant les règlements ainsi qu'on le propose, et en supposant qu'on ait donné une centaine d'avis de questions à soumettre à la Chambre avant de voter les subsides, dans quel ordre les prendrait-on et combien en examinerait-on dans une seule séance ? Il y a des quantités de questions de ce genre qui peuvent se présenter. Je ne peux croire qu'il y ait aucune probabilité, soit pour le parlement du Canada, soit pour aucun autre parlement de l'empire britannique, d'abandonner le droit que tout député possède d'exposer ses doléances avant que le budget ne soit voté.



M. A. K. MACLEAN : Bien que je ne partage pas les avis donnés par ceux qui sont opposés à cette motion, pourtant il est évident que je ne pourrai pas réussir à le faire adopter aujourd'hui. En conséquence et pour me conformer à la proposition du premier ministre, j'ai l'honneur de demander l'autorisation de retirer cette motion.

(La motion est retirée.)

## DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A L'OBSTRUCTION DU TRAFIC DANS LE COMTE DE HALIBURTON.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) demande le dépôt :

D'une copie de toute corespondance, tous plans et autres documents concernant la submersion des routes en amont du barrage de Wilberforce, dans le comté de Haliburton, et des propositions, s'il en est, faites pour améliorer lesdites routes et le pont de manière à empêcher l'obstruction du trafic.

En présentant une motion qui, par son texte même, a trait à une question purement locale, mais qui pourtant relève du ministre des Chemins de fer et des Canaux, on me permettra de dire quelques mots au sujet de l'arrangement conclu avec la province d'Ontario pour prendre possession des sources de la Trent. qui alimentent le canal de la Trent. Le village de Wilberforce est situé sur la ligne de chemin de fer d'Irondale à Bancroft et à Ottawa et sur la rivière Burns, dans le comté de Haliburton. A cet endroit, il existe un petit lac et les employés du gouvernement, dans l'intérêt des marchands de bois, ont la coutume pour faciliter le flottage des billes, de retenir l'eau en plaçant des madriers de 18 pouces sur le barrage.

L'inconvénient, c'est que la route publique qui longe le cours de l'eau et que, sur une distance de deux ou trois milles, en amont du village, il cotoie les rives du lac. Quand on place cette planche sur le barrage, pour élever le niveau de l'eau, le chemin est submergé et force est aux voyageurs de passer avec leurs voitures dans l'eau. Les piétons peuvent passer à travers champs, mais lorsqu'ils atteignent le pont, il y a à l'extrémité, au moins une centaine de pieds qui sont toujours inondés ; bref, le passage est obstrué le long de la chaussée. A un ou deux milles en amont,

il y a un endroit magnifique où on pourrait facilement construire un barrage-réservoir. Lorsqu'on place cette planche sur le barrage, l'eau monte et les billes ne peuvent plus passer sous le pont. Les marchands de bois enlèvent le garde-corps du pont et les voyageurs sont exposés à tomber dans vingt pieds d'eau. Puis quand l'eau a baissé, la santé publique dans la localité en souffre et il se déclare invariablement de nombreux cas de fièvre typhoïde.

L'hon. M. GRAHAM : Cette situation existait-elle auparavant ou est-elle le résultat des travaux que le Gouvernement y exécute ?

M. SAM. HUGHES : Il n'y a pas de travaux publics en construction, et c'est précisément ce dont nous nous plaignons. Le barragiste vient mettre cette planche sur le barrage, et nous prétendons qu'il n'a pas le droit de le faire. En fait, je crois qu'il ne l'y mettra plus, parce qu'on a donné aux citoyens le conseil de l'enlever, si le cas se présente. C'est le seul moyen de ramener ce Gouvernement au sentiment du devoir. Autrefois ces travaux étaient sous la juridiction du gouvernement d'Ontario, mais plus tard, le gouvernement fédéral les prit à sa charge et donna la garantie qu'il veillerait au bon entretien de ces ouvrages et de la chaussée dont il a l'administration. Je ne sais trop si c'est le gouvernement d'Ontario qui exécute ces travaux, aux frais du gouvernement fédéral, ou si celui-ci les administre directement ; mais quoi qu'il en soit, le fait de poser cette planche sur le barrage en déterminant l'inondation des terres, cause de graves inconvénients à la santé publique dans cette localité, et il serait très facile de remédier à cet inconvénient en construisant un barrage-réservoir en amont de la vallée. Cette obstruction n'a donc pas de raison d'être.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas bien saisi s'il s'agit de quelque chose de récent ou qui existe depuis nombre d'années, bien que le Gouvernement ait pris à sa charge les ouvrages publics dans cette localité, en prévision des travaux projetés pour la construction du canal de la vallée de la Trent. Je ne m'explique pas qu'un employé du Gouvernement place cette planche sur le barrage.

M. SAM. HUGHES : Le ministre ignore-t-il donc que ces cours d'eau sont maintenant administrés par les fonctionnaires du Gouvernement et qu'ils veillent à leur entretien ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins et Canaux) : Nous avons une foule d'employés ailleurs que là, mais pour le moment je ne saurais dire toutes les localités où ils sont occupés. L'honorable député affirme qu'un employé du Gouvernement a placé cette planche sur le barrage, mais je ne sache pas qu'un employé quelconque soit chargé de ce devoir. Relativement à nombre de ces barrages, il nous est venu certaines plaintes de la part des cultivateurs au sujet de l'inondation de leurs terres et la question est à l'étude. Mais, si je ne me trompe, le grief formulé est que les propriétaires de scieries mécaniques placent cette planche sur le barrage, contrairement aux stipulations de leurs baux. Dans la localité où demeure l'honorable député, il existe un barrage et on se plaint que la compagnie, s'appuyant sur un bail datant d'un demi-siècle, exerce certains droits. L'inconvénient, c'est que la compagnie place cette planche sur le barrage pour élever l'eau, et on prétend qu'en cela elle outrepasse ses droits, tels que stipulés au bill C'est là une question qu'il faudra solutionner, si le Gouvernement continue les travaux sur la route de la vallée de la Trent. Le ministère étudie la question en ce moment, vu que nous avons reçu une masse de correspondances touchant les dommages qu'on prétend avoir été causés sur tout ce parcours, et sans doute les dommages causés à une municipalité rentrent dans la même catégorie que ceux éprouvés par un simple particulier. Je ferai le dépôt du dossier demandé par l'honorable député et lui donnerai tous les renseignements désirés.

M. SAM. HUGHES : C'est un employé du Gouvernement qui a installé cette planche sur le barrage, ce qu'il n'y aurait pas lieu de faire, si le gouvernement fédéral exécutait les stipulations de l'accord passé avec le gouvernement d'Ontario et rendait flottables les rapides en aval de la vallée. Alors, il ne serait pas nécessaire de créer un réservoir dans ce petit lac. Comme le Gouvernement ne remplit pas les conditions de l'accord intervenu avec le gouvernement d'Ontario, il a recours à un expédient, en établissant ce réservoir au bénéfice des propriétaires de scieries mécaniques. Il ne devrait pas y avoir de planche sur ce barrage ; personne autre qu'un employé du Gouvernement ne peut en installer et à l'avenir cela ne se fera plus.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne saurais dire la nature de l'accord intervenu entre le Gouvernement fédéral et le gouvernement d'Ontario ; mais quand l'honorable député affirme que nous ne remplissons pas nos engagements, c'est là une affirmation bien grave et je ne veux pas laisser, passer cette observation sous silence.

(On adopte la motion).

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX EXTENSIONS DU CANAL DE LA TRENT.

M. SAM. HUGHES (Victoria) demande le dépôt :

D'une copie des rapports, plans, études et autres documents se rattachant à la proposition

relative à la construction d'un canal tributaire portant du lac au Baume, sur la route de canal de la Trent, jusqu'à la source des eaux de la rivière Gull, dans le comté d'Haliburton.

Je veux présenter à la Chambre quelques observations sur la construction de canaux tributaires, projet que le premier ministre a bien voulu approuver l'an dernier ; bref, il s'agit du canal de la Trent et de son tributaire se dirigeant jusqu'à Haliburton. L'année dernière, le premier ministre a franchement admis, après que la Chambre eût adopté un crédit affecté à sa petite rigole de Newmarket, qu'il était partisan de la construction de canaux tributaires. C'est là un canal qui n'a pas d'eau pour l'alimentation. La source d'alimentation à Newmarket est un tout petit creek.

Au cours de l'été, il n'y a pas assez d'eau pour l'exploitation convenable d'un canal. En été, j'ai montré aux voyageurs dans le convoi, durant le trajet, ce petit ruisseau où l'eau coule goutte à goutte, et voilà la prétendue source d'alimentation de ce grand canal. Le Gouvernement, dit-on, se propose d'installer des barils pour recueillir l'eau de pluie, à Newmarket, afin de remplir ce ruisseau et de là, le dévier vers le canal.

Le premier ministre a approuvé, en principe,

Le premier ministre a approuvé, en principe, la construction de ces canaux d'alimentation, et il a affirmé tenir de quelqu'un que le comté d'Haliburton ne se prête pas à l'exploitation agricole et qu'il faudrait le réserver pour le reboisement. Bref, cette nombreuse population qui vit si heureusement dans ces vallées, il faudrait la transplanter dans quelque autre partie du monde. Sans doute, si on établit le comparaison entre ce comté et celui d'Arthabaska où est né le premier ministre, si je ne me trompe, c'est un district d'une grande fertilité et possédant d'énormes ressources naturelles, comme le prouvent les riantes exploitations agricoles situées sur le parcours de la rivière Gull.

Le premier ministre, je l'espère, viendra visiter ce district. Je l'escorterai dans son voyage et lui ferai voir les riantes et heureuses habitations dont je viens de parler; aussi, à son retour, j'en suis convaincu, il sera chaud partisan de la construction de ce canal. Il n'y a que quelques ouvrages à construire : une écluse et un barrage à Coboconk, une écluse et un barrage à Norland, un chevalet à Minden, un barrage au lac du Fer-à-cheval, et alors cinquante ou soixante milles de superbe navigation seraient accessibles à cette population. Aujourd'hui, pour atteindre le chemin de fer, à une distance de douze à quatorze milles, ces gens sont obligés de gravir ces collines, on pourrait plutôt dire des montagnes, de sorte qu'il leur est presque impossible de faire le transport des précieux bois durs qui se trouvent dans cette localité.

Encore un mot, au sujet du reboisement, en dépit de ce qu'on dit de la rareté des produits forestiers au Canada, je ne crois



point que le besoin du reboisement se fasse si vivement sentir au pays, au moins dans la province d'Ontario. Mais s'il faut faire du reboisemnt, je pourrais indiquer au premier ministre quelques districts des anciennes provinces où un acre de reboisement produirait plus que ne le ferait un mille carré dans la région tributaire de ce canal d'alimentation. Tout ce que je demande au premier ministre, c'est de faire le dépôt des documents ; puis, s'il veut bien venir visiter ce district, je me ferai un plaisir de l'escorter, soit en temps d'élection soit en toute autre occasion.

Sir WILFRID LAURIER : Pas au cours des élections.

M. SAM. HUGHES : Oui, en temps d'élection, je serai bien aise de l'accompagner, s'il vient. Il verra alors les beautés de ces canaux.

Sir WILFRID LAURIER: Enfin, qu'est-ce que l'honorable député (M. Sam. Hughes) demande ?

M. SAM. HUGHES : L'an dernier, le premier ministre a promis qu'il construirait le canal. . . .

Sir WILFRID LAURIER : Où est l'eau?

M. SAM. HUGHES : Quant à la source d'alimentation ou au régime des eaux, je dois dire que la rivière est navigable sur tout son parcours ; il y a suffisamment d'eau pour alimenter le canal de la baie Georgienne. Il est inutile d'aborder cet aspect de la question ; car, en d'autres circonstances, j'ai obtenu l'approbation du premier ministre à cet égard. Seulement, il s'est demandé s'il ne serait pas préférable de s'occuper du reboisement du pays. On lui avait conseillé de reboiser ces terres, et maintenant je demande le dépôt de la correspondance se rattachant à la question.

(La motion est adoptée.)

## RETRAIT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF ANX INONDATIONS DU LAC EMILIE.

M. SAM. HUGHES (Victoria) propose :

La Chambre considérant que les eaux du lac et du creek Emilie, dans le comté de Victoria, ont été élevées et maintenues à ce niveau par un barrage à Bobcaygeon, aujourd'hui sous la juridiction du gouvernement fédéral, et que les terres contiguës ont été submergées de telle sorte que les chemins sont devenus impraticables et de construction fort onéreuse, est d'avis que le Gouvernement a le devoir de prêter son concours financier aux localités intéressées, au moins jusqu'à concurrence du surcroît de dépense nécessitée par l'ouverture et l'entretien de ces chemins.

Voilà une autre question qui semble peut-être négligeable aux yeux de cette Chambre, mais elle n'en est pas moins de la plus haute importance pour la population de cette localité. A titre de renseigne-

ment, je dirai au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) que cette localité est située près de la limite extrême du comté de Peterborough. Il existe, à Bobcaygeon, un barrage qui refoule les eaux du lac à l'Esturgeon et celles des lacs tributaires, sur le même niveau. Le lac Emilie est un petit lac, tributaire du lac à l'Esturgeon, du côté sud.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Ce barrage sert-il aux usages des marchands de bois ou à ceux de la production de forces ?

M. SAM. HUGHES : Nous éclairerons le ministre, s'il veut bien venir visiter les lieux. . .

L'hon. M. GRAHAM : Que l'honorable député n'attende pas si tard pour nous instruire. Le ministre se laissera volontiers éclairer maintenant.

M. SAM. HUGHES : Bobcaygeon est un des points les plus importants sur le canal de la Trent. A cet endroit, la rivière se divise entre le lac à l'Esturgeon et le lac au Pigeon ; le ministère des Chemins de fer et des Canaux construit actuellement un magnifique barrage sur l'une de ces rivières, et au cours de l'été il exécute des travaux réparateurs sur l'autre rivière. Le barrage est sous la juridiction du ministre, et il en porte la responsabilité. Par suite de l'élévation des eaux du lac Emilie, les terres au sud sont submergées. Sur une distrance de sept milles, il n'y a pas, du côté est du lac, de chemin qui permette aux habitants de la localité de traverser du côté ouest. Or, non seulement dans la province de Québec, mais encore dans l'Ontario et les autres provinces, lorsqu'une route publique a subi quelque dommage résultant de travaux exécutés par le gouvernement fédéral il est d'usage qu'il remette cette route en bon état.

Il y a une chaussée qui traverse la concession du township Emilie, mais elle n'est pas utilisable, en ce moment, par suite de cette inondation, et les habitants de ces localités sont obligés de faire un circuit de sept ou huit milles pour parcourir une distance qui ne serait plus que de trois quarts de mille si la chaussée n'eût pas été endommagée. Tout ce qu'ils demandent, c'est que la chaussée soit remise en l'état où elle se trouvait, avant l'établissement de ce barrage. Ils feront volontiers le reste des travaux. Leur prétention est juste, et le Gouvernement, j'espère, y fera droit.

M. J. D. REID (Grenville): Quant aux autres ouvrages exécutés par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, lorsqu'il en résulte quelque préjudice pour les chemins construits par les municipalités, l'usage veut que le Gouvernement construise de nouvelles chaussées, et ainsi les municipalités demeurent en aussi bonne situation qu'auparavant. Il s'est présenté un cas de ce genre dans mon comté et le ministre des Chemins de fer et des Canaux est au courant de l'affaire.

Le chemin traversant le village de Cardinal ayant été changé, par suite des travaux construits sur un des canaux du Saint-Laurent, l'administration à cet endroit construit un nouveau chemin, de l'autre côté du canal, de sorte que la municipalité est demeurée en aussi bonne situation qu'auparavant. Personnellement, je ne sais rien de la situation que vient de nous exposer le député de Victoria (M. Sam. Hughes) ; seulement, il parait que les travaux de l'Etat ont porté préjudice à la route publique dans cette municipalité. S'il en est ainsi, rien ne s'oppose à ce que le Gouvernement rétablisse ce chemin en son état primitif ou construise une chaussée neuve. C'est là après tout un travail peu coûteux, et je ne m'explique pas qu'on ait temporisé jusqu'aujourd'hui.

J'appuie donc très volontiers la motion à l'étude et le ministre, j'espère, prendra immédiatement l'initiative voulue. Le député de Victoria (M. Sam. Hughes) qui a saisi la Chambre de cette question a bien mérité, en cela, de la population de cette localité.

L'hon GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je m'accorde à dire avec l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) que tout député qui présente à la Chambre quelque grief formulé par ses commettants ou d'autres citoyens, rend un service réel au public. Je suis au courant des circonstances mentionnées par l'honorable député (M. J. D. Reid) au sujet de la construction du canal et des chaussées. Mais ce n'est pas là un exemple isolé ; il a surgi nombre d'autres griefs se rattachant à la construction de cet ouvrage, tout comme dans la construction du canal de Williamsburg. Il y a là matière à critique et l'honorable député peut tenir pour certain que la question sera mise à l'étude, au ministère. Cette enquête devra se faire, et quand il aura été prouvé qu'une municipalité a souffert quelque préjudice résultant de travaux exécutés par l'Etat, il sera de notre devoir de veiller à ce que nulle municipalité ne soit victime d'une injustice de la part du Gouvernement.

M. SAM. HUGHES : Ajoutez : nul particulier.

L'hon. M. GRAHAM : J'ajoute : nul individu. Le Gouvernement n'a pas le droit de commettre d'injustice soit envers une municipalité soit envers un particulier. Comme j'ai donné l'assurance que cette question devra nécessairement être l'objet d'une enquête et qu'elle le sera, au cours de la construction des travaux, je suggérerais à l'honorable député de retirer sa motion.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Je désire soulever une question qui n'a pas encore reçu des autorités fédérales l'attention qu'elle mérite. Les cours d'eau, comme les terres, sont attribués aux provinces, à moins

qu'il ne s'agisse de cours d'eau navigables. Sur ces cours d'eau, il y a de précieuses forces hydrauliques qui forment partie intégrante de l'actif provincial. De ces forces hydrauliques, une fois qu'elles sont développées, la province pourrait retirer quelques recettes, mais lorsque le gouvernement fédéral dévie ou utilise ces forces pour les usages d'un canal, la province est privée de ce revenu et quelquefois c'est le gouvernement fédéral qui en bénéficie.

Le Gouvernement a-t-il tenu compte du droit des provinces à ces forces hydrauliques et de la compensation qu'il devrait, en justice, leur accorder, pour les avoir privées de ce revenu? J'ai toujours été d'avis que c'était une injustice envers les provinces et qu'il faudrait les indemniser de cette perte de revenus.

L'hon. M. GRAHAM: C'est là une question assez complexe et il ne faut pas oublier que, la plupart du temps, la construction du canal développe, dans une large mesure, cette force hydraulique ou en crée une là où il n'en existait point.

M. SPROULE : Le gouvernement fédéral bénéficie, plus tard, des revenus, tandis qu'avant la création du canal, c'est le gouvernement provincial qui en bénéficie.

L'hon. M. GRAHAM : Si le gouvernement fédéral obtient ces recettes, c'est qu'il a développé, à grands frais, la force qui y existait. S'il l'enlevait à quelqu'un qui l'aurait développée et utilisée. . .

## SANCTION ROYALE.

Le gentilhomme huissier de la verge noire apporte le message suivant :

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

En conséquence, monsieur l'Orateur et les députés se rendent dans la salle des séances du Sénat.

Etant de retour,

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur de vous informer que, lorsque la Chambre s'est rendue auprès de Son Honneur le suppléant de Son Excellence le gouverneur général, dans la salle des séances du Sénat, il a plu à Son Honneur de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills que voici :

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Ouest-Ontario-Pacifique.

Loi concernant la compagnie canadienne du chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Campbellford à l'Ouest du lac Ontario.



Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public durant l'exercice finissant le 31 mars 1908.

## REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES INONDATIONS DU LAC EMILIE.

La Chambre reprend la discussion de la motion, proposée par M. Sam. Hughes, relative à l'inondation des terres contiguës au lac et au creek Emilie.

M. SAM. HUGHES : Monsieur l'Orateur, obéissant à la prière du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), je demande à retirer ma motion, dans la conviction où je suis que, puisqu'il s'engage à enquêter sur la question, il tiendra sa promesse. Je suggérerai au ministre qu'avant qu'il envoie son ingénieur faire l'examen en question, je me ferai un plaisir de lui désigner quelques-uns des citoyens les plus en vue, dans cette localité, qui renseigneront exactement l'ingénieur sur les besoins de la localité, ce qui lui permettra d'économiser beaucoup de temps. Si le ministre veut bien me prévenir, je lui enverrai une liste de ces citoyens.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député voudra-t-il bien m'adresser, demain, une note contenant les développements voulus sur les questions qu'il désire me soumettre?

M. SAM. HUGHES : Oui.

(La motion est retirée).

## DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AU BARRAGE PROJETS DU SAINT-LAURENT, VIS-A-VIS CORNWALL.

M. H. GERVAIS (Saint-Jacques) (Montréal) demande le dépôt de :

D'une copie de la correspondance, des papiers, écrits, plans et lettres échangés entre le Gouvernement et la commission des voie fluviales internationales, d'une part, et la compagnie de force du Saint-Laurent et la compagnie de développement du Long-Sault, d'autre part, concernant le barrage complet du Saint-Laurent dans le voisinage de Cornwall; aussi, copie de tous mémoires, lettres et résolutions de protestations adressés au Gouvernment par le Board of Trade de Montréal, la chambre de commerce du district de Montréal, la fédération des compagnies maritimes de Montréal, l'association maritime du Dominion, et autres.

Monsieur l'Orateur, avant l'adoption de cette motion, je désire formuler quelques courtes observations. Depuis deux ou trois ans, à Montréal, la rumeur circule que certaines gens, soit de Pittsburg, soit de Montréal ou de Buffalo désirent barrer complètement de fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis de Cornwall. Je dois déclarer que les compagnies de navigation de Montréal ont été fort étonnées d'apprendre pareille nouvelle.

Le barrage du Saint-Laurent, précisément vis-à-vis des rapides du Long-Sault, signifierait la destruction du trafic-passagers entre Montréal et Kingston. En effet, pareil barrage du fleuve aboutirait directement à un retard d'une journée pour les vaisseaux qui descendent le cours du fleuve jusqu'à Montréal et il n'y aurait plus de service quotidien entre Montréal et Kingston. Je pourrais rappeler à la Chambre que le nombre des passagers qui descendent les rapides, durant les mois de juin, juillet et août, atteint le chiffre de 100,000. Le barrage du fleuve vis-à-vis cette localité, je le répète, aurait pour résultat direct l'anéantissement de notre commerce entre Kingston et Montréal. Il ne pourrait plus descendre de trains de bois excepté par voie de canaux nouvellement construits, mais dans ce cas cela occasionnerait des retards inévitables aux bateaux de voyageurs et de marchandises.

Ce barrage du fleuve aurait un autre résultat : c'est que le chenal le plus profond, du côté canadien, dévierait vers la rive américaine et en conséquence la ligne frontière entre le côté américain et le côté britannique serait déplacée. En outre, le commerce quitterait notre rive pour s'orienter vers la rive américaine. Je dois déclaver que je fais cette proposition à la prière pressante de tous ceux qui s'intéressent aux choses maritimes tant à Montréal qu'ailleurs. Je le sais parfaitement, monsieur l'Orateur, que, dans le but de permettre le barrage complet du chenal d'une rivière, le parlement canadien, il y a environ douze ans, autorisa le Gouvernement à accorder à toute compagnie ou à tout particulier la faculté de construire, dans tout cours d'eau national, toute espèce d'obstructions. Le but secret, en cela, était d'autoriser la compagnie manufacturière de Chambly de barrer la rivière Richelieu. Eh bien! cette expérience a eu un résultat désastreux, en ce qu'elle a permis à un particulier d'empocher des milliers de dollars, au grand préjudice des citoyens de Chambly, de Richelieu et du public en général.

L'hon. M. HAGGART : De quelle loi du Parlement s'agit-il?

M. GERVAIS : C'est une loi du Parlement voté il y a dix ou onze ans. Je ne suis pas très sûr de la date.

L'hon. M. HAGGART : Je n'en ai jamais entendu parler.

M. GERVAIS : Je vous en citerai des extraits dans un instant. Il a été décrété que le Gouverneur en conseil pourrait autoriser un particulier ou une compagnie à endiguer ou obstruer tout cours d'eau en territoire canadien, sans permission spéciale du Parlement. Dans le cas actuel, il serait odieux, à mon avis, de permettre à une personne quelconque, qu'elle soit des Etats-Unis ou du Canada, d'obstruer le fleuve Saint-Laurent ou d'en détourner le cours. Je ne suis pas seul de cette opinion. Si la Chambre veut me le permettre, je vais lui donner lecture de plusieurs mémoires dont il m'a été adressé des copies :

Montréal, comme un seul homme, est opposé au projet de barrage du fleuve Saint-Laurent à proximité de Cornwall. Tout Canadien qui s'intéresse aux questions de navigation ne saurait non plus que condamner absolument une proposition aussi absurde.

L fédération maritime du Canada a présenté le mémoire suivant :

A la commission internationale des voies navigables (section canadienne) :

L'humble pétition de la Fédération maritime du Canada, corps dûment constitué par acte du parlement canadien et possédant ou représentant 443,274 tonneaux de navires desservant le port de Montréal, expose ce qui suit :

a) Certaines propositions vous ont été soumises par la compagnie des forces du Saint-Laurent et la compagnie de développement des rapides du Long-Sault, en vue d'obtenir la permission de construire plusieurs barrages en travers du fleuve Saint-Laurent, aux rapides du Long-Sault et endroits adjacents.

b) Lesdites propositions ont été discutées le 6 novembre 1907 à une réunion de la section canadienne de la commission internationale des voies navigables, ainsi que des divers intérêts ayant leur siège dans la ville de Montréal, et vos pétitionnaires ont appris avec plaisir que la commission internationale des voies navigables place les intérêts de la navigation au-dessus de tout et a refusé d'approuver aucun projet de nature à entraver la navigation.

c) Lesdits barrages obstrueraient complètement le fleuve au point de vue de la navigation, et leur présence obligerait les navires et trains de bois qui descendent le fleuve à s'engager dans le canal, déjà trop fréquenté, ce qui aurait l'effet de gêner sérieusement la circulation des navires.

d) Tout projet dont l'effet serait de mettre le cours du fleuve Saint-Laurent dans la dépendance de compagnie d'intérêt privé équivaudrait dans l'opinion de notre fédération à l'aliénation d'un patrimoine national. Déjà nos canaux ne suffisent plus à la libre circulation du trafic, et s'ils doivent, en outre, servir de voie de passage aux bateaux de voyageurs et aux trains de bois, les retards dans l'écoulement des marchandises vers les ports de Montréal, Québec, Trois-Rivières et autres endroits du bas Saint-Laurent seront augmentés.

e) Notre système de navigation sur canaux et rivières ne devrait être aucunement gêné. Nous avons 72 milles ¼ de canaux, depuis le Sault-Sainte-Marie (mais à l'exclusion de celui-ci) jusqu'au Saint-Laurent, en passant par le canal de Welland, et qui nous ont coûté $80,000,000. Il est passé par ces canaux, en 1903, plus de 1,600,000 tonnes de marchandises, ce qui montre l'importance du trafic qui utilise actuellement les canaux et vient aboutir à Montréal, point d'exportation.

f) S'il a été transporté par les chemins de fer canadiens 57,966,713 tonnes de marchandises en 1906, contre 16,356,337 tonnes en 1887, le progrès n'a été que de 254 pour 100, tandis que les transports sur les canaux durant la

même période accuse un progrès de 287 pour 100; ce qui montre que le développement des voies ferrées et le développement du pays en général ont l'effet de grossir le trafic sur les canaux, et ce sont les voies navigables qui nous assureront le transport des marchandises dans les conditions les plus économiques.

Il est bien connu que le niveau du fleuve s'abaisse durant les mois d'août, septembre, octobre et novembre, et qu'à ce moment le trafic des marchandises augmente. Tout ce qui tendrait à retenir l'eau à cette époque gênerait la navigation et le mouvement des marchandises durant l'automne.

Nos exportations nous viennent surtout de l'Ontario, du Manitoba et du Nord-Ouest, et même de la Colombie-Anglaise; elles nous viennent même d'ailleurs que du Canada, puisque les expéditeurs des Etats-Unis recherchent cette voie, qu'elle est pour eux une des principales artères pour l'écoulement de leurs produits depuis le point de production jusqu'au point de consommation de l'autre côté de l'Atlantique.

Quant aux chiffres qu'atteindront un jour les exportations, lorsque les immenses étendues du Manitoba et du Nord-Ouest (qu'on estime à 240 millions d'acres) qu'il reste à exploiter chercheront un marché pour le placement de leurs produits, nous craignons presque de les indiquer. C'est notre grande voie naturelle de communication qui sera utilisée pour l'écoulement de la plus grande partie de ces produits.

Vu les circonstances ci-dessus indiquées, vos pétitionnaires protestent contre l'installation de toute entrave au cours naturel du fleuve Saint-Laurent.

Enfin, en ce qui regarde la nomination d'une ingénieur chargé de s'enquérir du projet en question, la Fédération est d'avis que, si ce rapport peut avoir quelque utilité au point de vue technique, aucun rapport d'ingénieur ne saurait trancher la question et indiquer toutes les conséquences possibles d'une telle obstruction à l'ordre naturel. Aussi la Fédération désire-t-elle qu'il soit bien compris qu'elle ne se considérera liée par aucun rapport d'ingénieur soit en tout ou en partie .

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

HUGH A. ALLAN,
Président,
THOMAS ROBB,
Gérant et secrétaire.

Donnée sous le seing ordinaire de la Fédération maritime du Canada, ce 5e jour de décembre 1907.

Voici un extrait de l'adresse de bienvenue du maire de Montréal à la commission internationale des voies navigables, lors de sa réunion à Montréal, en septembre 1905, dans le but d'examiner le projet de construction d'une digue à la sortie du lac Erié :

Votre visite de samedi dernier dans notre port et le voyage que vous avez fait sur le fleuve d'ici à Québec a dû vous donner une idée de l'importance des travaux entrepris par le commission du port de Montréal à ses propres frais, et par le gouvernement fédéral, sur les fonds nationaux, dans l'intérêt de la navigation et du commerce; et je suis sûr que vous avez dû vous rendre compte de quelle importance il est, pour le pays en général et le port de Montréal en particulier, qu'il ne soit rien fait qui puisse dans la moindre mesure d'iminuer l'utiliter de ces travaux du port et du chenal, ou celle du système de canaux en amont de notre port.

Tout considérable qu'est le commerce du port de Montréal, ce n'est que fort peu de chose comparé à ce qu'il sera lorsque la population de notre grand Dominion sera plus dense; et le développement et l'amélioration de notre grande voie fluviale est une tâche qui a toujours été des plus chères au cœur et à l'esprit des citoyens de Montréal, et depuis quelques années de la population du Canada en général.

M. Gear, président du Board of Trade, parlant devant la commission a signalé la valeur des exportations de Montréal, les nombreux millions dépensés pour l'amélioration de nos voies navigables et le volume des marchandises qui y passent, avec Montréal pour objectif ; et il a ajouté que si le niveau du fleuve était le moindrement abaissé, les canaux et le chenal depuis Montréal jusqu'à l'extrémité supérieure du canal Welland, sans parler du chenal entre Montréal et Québec, devraient être creusés de nouveau. L'année dernière (1904), déclare M. Gear, les armateurs des Etats-Unis ont fourni à peu près la moitié des grains exportés de Montréal, ce qui fait voir l'importance de cette voie, non seulement pour les Canadiens, mais pour tous les habitants des états du Nord. Quand il s'agit d'exporter, on est forcé de tenir compte de la voie du Saint-Laurent, dont la présence à un effet régulateur sur les tarifs, et presque tous les habitants des Etats-Unis au nord de Saint-Louis et de Louisville, tirent avantage de nos voies navigables.

M. Gear dit encore :

Je n'ai plus qu'à protester le plus énergquement possible, au nom du Board of Trade et des intérêts commerciaux de la ville de Montréal, contre l'établissement, à l'extrémité inférieure du lac Erié, d'ouvrages d'aucune sorte dont l'effet serait de gêner dans la plus petite mesure, même d'une fraction de pouce, la circulation de l'eau dans nos voies navigables reliant le lac Erié à l'océan.

Dans la même circonstance, M. Hugh A. Allan, fit observer que, de l'avis de la fédération maritime, la proposition était pleine de danger pour les énormes intérêts représentés par la fédération. Il parla des vastes sommes qui avaient été dépensées pour l'établissement du canal maritime, du nombre et du tonnage des navires à l'arrivage et au départ, l'année dernière, dans les ports de Montréal, Sorel et Trois-Rivières, ainsi que du nombre des navires faisant le service sur les lacs et rivières entre le Canada et les Etats-Unis ; et il ajouta :

Depuis huit ans le gouvernement fédéral a fait de tels sacrifices en vue d'améliorer la voie du Saint-Laurent que la Fédération maritime ne désespère pas de voir un jour, faisant le service du transport des marchandises au Canada, des navires d'un aussi fort tonnage

que ceux desservant New-York. Que le tonnage des navires soit augmenté, et nous transporterons une plus grande proportion des marchandises à provenance du Nord-Ouest canadien. Pour nous, le niveau du fleuve se mesure non pas en pieds mais en pouce.

Le colonel Anderson, qui représentait le département de la Marine, dit en terminant:

L'importance de la route du Saint-Laurent, au point de vue de l'avenir du Dominion est suprême, et le gouvernement fédéral devra faire en son pouvoir pour qu'elle ne soit pas diminuée.

Le colonel O. H. Ernst, président de la section américaine de la commission, s'exprima en ces termes vers la fin de la séance:

J'exprime l'opinion de mes collègues, de ceux des Etats-Unis aussi bien que de ceux du Canada, quand je dis que ce serait un crime de lèse-humanité que de faire quoi que ce soit dans le lac Erié qui fût de nature à entraver le fleuve Saint-Laurent, et c'est un crime auquel je ne voudrais pas être partie. Si j'y étais complice à quelque titre que ce fut, je ne respirerais plus à l'aise pour le reste de mes jours; ce serait un cauchemar dont je ne pourrais jamais me défendre.

Lors de la réunion de la section canadienne de la commission internationale des voies navigables, tenue à Montréal en novembre 1907, dans le but d'examiner le projet de barrage du rapide du Long-Sault. M. Robertson Macauley, parlant au nom de la compagnie du chemin de fer électrique de Cornwall, prétendit que la hauteur de l'eau au-dessus des barrages en hiver gênerait sérieusement le développement de la force utilisable dans la ville de Cornwall. Le Board of Trade, la commission du port, la fédération maritime, et l'association maritime du Dominion furent unanimes à combattre le projet. M. Cuttle, au nom du Board of Trade, parle en ces termes :

Si cette proposition est acceptée, le niveau du fleuve sera peut-être abaissé de trois ou quatre pouces. A la suite de l'établissement de tels barrages, il arrive souvent que la même quantité d'eau ne s'écoule plus tout tout à fait de la même manière. Le Gouvernement nous a assuré un chenal de 14 pieds, et il serait malheureux de le réduire à 13 pieds 8 ou 9 pouces.

M. C. J. Smith, au nom de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario, déclara :

Les rapides du fleuve sont parmi les principales sources de revenus de la compagnie, et le rapide du Long-Sault est un des plus importantes de ces rapides. Leur perte ne saurait être contrebalancée par la création d'ouvrages hydrauliques. Au reste, ce serait là un précédent. Après les rapides du Long-Sault, se serait le tour des rapides de Lachine. Concédez à des particuliers le droit d'exploiter les rapides du Long-Sault, et les rapides de Lachine seront oblitérés. Alors nous quitterions le pays, et la perte serait trop grande pour que la compagnie des forces du Saint-Laurent puisse vous en dédommager. En outre le Saint-Laurent est actuellement un fleuve navigable, et il cesserait de l'être si ces barrages étaient construits.

Subséquemment l'association maritime du Dominion émit un vœu à l'encontre du projet en question ; en voici un extrait :

Considérant que ladite commission a déclaré qu'à son avis les intérêts de la navigation sont suprêmes, et qu'il importe d'interdire l'établissement d'installations pour la production de la force, qui seraient de nature à nuire à ces intérêts;

Considérant que lesdites propositions comprennent l'établissement de barrages en travers du fleuve Saint-Laurent, depuis la rive sud jusqu'au pied de l'île du Long-Sault, depuis ladite île jusqu'à l'île de Barnhart, et depuis cette dernière jusqu'au fleuve, rendraient la navigation impossible, et obligeraient les navires à utiliser les canaux et à passer par des écluses en descendant le fleuve, aussi bien qu'en le remontant;

Considérant que les navires sont à même aujourd'hui d'utiliser librement le fleuve en descendant son cours, parmi les chenaux au nord et au sud de l'île du Long-Sault, et que le chenal du sud est utilisé également pour le transport dans le sens du courant de trains de bois d'une grande valeur;

Considérant que ces navires et trains de bois devront alors subir l'éclusage, et que les radeaux devront être construits de la dimension voulue pour leur éclusage; considérant aussi les retards imposés durant la période d'établissement desdits ouvrages, lesquels retards seront de nature à nuire gravement non seulement aux intérêts directement en jeu, mais aux autres navires qui devront partager avec eux les moyens d'éclusage;

Considérant qu'à la suite de l'établissement de ces ouvrages, la rupture d'un barrage, ou d'une ou de plusieurs écluses, interromprait complètement la circulation des navires durant un laps de temps considérable, empêcherait le passage des trains de bois, et empêcherait même les barges et les navires d'un faible tirant de remorquer les produits de l'Ouest, en suivant le fil de l'eau, dans les chenaux libres, comme on l'a fait par le passé;

Considérant, que les chenaux du Saint-Laurent en question forment partie d'une grande voie navigable naturelle reliant les Grands lacs à l'océan, et qu'il semble illogique de poser aucun obstacle, aucune barrière quelconque à leur libre navigation, et tout à fait absurde de soumettre ces eaux navigables, patrimoine du peuple, à la maîtrise, directe ou indirecte, de compagnies étrangères ou d'intérêt particuliers;

Considérant qu'il est particulièrement désirable de maintenir intactes, sans défaut et dans un état de parfaite sécurité, toutes les voies navigables desservant le territoire canadien et jusqu'à la mer en tenant compte surtout de l'existence d'autres voies reliant les Grands lacs à l'océan, en suivant le Mississipi jusqu'au golfe du Mexique, ou le nouveau canal de l'Erié jusqu'à New-York;

Considérant qu'il est impossible de prévoir quelles autres conditions pourront le produire à l'avenir et qui seront peut-être de nature à nous faire regretter d'avoir permis l'exécution d'un tel projet;

Déclare:

Que lesdites propositions, abstraction faite de toutes les difficultés d'ordre technique qu'elles peuvent soulever ou de toute question de niveau ou de profondeur des eaux, sont préjudiciables aux intérêts de la navigation;

Que l'établissement à cet endroit d'un plus grand nombre d'écluses ou d'écluses d'un modèle perfectionné, suivant les propositions faites jusqu'ici, ne serait pas un dédommagement suffisant des désavantages à la fois d'un caractère temporaire ou permanent qu'entraînerait l'exécution de ce projet et ne légitimerait aucunement cette obstruction projetée des chenaux libres;

Que l'association maritime du Dominion s'inscrit comme protestant énergiquement contre l'installation de tels ouvrages.

Le conseil du Board of Trade de Montréal a adressé à la section canadienne de la commission internationale des voies navigables une pétition conçue en ces termes :

LE " BOARD OF TRADE " DE MONTREAL.

Montréal, 28 novembre 1907.

A la section canadienne de la commission Internationale des voies navigables.

La pétition du conseil du " Board of Trade " de Montréal, expose humblement ce qui suit:

Vos pétitionnaires éprouvent beaucoup d'inquiétude au sujet d'ouvrages projetés par la compagnie des forces du Saint-Laurent et la compagnie de développement du Long-Sault, lesquels ouvrages entraîneront le barrage complet du fleuve Saint-Laurent à proximité de cornwall;

Quels que soient les avantages, sous forme de force ou de lumière, qui pourront être assurés par ces ouvrages, à des villes, des compagnies ou des individus sur l'une ou l'autre rive, vos pétitionnaires prétendent que les intérêts de la navigation sont suprêmes et ne doivent être sacrifiés pour aucune raison;

Le chenal navigable de la rivière et actuellement du côté canadien, et le seul canal (celui de Cornwall), est en territoire canadien les Etats-Unis n'ayant ni canal ni chenal navigable;

Aux termes du projet en question, le Canada perdrait entièrement son chenal navigable, tandis que les Etats-Unis s'assureraient le grand avantage d'avoir un canal sur son propre territoire, et vos pétitionnaires prétendent que cette seule circonstance devrait être suffisante pour empêcher tout Canadien de favoriser le projet;

Quels que soient les avantages secondaires qui pourront être assurés à des Canadiens par la construction de ces ouvrages, vos pétitionnaires craignent que le projet ne soit réellement dans l'intérêt de la compagnie de réduction de Pittsburg, dont l'usine centrale, à Massena, profiterait énormément de la chute d'eau plus considérable que le barrage projeté lui assurerait;

Lorsqu'il s'agit d'un fleuve puissant somme le Saint-Laurent, il est difficile, sinon impossible pour les ingénieurs de prévoir quel sera l'effet réel du barrage complet de ces eaux au cours rapide; et les populations riveraines en amont de Cornwall sont toutes bien persuadées que les ouvrages projetés détermineraient l'inondation du pays environnant et accasionneraient pour plusieurs millions de dommages à la propriété; et vos pétitionnaires croient qu'ils auraient aussi l'effet de rendre inutile des chutes d'eau actuellement utilisées dans ce voisinage;

Le barrage projeté des chenaux du fleuve aurait, bien entndu, l'effet d'empêcher tous bateaux de descendre les rapides du Long-Sault, les plus beaux du fleuve, et par suite du retard occasionné par le passage dans le canal, il serait impossible pour les bateaux de faire de jour le voyage à travers les Mille îles, et d'arriver à Montréal le même soir; et dès lors se trouveraient supprimées deux des principales attractions du voyage par eau sur le Saint-Laurent, et le pays perdrait le bénéfice de ce mouvement considérable de touristes, source de revenus pour les bateaux du service fluvial et les endroits qu'ils visitent;

Les promoteurs du projet prétendent que les intérêts de la navigation commerciale ne souffriraient pas de son adoption, les cargo-boats ne descendant pas les rapides; mais on paraît oublier ici les trains de bois;

On estime que les trains de bois qui descendent le fleuve chaque année comprennent plus de trois cents radeaux; et s'il fallait que ces radeaux fussent obligés de passer par un canal, au lieu de descendre les rapides, il y aurait beaucoup de temps de perdu, et de plus, en obstruant le canal ils gêneraient sérieusement la circulation du trafic;

Le Canada possède, dans cette voie navigable du Saint-Laurent, une merveilleuse avenue de communication reliant l'intérieur du continent à la mer, utilisée non seulement pour le transport à peu de frais des marchandises de notre pays, mais aussi de celles à provenance d'une grande partie des Etats-Unis; et vos pétitionnaires expriment respectueusement leur conviction qu'il est du devoir de la section canadienne de la commission internationale des voies navigables, comme aussi de tous les Canadiens de voir à ce qu'il ne soit rien fait par personne qui soit de nature à entraver sa navigation.

Signé de la part du conseil du Board of Trade de oMntréal.

GEORGE CAVERHILL,
Président.

GEORGE HADRILL,
Secrétaire.

J'ai reçu le mémoire suivant de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario :

Si les bateaux de notre compagnie faisant le transport des voyageurs devaient par suite de la construction du barrage projeté passer par le canal de Cornwall, au lieu de descendre les rapides du Long-Sault, le trajet de Prescott à Montréal prendrait de deux à trois heures et demie de plus.

Pour nous permettre de sauter les rapides de Lachine actuellement, au mois d'août, période de l'année durant laquelle nous transportons le plus grand nombre de voyageurs, la marge n'est que de trente minutes. Il est donc clair que si ce barrage était construit, ce trajet favori des voyageurs, à travers les Mille îles et par les rapides du Saint-Laurent, ne serait plus qu'une chose du passé, et les 80,000 ou 100,000 voyageurs qui font ce

voyage, tous les ans, jusqu'à Montréal trouveraient autre chose pour occuper leurs vacances et diraient adieu à Montréal.

La longueur de temps indiqué ci-dessus approximativement comme devant être absorbée par le trajet d'une extrémité à l'autre du canal n'est pas exagérée, car les trains de bois qui actuellement descendent les rapides se trouveraient alors obligés de passer par le canal, où ils entraveraient la marche des bateaux à vapeur et des barges.

On peut aussi se demander quel serait l'effet durant l'hiver des glaces flottantes qui obstruraient le barrage projeté et très probablement détermineraient l'inondation des terres basses en amont de Dickenson's-Landing en même temps qu'elles retarderaient la reprise de la navigation au printemps.

J'ai reçu la lettre suivante de M. George Caverhill, de Montréal :

18 décembre 1907.

Monsieur Honoré Gervais, député,
Chambre des communes, Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—Je vous transmets sous ce pli l'exposé des diverses raisons données par le Board of Trade, la fédération maritime, l'association maritime du Dominion, et diverses personnes pour refuser à la compagnie des forces du Saint-Laurent et la compagnie de développement du Long-Sault le privilège de barrer le fleuve Saint-Laurent.

L'origine de toute l'affaire, c'est que la compagnie de réduction de Pittsburg désire se rendre maîtresse du fleuve Saint-Laurent aux dépens des habitants de la province de Québec. Nous, citoyens de cette province, ne saurions nous déclarer trop fortement contre l'exécution de ce projet, car une fois le barrage construit, le mal sera irréparable.

Dans le cas où vous voudriez obtenir d'autres mémoires sur ce sujet, je me ferai un plaisir de vous les procurer, si c'est possible.

Comme je vous l'ai déclaré hier, mon but en vous engageant à intervenir actuellement est de presser les affaires, car s'il se produisait un retard notre gouvernement se trouverait peut-être obligé de faire le jeu des Américains; et de plus si j'en juge d'après les sentiments d'un grand nombre de personnes avec qui j'ai causé de cette affaire. je ne connais pas de question, de toutes celles qui ont été soulevées depuis des années, qui pourrait faire perdre plus de votes que celle-ci à notre ami sir Wilfrid.

Je suis, etc.,
GEORGE CAVERHILL.

J'ai reçu la communication suivante de la chambre de commerce de Montréal :

BOARD OF TRADE DE MONTREAL.

Montréal, 18 décembre 1907.

Monsieur Honoré Gervais, député,
Ottawa.

Cher monsieur,—A la demande du président, M. George Caverhill, j'ai l'honneur de vous transmettre copie des conclusions du rapport de la chambre de commerce du district de Montréal, relativement au projet de barrage des rapides du Long-Sault, lequel rapport a été transmis au conseil du Board of Trade par ladite chambre.

Je suis, etc.,
GEORGE HADRILL,
Secrétaire.

Après avoir ensuite pris communication de la lettre de M. Thomas Côté, secrétaire de la section canadienne de la commission internationale des voies d'eau limitrophes invitant notre chambre à proposer le nom de quelque ingénieur qui pourrait être chargé de faire rapport sur ce sujet, rappelle que la question a déjà été étudiée par cette Chambre;—qu'une commission spéciale composée d'ingénieurs membres de cette Chambre, avait été nommée à cette occasion et qu'un rapport de cette commission a été adopté le 10 juillet 1905 concluant défavorablement au projet, et que depuis lors les informations acquises par la Chambre ne font que confirmer les vues et les conclusions de ce rapport.

Ce comité recommande en conséquence à la Chambre de déclarer qu'elle est formellement opposée à l'exécution de tout projet qui serait de nature à entraver la navigation du Saint-Laurent sur aucune partie de son parcours et qu'entretenant cette opinion, elle ne peut se rendre à l'invitation de la section canadienne de la commission internationale des voies d'eau limitrophes, priant notre Chambre de suggérer le nom de quelque ingénieur chargé d'étudier les possibilités d'exécution d'un tel projet.

Ce comité recommande de plus à la Chambre de déclarer que, convaincue du préjudice que l'exécution d'un tel projet entraînerait pour les intérêts de la navigation, elle proteste énergiquement, par anticipation, contre toute concession de pareils privilèges en faveur de compagnies privées.

M. R. L. BORDEN : Ces mémoires sont-ils de date récente?

M. GERVAIS : Oui. On m'informe, en outre, qu'il a été tenu, dans le comté de Dundas, une assemblée de protestation contre l'exécution de ce projet.

M. R. L. BORDEN : Quand ?

M. GERVAIS : Il y a quelques semaines. Je suis en mesure d'affirmer que les provinces d'Ontario et de Québec sont unanimes à protester contre tout projet de barrage du fleuve Saint-Laurent sur un point quelconque de son parcours entre la rivière Détroit et le golfe du Saint-Laurent.

Pour ces différentes raisons, je demande que la motion soit adoptée.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La question que soulève mon honorable ami (M. Gervais) revêt une importance nationale et même internationale, et comme j'ai habité presque toute ma vie sur les rives du Saint-Laurent, elle présente pour moi, un intérêt particulier. L'idée seule de vouloir endiguer ce qui est peut-être le plus grand fleuve du monde, est quelque chose de renversant. S'imaginer le fleuve Saint-Laurent sans les rapides du Long Sault, cela me paraît une impossibilité. Depuis des années des voyageurs des Etats-Unis et d'Europe considèrent le voyage de Kingston à Québec, en passant par les Mille-Iles, les rapides et Montreal, comme un des plus ravissants qu'il soit possible de faire. Un des délices

de ce voyage et non le moindre, c'est de franchir les rapides du Long Sault, avec ses bouillonnements et ses courbes autour des îles.

La première fois que la proposition d'endiguer le fleuve, m'a été faite, en qualité de ministre, j'en ai été presque révolté, et sans vouloir me prononcer d'une manière trop absolue, je puis dire que mes dispositions à cet égard n'ont guère changé. Ceux auxquels les lieux sont familiers, savent que le projet consisterait à endiguer le fleuve et à faire de la Petite-Rivière sur la rive sud, le chenal navigable, pour les navires venant de l'Ouest. Il n'y aurait plus de rapides du Long Sault ; on ne pourrait plus sauter les rapides puisque le trajet se ferait prosaïquement par un canal.

Les promoteurs de l'entreprise disent qu'elle améliorerait la navigation, en faisant un lac des rapides actuels, et en rendant de beaucoup plus facile le service des bateaux, dans cette région. Je n'en suis pas tout à fait convaincu, mais je ne puis pas le nier non plus, avec les seuls renseignements en ma possession.

M. GERVAIS : N'est-il pas vrai que la construction d'un barrage et le creusement d'un canal pour le passage des navires, auraient pour effet d'inonder les terrains riverains sur des milles et des milles d'étendue?

L'hon. M. GRAHAM : Je dirai un mot de cette question dans un instant. Les promoteurs, dis-je, prétendent que ce serait une amélioration à la navigation ; sans débattre ce point, je conserve des doutes. Mais ce projet de barrage soulève d'autres considérations. Deux fois depuis quelques années, le fleuve a été barré par les glaces, à cet endroit ou un peu à l'ouest.

M. J. D. REID : C'est ce qui a lieu actuellement.

L'hon. M. GRAHAM : Je parle de la partie du fleuve à l'ouest de Cornwall et le barrage actuel est à l'est de cette ville. Une fois, les habitants avaient poussé la glace d'une grande baie dans le courant du chenal, afin d'avoir un pont de place entre l'île et la terre ferme. Il se forma un barrage de glace qui éleva le niveau de l'eau sur une étendue de plusieurs milles vers l'ouest; les rues et les maisons de Morrisburg furent inondées, et des dommages considérables furent causés.

Si l'endiguement du Saint-Laurent devait avoir des résultats analogues, il serait inutile d'y songer. Bien plus, comme ne l'ignore pas mon honorable ami (M. Borden) ceux qui avaient à voyager dans le comté de Dundas, ne pouvaient pas passer par la première concession ; il fallait remonter jusqu'à la deuxième et même la troisième, puis redescendre, parce que les routes, le long du fleuve étaient submergées. Je crois que les mêmes dégats se sont produits sur la rive américaine.

J'apprends qu'il y a actuellement en bas de Cornwall un barrage de glace qui cause beaucoup de dégats dans la ville. Toutes ces considérations devront être mûrement pesées par le Gouvernement, dans l'intérêt de tout le pays. Il est peut-être possible de surmonter ces difficultés, mais le Gouvernement doit agir avec beaucoup de prudence. On n'a pas réussi à me convaincre que la construction de ce barrage ne causerait pas de grands dégats à la propriété, laissant de côté la question de navigation.

C'est aussi une question internationale dans laquelle le gouvernement américain est intéressé. Sans en avoir été informé officiellement, je crois savoir que le Gouvernement américain est favorable au projet et que les travaux sont déjà commencés sur la rive américaine. D'après ce que je comprends, les travaux peuvent être exécutés des deux rives pour être ensuite reliés en un seul barrage ; l'intention des promoteurs est d'amalgamer la Compagnie Davis avec cette " Power Company ".

M. GERVAIS : Le gouvernement américain a-t-il le droit d'exécuter des travaux d'aucune sorte dans un cours d'eau ou un fleuve dont la propriété est commune aux deux pays ? Le gouvernement américain a-t-il le droit d'entreprendre des travaux de nature à mettre obstacle à la navigation du Saint-Laurent que les traités de 1783, de 1818, de 1854 et 1871 déclarent être, sur la plus grande partie de son cours, la propriété exclusive de l'Angleterre, et sur l'autre partie, la propriété commune de l'Angleterre et des Etats-Unis? Je maintiens que le gouvernement canadien ne devrait permettre à qui que ce soit, même s'il prétend agir au nom du gouvernement américain, d'entreprendre aucun travail sur le fleuve Saint-Laurent, à moins que ce soit à la suite d'une entente entre les gouvernements des deux pays, le Canada étant, dans chaque cas, représenté par l'Angleterre.

M. LEIGHTON McCARTHY : En étudiant la question soulevée par l'honorable député (M. Gervais) le ministre pourra en même temps s'enquérir du cas de la Saint-Lawrence Power Company qui, sur la rive canadienne, a déjà exécuté des travaux pour transmettre de l'énergie à la ville de Cornwall et au canal.

L'hon. GEO. P. GRAHAM: Sur la rive sud se trouve la Petite-Rivière qui est presque exclusiverent en territoire américain.

M. J. D. REID : L'honorable ministre veut-il parler du Sault du Sud ?

L'hon GEO. P. GRAHAM : L'endroit m'a été désigné sous le nom de Petite-Rivière, mais c'est probablement ce que nous appelons le Sault du Sud.

M. J. D. REID : N'a-t-on pas développé une force hydraulique considérable à Massena, sur cette Petite-Rivière ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM : C'est ce que j'allais dire ; on a développé de l'énergie

sur la Petite-Rivière, du côté américain. Je suis certain qu'on n'a rien fait de nature à affecter les relations entre les deux pays.

M. GERVAIS : L'honorable ministre admet-il la doctrine européenne du thalweg que la frontière naturelle entre deux pays séparés par une rivière, c'est le milieu du chenal le plus profond? Dans ce cas ce que nous appelons la Petite-Rivière se trouverait en territoire canadien, et la frontière serait le milieu des rapides du Long-Sault.

L'hon GEO. P. GRAHAM : Le raisonnement de l'honorable député vient à l'appui de ma prétention. Le chenal principal est au nord de l'île et la Petite-Rivière est au sud. Je ne parlais pas du tout du chenal principal. Comme je l'ai déjà dit cette question de permettre l'endiguement du Saint-Laurent peut avoir de graves conséquences. Nous avons construit le barrage de Sheik's Island, et la Saint-Lawrence Power Company a développé une énergie considérable sur ce canal, mais cette entreprise canadienne, sur la rive canadienne, ne gêne aucunement la navigation. La commission des cours d'eau limitrophes à étudié cette question très attentivement et l'a discutée avec les représentants du gouvernement américain. Je suis porté à croire que les membres de la commission américaine se montrent favorables au projet, et ce que la compagnie a communique au département des Chemins de fer et des Canaux me donne beaucoup à réfléchir sur les conséquences possibles de cette entreprise.

Pour que toute la question puisse être discutée méthodiquement j'ai demandé au département des Travaux publics et au département de la Marine et des Pêcheries de désigner chacun un fonctionnaire compétent et j'en ai moi-même désigné un dans mon département pour que tous trois étudient en quoi les intérêts du Canada, tels que représentés par ces trois ministères, pourraient être affectés. Je remercie mon honorable ami d'avoir saisi la Chambre de cette question et je déposerai avec plaisir tous les documents qui s'y rapportent.

L'hon. M. HAGGART : Le Gouvernement a-t-il concédé quelques-uns de ses droits quant aux rapides du Long Sault ? A-t-il permis à un particulier ou à une compagnie des travaux ?

L'hon. M. GRAHAM : Pas du tout.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais savoir si le Gouvernement est autorisé à le faire sans s'adresser au Parlement. Existe-t-il une loi qui confère ce pouvoir à l'exécutif ?

L'hon. M. GRAHAM : A mon avis, cette compagnie devra obtenir une charte de ce Parlement avant de pouvoir commencer à développer de l'énergie.

M. R. L. BORDEN : Laissant cela de côté, la question est de savoir si oui ou non le Gouvernement, par décret ministériel peut conférer à une compagnie, en supposant qu'elle existerait déjà, le droit d'exécuter de semblables travaux.

L'hon. M. HAGGART : Le Gouvernement possède ce droit.

M. GERVAIS : C'est ce qui a été fait dans le cas de la rivière Chambly, et cette décision a été loin d'être populaire.

L'hon. M. GRAHAM : N'étant pas avocat, je n'aimerais pas à trancher cette question. Mais, à mon avis, comme il s'agit d'un cours d'eau international, il faudrait à l'exécutif des pouvoirs plus étendus que dans le cas d'une rivière intérieure.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourra-t-il prendre des renseignements sur ce point au ministère de la Justice? Je suis assez de l'avis de mon honorable ami (M. Graham), cependant, il serait préférable de renseigner exactement la Chambre sur l'état de la question.

L'hon. M. GRAHAM : Je demanderai l'avis du ministère de la Justice sur ce point. Je répète que je suis content que mon honorable ami ait saisi la Chambre de cette question. Elle intéresse non seulement ceux qui habitent le long du Saint-Laurent mais tous ceux qui ont des intérêts dans la navigation et l'industrie du transport, au Canada. Ces travaux pourraient affecter notre système de canaux et nuire à ce que nous désirons faire pour amener le trafic de l'Ouest à Montréal et de là à l'océan, par des voies canadiennes. C'est une très grande question qui mérite toute l'attention de la Chambre et avant de rien décider, elle doit être étudiée à fond. J'ai reçu de nombreuses protestations dans le sens que je viens d'indiquer des représentants de la navigation et des compagnies de transport et des propriétaires riverains dont les propriétés pourraient être ravagées. Non seulement je n'ai aucune objection à déposer les documents demandés, mais je le ferai avec plaisir.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre pourra-t-il déposer en même temps, sans qu'il soit besoin d'une motion régulière, un plan de cette partie du fleuve, pour que les députés aient une conception plus précise des travaux projetés ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ferai préparer un plan.

M. W. F. MACLEAN : Puis-je savoir si la Commission des eaux limitrophes a fait son rapport final ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois qu'il n'a pas encore été présenté.

M. J. D. REID (Grenville) : L'honorable chef de l'opposition a demandé si le Gouvernement aurait le droit d'autoriser de semblables travaux sans le concours du Parlement. Or, même si la demande lui en était faite, et si le Gouvernement décidait de per-

mettre l'érection d'un barrage aux rapides du Long Sault, la question devrait être soumise à la Chambre. Je connais bien cette partie du pays et je dis que ce serait un crime d'entreprendre d'endiguer le Saint-Laurent, aux environs de Cornwall. En premier lieu, ce barrage arrêterait la navigation. Tous les bateaux de la compagnie du Richelieu allant à Montréal descendent les rapides du Long Sault ; s'il y avait un barrage à cet endroit, les bateaux devraient passer par le canal et il ne serait pas possible de faire le trajet de Prescott à Montréal, dans une journée.

Deuxièmement, tous les ans, la glace cause des embaras dans le Saint-Laurent, ces embarras proviennent des barrages formés par la glace de la baie de Morrisburg qui descend et barre le chenal en face de Farran's Point. Ces barrages font monter le niveau du fleuve d'au moins 12 pieds, et presque toute la ville est inondée. Chaque année le Gouvernement est obligé d'envoyer des hommes briser la glace et livrer un passage à l'eau, et cela se fait depuis très longtemps.

Si un barrage était construit aux rapides du Long Sault, toute la glace depuis Prescott viendrait s'amonceler à ce barrage et tout le fleuve serait pris dans les glaces depuis le barrage jusqu'à Prescott. Je suis convaincu que le Gouvernement s'il étudie le moindrement la question, repoussera cette demande. Quant au barrage construit à Dickenson, il n'a rien à faire avec la navigation sur le fleuve. Il n'y a que quelques centaines de pieds entre l'île et le canal dans lequel il n'y a presque pas d'eau. Le chenal principal est entièrement séparé, et de plus, ce barrage construit pour la Saint Lawrence Power Company, devait élargir le chenal.

J'espère que le Parlement aura toute latitude de discuter la question et que le public sera tenu au courant que ce qui se fera. Que tous les intéressés, comme la compagnie de navigation Richelieu et Ontario et autres aient l'occasion d'être entendus et je suis certain que le Gouvernement n'écoutera pas un seul instant la proposition d'endiguer le fleuve Saint-Laurent à cet endroit.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : A titre de représentant d'un comté situé sur les bords du Saint-Laurent, je concours pleinement dans tout ce que vient de dire l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux quant à ce que penserait le peuple canadien s'il apprenait que le Gouvernement a autorisé la construction d'un barrage aux rapides du Long Sault. Le Gouvernement qui permettrait cela serait maudit à tout jamais par le peuple.

Mais je me suis souvent dit que nous avons à Fiddler's Elbow, sur le Saint-Laurent et plus bas, particulièrement au Long Sault, une puissance hydraulique au moins égale à celle du Niagara et je crois que le jour n'est pas éloigné où un esprit inventif nous dotera d'une turbine d'un genre particulier qui, sans géner la navigation, pourra développer à ces endroits une énergie égale à celle du Niagara. Au moyen d'une gigantesque roue à aube actionnée par le courant, on pourrait développer de l'énergie à l'infini et je suis persuadé qu'avant longtemps ce résultat sera atteint sans géner la navigation et sans détruire les beautés naturelles de notre fleuve. Pour ma part je suis absolument opposé à l'endiguement du fleuve au Long Sault et partout où il y a des rapides naturels.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud): Je connais la localité en question et je considère que c'est le plus bel endroit du pays. J'apprends avec plaisir, par conséquent, que le Gouvernement n'en a pas aliéné la moindre parcelle, car je suis convaincu qu'il peut le faire sans l'autorisation du Parlement. C'est un pouvoir qui relève de l'exécutif et j'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre déclarer qu'il n'entend pas se prévaloir de ce pouvoir sans consulter le Parlement. Cette partie du fleuve pourrait être utilisée comme producteur d'énergie, sans nuire à la navigation dans les rapides. Une digue qui ne s'étendrait qu'à quelque distance de la rive pourrait développer une énorme quantité d'énergie. Cela ne gâterait pas le paysage. D'ailleurs, je crois qu'il vaut mieux ne rien faire au sujet de ces rapides du Saint-Laurent, tant que le commission mixte nommée par les deux gouvernements n'aura pas présenté son rapport.

J'ai entendu dire que les commissaires ne sont pas d'accord sur les droits respectifs des deux pays, sur chaque rive et que l'ambassadeur anglais vient à Ottawa afin de travailler à arriver à une entente sur un plan que lui a soumis le gouvernement américain pour définir nos droits sur ces cours d'eau. Il reste encore à décider si la ligne de démarcation doit être située au centre du cours d'eau et si nous avons droit à toute l'eau qui coule de notre côté, ou seulement à la moitié. Toutes ces questions controversées devront être étudiées par la commission mixte et il faudra en venir à une entente, mais en attendant, on devrait s'abstenir de faire quoi que ce soit, au sujet de ces rapides.

L'endroit est un des plus pittoresques de l'Amérique et il ne faudrait rien construire qui fut de nature à en diminuer la beauté. C'est un de ces endroits qui doivent être laissés tels que la nature les a faits. Il est vrai que nous vivons dans un siècle utilitaire et que les 100,000 ou 150,000 chevaux-vapeur que ces rapides pourraient développer, seraient une compensation, mais pour le temps qui nous reste à vivre nous ne serons probablement pas appelés à en profiter, et pour ma part je voudrais que ce point du Canada restât un de nos sujets d'orgueil.

M. R. L. BORDEN : Je suis surpris d'entendre l'honorable député de Lanark-sud

(M. Haggart) déclarer que le Gouvernement peut décider cette question sans l'autorisation du Parlement. Il ne nous a pas dit quelle loi conférait ce pouvoir au Gouvernement et c'est un point sur lequel il nous faudrait des renseigenments plus précis de la part du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

En dehors de la question esthétique et des autres raisons qui ont été données, il y a ceci à considérer : toute l'énergie qui peut être développée à ces endroits appartient au peuple et ne doit pas être aliénée sans l'assentiment des représentants du peuple. Je ne puis donc trop répéter que même si le Gouvernement est revêtu de ce pouvoir, avant de rien décider, il devrait soumettre la question au Parlement et consulter les représentants du peuple.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est servi d'un langage qui peut être interprété comme une promesse que cela sera fait, et j'espère qu'on ne s'écartera pas de cette règle, car l'exploitation des grandes richesses naturelles doit être conduite de manière à apporter la plus grande somme d'avantage possible au peuple.

Le très hon. sir WILFRID LAURIR (premier ministre) : Bien que le Gouvernement soit saisi de cette question depuis un certain temps, jusqu'à présent nous n'avons pas cru devoir faire autre chose que transmettre à la commission des eaux limitrophes, la pétition qui nous a été envoyée. Au mois de septembre dernier—dans tous les cas, avant l'entrée dans le cabinet du ministère actuel des Chemins de fer et des Canaux—nous avons reçu une pétition des promoteurs de cette entreprise, mais la question nous a paru, à mes collègues et à moi, d'une telle importance, que nous avons jugé préférable de connaître l'opinion de la commission. Je ne sache pas que nous ayons reçu un rapport des commissaires, mais je suis informé que M. Gibbons, le président de la section canadienne s'est rendu à Montréal, pour consulter les différentes parties intéressées. Le rapport que j'ai reçu, qui n'est pas un rapport officiel, dit que tous les intéressés à Montréal, se sont déclarés absolument hostiles à ce projet. Et, autant que je puis voir, de ce côté-ci de la frontière, tous ceux qui se sont occupés de la question, se sont prononcés contre l'entreprise, pour des raisons utilitaires ou autres. Je crois savoir, cependant, que du côté américain, on se montre favorable au projet. Le Gouvernement n'entreprendra certainement pas de décider cette question sans donner à tous les intéressés toute la latitude nécessaire pour faire connaître leur manière de voir.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord): J'assistais à la séance de la commission des eaux limitrophes, tenue à Montréal et la prétention de l'honorable premier ministre que tous les intéressés canadiens sont opposés au projet, n'est pas tout à fait exacte, puisque la municipalité et la chambre de commerce de Cornwall avaient envoyé des délégations pour appuyer le projet, et que ces délégués ont soumis à la commission les résolutions votées par ces institutions en faveur du projet. L'association maritime avait des doutes sur les conséquences de l'entreprise, et la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, y était résolument opposée, sous prétexte que ces travaux gâteraient le paysage dont l'honorable député de Lanark-sud vient de nous faire une si belle description.

La question en est restée là. Les ingénieurs des deux sections de la commission mixte sont à étudier l'affaire, et autant que je sache, comme l'a dit l'honorable premier ministre aucun rapport n'a encore été présenté.

M. GERVAIS : Je désire citer la loi qui autorise le Gouverneur général en conseil à permettre la construction de digues et autres travaux dans toute rivière du Canada.

Je veux parler du chapitre 115 des Statuts refondus, intitulé : "Loi concernant la protection des eaux navigables." L'article 4 de cette loi est ainsi conçu :

Aucun pont, barrage, digue ni aboiteau ne peut être établi de manière à gêner la navigation, à moins que l'emplacement n'en ait été approuvé, et que l'ouvrage n'ait été construit et ne soit maintenu en bon état, conformément à des plans approuvés par le Gouverneur en conseil.

Je me permettrai de citer aussi l'article 8 du même chapitre :

Toute autorité locale, compagnie ou personne, peut procéder de la même manière pour obtenir l'approbation, par le Gouverneur en conseil, de l'emplacement et des plans de tous travaux exécutés avant le premier jour de mars mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf.

Ceci fut décrété au chapitre 32 de la 62-63e Victoria, c'est-à-dire en 1899. Pour cela, il a fallu valider l'article de la charte de la Compagnie Manufacturière de Chambly, 61e Victoria, chapitre 61 des Statuts de Québec. Cet article est ainsi conçu :

La compagnie ne construira aucun barrage à travers la rivière Richelieu et ne fera aucun travail gênant la navigation dans le canal sans avoir préalablement obtenu l'autorisation ou l'assentiment du Gouvernement ou du parlement du Canada.

M. W. F. MACLEAN. A quoi s'applique cette disposition ?

M. GERVAIS : Aux eaux navigables.

Sir WILFRID LAURIER : S'applique-t-elle aux eaux internationales ?

M. GERVAIS : Pas à mon avis d'après l'interprétation de certains députés. . .

M. W. F. MACLEAN : Je ne crois pas qu'elle s'y applique.

M. GERVAIS : Le caractère international des eaux changerait la question. Je crois qu'en ce cas l'Angleterre aurait à intervenir.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Dans le cas de la rivière Richelieu, il a fallu obtenir du gouvernement provincial de faire certains travaux.

M. GERVAIS : Oui, mais les eaux de la rivière Chambly—du Richelieu, comme on dit souvent—sont des eaux navigables ; et l'on sait parfaitement, aussi, que le parlement provincial de Québec a conféré certains privilèges à l'égard de cette rivière, à condition qu'ils soient confirmés par le Parlement fédéral. Mais je prétends que le parlement provincial n'avait pas le droit d'autoriser le barrage de ce cours d'eau. On renvoya donc la compagnie à Ottawa, et le Parlement fédéral modifia la loi alors en vigueur de façon à autoriser le Gouverneur en conseil à accorder la permission ou la confirmation désirée. Et cette permission fut effectivement accordée.

Voilà comment il se fait que les beaux villages de Chambly et de Richelieu furent dépouillés des richesses dont la nature les avait dotés,—et cela au profit de quelques particuliers sous le faux prétexte que c'était dans l'intérêt du pays en général.

(La motion est adoptée.)

## 3e LECTURE

Du projet de loi (n° 28), déposé par M. Macdonell, tendant à modifier la loi sur les droits d'auteur.

## DISCUSSION GENERALE DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 2) portant modification de la loi sur la marine marchande du Canada.

—Monsieur l'Orateur, la Chambre a déjà été saisie trois ou quatre fois de ce projet de loi ; c'est autant d'occasions où elle a pu, de même que les comités spéciaux auxquels il fut renvoyé, en faire une étude approfondie. Les dispositions du projet sont tellement familières à tous que, à moins d'y être particulièrement invité, je m'abstiendrai d'en faire une longue analyse. Le bill porte que les capitaines et les seconds des navires fréquentant les eaux intérieures du Canada ou faisant le cabotage dans les eaux canadiennes devront être des sujets anglais. Je propose de modifier l'article 75 de la loi sur la marine marchande en en retranchant les mots " ou les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins." Je propose aussi de retrancher le paragraphe 2 du même article, attendu qu'il serait absolument superflu au cas où le premier amendement serait adopté. L'article serait alors ainsi conçu :

Des examens peuvent être institués au Canada pour les sujets anglais qui projettent de devenir capitaines ou seconds de navires. . .

Et le reste. De cette façon, on le voit, les sujets anglais seraient seuls aptes à devenir capitaines ou seconds. A trois reprises déjà le projet a été renvoyé à des comités spéciaux. Celui de l'année dernière a fait une étude minutieuse de la question, recueilli nombre de dépositions et présenté un rapport. En justice pour ce comité, je dois rappeler qu'il évita dans son rapport de se prononcer sur le principe du projet de loi ; c'était sans doute pour le cas où il aurait pu venir à penser que ce principe n'était pas bon. Il se tint sur la réserve autant qu'un comité pouvait le faire—bien que les termes du rapport me parussent contradictoires—en déclarant qu'il présentait son rapport sans préjudice du principe du projet de loi.

Il ne s'agit pas seulement d'une mesure de représailles à l'endroit des Etats-Unis, comme l'ont donné à entendre certaines personnes qui se sont présentées devant le comité et ont demandé à être interrogées à titre de représentants de l'association des armateurs ; le principe même du projet de loi est excellent. Le principe de la loi américaine, qui veut que les capitaines et seconds des navires des Etats-Unis soient des sujets américains, est un bon principe. Il convient que toute nation exige que les navires de sa marine marchande soient commandés par de ses sujets. Si j'étais sujet américain, je serais en faveur de ce principe ; si j'en propose l'adoption au Canada, c'est que je le juge bon. Il est vrai que nous sommes actuellement en vilaine posture et que nous aurons un peu l'air d'user de représailles en opposant à nos voisins une mesure semblable à celle qu'ils ont déjà prise à notre égard ; mais, je le répète, le principe est sain, il convient de s'en prévaloir.

On trouvera dans le compte rendu des débats des années dernières nombre de pétitions auxquelles ce projet de loi a donné lieu. Depuis plusieurs années l'association des capitaines et des seconds a, à ses séances, voté nombre de résolutions en faveur de cette mesure législative, et nous avons aussi reçu des pétitions des capitaines et des seconds de divers ports canadiens, de Toronto, de Collingwood, de Midland et—ville qui pour être nommée la dernière, n'est pas la moins importante—de Sainte-Catherine. Toutes ces pétitions pressent le Gouvernement de faire ce que je lui demande ici pour protéger les Canadiens qui veulent rester sujets anglais et désirent en même temps suivre la carrière de marin au Canada.

J'ai déjà fait consigner aux débats les dispositions de la loi américaine relatives à

ce sujet ; ces dispositions, énoncées dans la loi approuvée le 28 mai 1896, portent qu'à compter du 1er janvier 1897—il y a onze ans de cela—nul ne sera apte à obtenir un certificat de capitaine ou d'officier de quart à bord d'un navire de la marine marchande des Etats-Unis s'il n'est né en ce pays ou complètement naturalisé sujet américain. Cela implique nécessairement que l'aspirant doit renoncer à son allégeance envers le roi Edouard et le Canada.

Cette année, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) étant disposé, me dit-on, à agréer le projet de loi, je m'abstiendrai de longues observations ; lorsqu'il sera délibéré en comité général, on pourra le modifier selon qu'on jugera convenable. Pour éclairer ceux qui avaient encore des doutes à ce sujet l'année dernière et prétendaient que les Etats-Unis n'appliquent pas toujours contre nous les dispositions de la loi, je me suis procuré les formules que doit remplir quiconque cherche à obtenir un certificat de capitaine aux Etats-Unis. La première formule est le certificat du receveur attestant que l'aspirant s'est conformé à toutes les conditions. Quant à la formule que l'aspirant doit remplir sous la foi du serment, elle est ainsi conçue :

District de.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..
Port de.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. ..
Moi.. .. .. .. .. .. .. .. ..capitaine du navire ayant nom le.. .. .. .. .. .. .. ..de .. .. .. .. .. .. .. ..tonneaux, je*.. .. .. .. .. que je suis un sujet des Etats-Unis, étant† .. .. .. .. .. .. .. ..et qu'ainsi Dieu me soit en aide.

*Insérez " jure " ou " déclare ".

†Insérez " né dans les limites de ce territoire " ou " naturalisé dans l'Etat de.. .. .. .. le.. .. .. .. .. .. .. ..jour de.. .. .. .. ..18.. .. .. .. ..en vertu de.. .. .. .. .. .. " en indiquant la loi ou le décret de naturalisation, ainsi que le tribunal ou le conseil.

Par cette formule, on le voit, l'aspirant est tenu de jurer qu'il est sujet américain de naissance, ou d'indiquer l'endroit et l'état où il s'est fait naturaliser, afin que l'on puisse établir son identité. Il est donc évident qu'il lui faut être sujet américain. Il se trouve que quiconque consent à renoncer à son allégeance envers le roi Edouard peut obtenir de l'emploi dans les deux pays; rien ne l'empêche d'être porteur d'un certificat canadien, puisqu'il n'est pas nécessaire d'être sujet anglais pour l'obtenir, et son titre de sujet américain lui permet d'obtenir un certificat aux Etats-Unis. Ainsi, à la faveur de la loi actuelle, celui qui est en mesure de jurer qu'il a en n'importe quel temps séjourné trois ans en un endroit quelconque du Canada, peut obtenir un certificat canadien, tandis que son titre de sujet américain lui permet de se faire décerner un autre certificat aux Etats-Unis. Le fait est que de nos jours les meilleurs navires sont presque tous sous le commandement d'officiers américains qui habitent...

M. L. G. McCARTHY : A quels endroits l'honorable député fait-il allusion en ce moment?

M. LANCASTER : Je parle des navires qui sillonnent les Grands lacs et passent par le canal Welland.

M. L. G. McCARTHY : Ne faitesvous pas allusion aux lacs du niveau supérieur?

M. LANCASTER : Mon observation ne vise pas seulement ces lacs-là, mais tous les navires qui passent par le canal Welland. On me dit qu'elle peut s'y appliquer d'une manière assez générale.

M. J. D. REID : De même qu'au Saint-Laurent.

M. LANCASTER : Probablement. En tout cas, je ne fonde pas mon raisonnement sur des chiffres ; si le principe est bon, il faut l'appliquer, n'y eût-il qu'un, deux ou une demi-douzaine de cas. Le principe qui est en cause, c'est que les navires de la marine marchande du Canada devraient être sous le commandement d'officiers devant allégeance à notre pays, au roi Edouard et à ses successeurs. Il est tout naturel de compter que si l'on protége les Canadiens qui suivent cette carrière, un plus grand nombre de nos jeunes gens intelligents l'embrasseront qui pourront ensuite atteindre à des situations que, en bien des cas, des étrangers occupent actuellement.

M. L. G. McCARTHY : Je tiens à répéter encore une fois, comme je l'ai fait depuis trois ou quatre ans, que j'approuve sans restriction le projet de loi déposé par mon honorable collègue. Je lui ai fait une question à propos d'un de ses avancés, parce qu'il me paraissait nuire un peu à sa cause en faisant une assertion aussi générale. Contrairement à ce qu'il pense, je ne crois pas que la plupart des navires qui sillonnent les lacs du niveau supérieur soient commandés par des officiers américains. Je ne pense par qu'un seul des steamers du Pacifique-Canadien soit sous le commandement d'officiers américains. Je suis presque certain qu'il ne se trouve pas un seul sujet américain à bord des navires de la compagnie de navigation du Nord faisant voile de Collingwood ou de Sarnia ; je ne sache pas, non plus—mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) peut me reprendre si je me trompe—qu'aucun des navires de la compagnie de transport de Midland soit sous le commandement d'officiers américains. Je ne le pense pas. Néanmoins, il existe un grief dont l'origine réside en ce qu'un nombre considérables des navires fréquentant les lacs du niveau supérieur sont commandés par des capitaines et des seconds américains. Ce grief est très réel.

Nos voisins du sud méconnaissent absolument à tout Canadien le privilège de se faire décerner le certificat de capitaine ou de second aux Etats-Unis. Hier soir, cette question des capitaines et des seconds est venue sur le tapis à propos des chantiers

maritimes, et il est temps que nous songions à protéger les Canadiens contre les restrictions que leur opposent les Etats-Unis. Nos voisins n'admettent que des officiers américains à bord de leurs navire; leurs lois fédérales posent en principe que pour avoir droit à un certificat de capitaine, de second, de mécanicien de première, de deuxième ou de troisième classe, ou encore moins que cela, il faut d'abord être sujet américain. Puisqu'ils font bien de légiférer dans ce sens, pourquoi ne protégerions-nous pas nos compatriotes dans une même mesure ? Il est temps, je crois, que nous fassions savoir qu'au Canada, pour obtenir un certificat de capitaine, de second ou de mécanicien, il faut d'abord être sujet anglais.

Le projet, me dit-on, n'est pas pratique, il aurait pour effet d'empêcher l'association maritime du Canada—qui ne manque jamais une occasion de le combattre—de se procurer les officiers dont elle a besoin. Cela, je ne le crois pas du tout ; elle aura tous les officiers qu'il lui faut, car les Canadiens valent bien les Américains. Nous ne réussirons qu'à la condition de commencer dès maintenant à former de bons capitaines et de bons seconds de nationalité canadienne. Je me plais à espérer que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) voudra bien annoncer qu'il agrée le bill et veut bien qu'il devienne loi.

La question n'est pas sans présenter certaines difficultés. La commission chargée de la refonte des Statuts nous a donné, à propos de la marine marchande, une loi complexe et fort difficile à comprendre ; vouloir en éclaircir un article, c'est s'exposer à être fort embarrassé à propos d'un autre. J'espère que les fonctionnaires sont parvenus à triompher de cette difficulté et que le ministre est préparé à nous annoncer que l'on va accorder une certaine somme de protection à nos compatriotes.

Nous avons été plus qu'indulgents. On prétend qu'à la faveur de notre loi une personne domiciliée aux Etats-Unis, peut venir prendre du service à bord de quelque navire au Canada et se faire compter comme du temps de séjour les mois d'été qu'il passe à bord. D'ordinaire le domicile d'un particulier est l'endroit qu'habite sa famille. Néanmoins, le citoyen américain est libre de laisser sa famille aux Etats-Unis, de venir prendre de l'emploi à bord d'un navire canadien pendant l'été et de se faire considérer comme ayant son domicile à l'endroit où on l'emploie. Au bout de trois ans, il lui est loisible de se faire décerner un certificat en qualité de sujet anglais. Cela ne me paraît pas juste. Le sujet anglais est celui qui, habitant en ce pays, prête serment d'allégeance, et je me plais à espérer que le ministre voudra bien laisser modifier la loi à cet égard.

M. J. D. REID (Grenville) : Monsieur l'Orateur, j'approuve en tout point les observations de mon honorable collègue de Lincoln (M. Lancaster? et de l'honorable député de Simcœ-nord (M. McCarthy). Ayant appuyé ce projet de loi l'année dernière, je tiens à lui continuer mon appui cette année. Je sais de source certaine que des américains sont porteurs de certificats de capitaine qui n'ont pas de domicile au Canada et n'y ont jamais habité. Pour obtenir ces certificats, ils se sont contentés d'alléguer qu'il leur suffisait d'avoir été employé à bord d'un navire canadien pour se conformer aux exigences de la loi. Je sais certains étrangers qui commandent des steamers canadiens quand des compatriotes de mérite pourraient le faire ; mais non, force leur est de se contenter d'occuper des situations inférieures parce que leurs rivaux ont pu obtenir d'être nommés capitaines par l'influence d'amis ayant des intérêts dans ces navires.

Le temps est venu, je crois, de s'occuper de nos compatriotes, et je compte que le ministre n'hésitera pas à se ranger à cet avis, non plus qu'à veiller à ce que le bill soit adopté assez tôt pour avoir force de loi dès la prochaine saison de navigation.

M. R. G. MACPHERSON (Vancouver) : L'amendement énoncé dans le projet de loi déposé par l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) n'est sans doute pas dépourvu d'une certaine valeur. Je n'y trouve pas plus à redire aujourd'hui que par le passé, bien que j'aie eu plus d'une fois l'occasion de prendre la parole sur ce projet, tant à la Chambre que devant le comité spécial auquel on l'avait renvoyé. Mais là où je diffère avec l'honorable député de Lincoln-et-Niagara et mon collègue de Simcoe-nord (M. McCarthy), c'est quand ils se prévalent de la devise : "Le Canada aux Canadiens." Le sentiment que cette devise leur suggère, je ne puis le partager. Il serait plus conforme au véritable principe de proclamer que les Canadiens doivent rester au Canada.

Je crois qu'une bonne partie de notre étroitesse d'esprit à cet égard provient de ce que beaucoup d'entre nous abusent de la divise : Le Canada aux Canadiens. C'est un fait bien connu que pendant nombre d'années les affaires n'allaient guère dans ce pays et les jeunes Canadiens qui désiraient naviguer allaient naturellement aux Etats-Unis. Pendant assez longtemps, ils purent exercer la carrière de leur choix. J'ai connu des Canadiens qui depuis des années, faisaient du cabotage sur la côte américaine du Pacifique avec le grade de capitaine ou de mécanicien. Plus tard la loi américaine fut appliquée avec plus de vigueur et cela n'est plus possible aujourd'hui. Mais parce que les Américains agissent ainsi, je ne crois pas que ce soit une raison pour que nous fassions la même chose. La meilleure règle à suivre c'est de faire en sorte, autant que possible, que nos jeunes gens se trouvent dans la même situation que les Américains occupaient aux

Etats-Unis ou dans tout autre pays ; c'est-à-dire qu'ils ne soient pas obligés de s'expatrier, ou de renoncer à leur nationalité pour trouver de l'emploi, comme cela s'est vu par le passé et comme cela se verra encore s'ils sont obligés de se servir de navires américains, de l'autre côté de la frontière. A l'heure présente nous avons dans la Colombie-Anglaise beaucoup de citoyens qui ne sont rien autre chose que des sujets britanniques ; mais nous en avons aussi un assez grand nombre qui occupent des positions de capitaines, de seconds ou de mécaniciens, et qui vivent dans la Colombie-Anglaise et continueront probablement à y vivre, et qui n'ont jamais prêté le serment de naturalisation. Ce bill les obligera à se mettre en règle. Je ne vois pas de représailles dans cette disposition et je considère qu'il n'est que juste de décréter qu'à l'avenir, sur la mer ou sur les lacs, nos navires ne seront confiés qu'à des sujets britanniques ou à ceux qui se seront mis en règle avec la loi anglaise.

Sans doute ces marins sont déjà en règle avec nos lois s'ils opèrent dans les eaux canadiennes, mais je dis qu'il est de beaucoup préférable que nos navires soient commandés par des sujets britanniques. Tout dernièrement, dans la Colombie-Anglaise, nos amis asiatiques n'avaient aucune difficulté à obtenir des certificats de capitaine et de second. Quand une chose nous touche d'aussi près, on y porte naturellement plus d'intérêt. Je dois dire aussi qu'à mon avis, beaucoup d'examinateurs se montrent très négligents. Tous ceux qui ont navigué dans les eaux de la Colombie-Anglaise n'éprouvent aucune difficulté à obtenir un certificat et il me semble que les examens devraient être plus sévères. Quand un aspirant se présente on lui demande un tas de futilités comme : ceci est-il bleu, jaune ou vert ; au bout de 20 minutes tout est fini et le certificat est accordé. Je ne veux pas dire que le département de la Marine soit au courant de ces négligences, mais elles existent et je suis convaincu qu'une discipline plus sévère aurait d'excellents résultats pour toute la marine marchande du pays. Pour ces raisons, j'approuve le principe que consacre le bill déposé par l'honorable député.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je ne suis pas très au courant de cette question, et je ne prendrais par la parole si plusieurs de mes commettants ne m'avaient prié, à plusieurs reprises, d'appuyer ce bill, dont j'approuve entièrement le principe. Je suis en faveur de réserver pour les Canadiens tout ce que nous pouvons leur réserver du Canada et des choses canadiennes. Je désire que les Canadiens aient toutes les occasions possibles d'embrasser des carrières lucratives dans ce pays et, partant, je suis en faveur du bill.

M. F. F. PARDEE (Lambton-ouest): J'approuve le principe du bill, mais je tiens à relever une remarque faite par l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy). Il demande qu'un certificat ne puisse être accordé qu'à un sujet britannique, domicilié en territoire canadien. Une pareille loi aurait des conséquences regrettables et ne nous ferait pas atteindre le but que nous visons. Il ne faut pas oublier que tout le long de la frontière et même loin dans l'intérieur du pays, on trouve des gens possédant des certificats de capitaine, de second, et de mécanicien de première, de deuxième et de troisième classe, sur des navires américains. Bien qu'ils soient citoyens américains et aient obtenu leurs papiers de naturalisation depuis nombre d'années, ils ont toujours continué à vivre au Canada, en dehors des saisons de navigation ; leurs familles sont ici, et leurs salaires sont dépensés ici. Il faut tenir compte de cet état de choses.

Il y a quelques années, quand la Lake Carrier's Association adopta une résolution exigeant d'être domicilié aux Etats-Unis pour pouvoir agir comme capitaine, officier ou mécanicien sur un navire américain, beaucoup de gens, dont quelques-uns habitaient mon comté et que je connaissais personnellement, furent obligés d'aller vivre aux Etats-Unis avec leurs familles.

Si nous votions une loi décrétant que des certificats ne seront accordés qu'à des sujets britanniques domiciliés au Canada, on pourrait s'attendre à des représailles de la part des Etats-Unis. Cela ne serait pas juste envers ces officiers de navires américains qui sont domiciliés au Canada et dont les familles ont toujours vécu ici. Les différents articles du bill ont été discutés devant des comités spéciaux, pendant plusieurs sessions et c'est la décision finale de ces comités et de la Chambre que l'adoption de ce bill nous donnerait une excellente loi.

Toutefois, ce sont de ces prescriptions législatives que nous devons éviter soigneusement de rendre trop rigoureuses, de crainte de nous attirer des représailles de de la part des Etats-Unis. Il ne faut pas perdre de vue qu'en pareille occurence, la flotte marchande du Canada, qui est relativement faible, serait débordée par celle des Etats-Unis dont le tonnage est formidable, et que bien des gens qui aiment à vivre au Canada seraient privés de leur emploi à bord des navires américains sans avoir la chance de s'engager sur les navires canadiens. Il serait inopportun de décréter des lois qui pourraient amener un tel résultat.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : La proposition du représentant de Lincoln (M. Lancaster) me sourit beaucoup, mais des considérations applicables aux provinces maritimes et au littoral de l'Atlantique m'empêchent de l'appuyer. La modification que propose l'honorable député a trait à la navigation dans les eaux intérieures et à la navigation de cabotage au Canada. Les " eaux intérieures du Canada " signifient

toutes les rivières, les lacs et autres eaux navigables au Canada ; à l'exception des baies et golfes d'eau salée sur la côte de la mer, et comprend le fleuve Saint-Laurent entre la Pointe aux-Pères, sur la rive sud, et la Pointe-Orient, sur la rive nord. Le projet de loi mentionne aussi le cabotage, et cette expression signifie maintenant un voyage entre un port ou lieu quelconque situé sur la côte orientale du Canada et un autre sur cette même côte, ou tout port ou lieu de Terre-Neuve, du Labrador, de Saint-Pierre ou Miquelon, ou de la côte orientale des Etats-Unis jusqu'au cap Hatteras, vers le sud. Il y a quelques années la navigation de cabotage s'étendait jusqu'à la pointe extrême de l'Amérique du Sud, mais elle a maintenant pour limite le cap Hatteras. La principale raison qui m'a engagé à déclarer que je ne suis pas prêt à donner mon adhésion au projet de loi, c'est qu'il est presque impossible, dans les Provinces maritimes, d'engager des officiers ou des matelots pour nos bâtiments. Depuis la rentrée des Chambres, j'ai moi-même reçu de mes commettants trois requêtes me priant d'obtenir que le département des Douanes permette à des navires de quitter le port d'embarquement sans avoir de second à bord, parce qu'ils ne pouvaient pas s'en procurer. Ils avaient vraiment essayé d'en engager, mais ils n'avaient pas réussi. Je sais qu'un brigantin, qui était à l'ancre à Bridgewater, dans le comté de Lunenburg, en attendant son départ pour l'Amérique-du-Sud, n'a pas pu se procurer un second breveté dans toute l'étendue des Provinces maritimes. Je connais plusieurs autres cas du même genre. Il est aujourd'hui impossible, et il l'a été depuis des années, de se procurer un nombre suffisant de seconds dans ces provinces. A vrai dire, l'adoption de ce projet de loi n'empirera peut-être pas la situation sous ce rapport, mais il participe de la nature d'une restriction et, bien que j'aie constaté dans les Provinces maritimes un fort courant d'opinion en faveur de la doctrine dont l'honorable député a eu l'idée, cependant les expéditeurs maritimes y sont hostiles à tout projet de cette nature. En réalité, les équipages des navires canadiens dans les eaux de l'Atlantique se sont pas composés de Canadiens. Je ne saurais dire pourquoi, mais il est avéré que la plupart de nos seconds et de nos hommes d'équipage ne sont pas des Canadiens et, conséquemment, la concurrence américaine ne nous cause aucun désagrément. Bien que j'approuve le principe qui lui sert de base, je me prononcerai contre ce projet de loi, parce qu'il tend à imposer des restrictions et qu'il aggraverait les inconvénients qu'on éprouve sur le littoral de l'Atlantique, surtout vu qu'il a trait à la navigation de cabotage qui comprend les voyages entre les ports du Saint-Laurent et ceux de la côte orientale de l'Atlantique.

M. A. K. MACLEAN.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Pour diverses raisons, les problèmes qui sont soumis à la Chambre à l'heure qu'il est, ont une certaine importance. Je puis dire que j'ai constaté, en appliquant la loi concernant la marine marchande au Canada, qu'elle a subi de temps à autre des retouches qui ne cadrent pas avec l'ensemble de ses dispositions. Je crains même que le projet de loi de l'honorable député n'implique une autre de ces dispositions qu'il faut bien peser avant de les adopter. Deux articles de la loi sur la marine marchande au Canada ont trait à la question à laquelle se rapporte le projet de loi de mon honorable ami ; l'un concerne la navigation dans les eaux intérieures et l'autre, la navigation au long cours. Ce sont les articles 74 et 75 dont les dispositions sont identiques. Ils décrètent que, pour subir les examens des capitaines ou des seconds, il faut être sujet britannique ou être domicilié au Canada depuis trois ans. Je ferai peut-être aussi bien de lire ces articles :

74. Des examens peuvent être institués au Canada, pour les sujets anglais ou pour les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins, qui veulent devenir capitaines, ou premiers ou seconds officiers de navires de long cours, ou qui veulent obtenir les certificats ci-après mentionnés pour le commandement de navires de long cours.

75. Les examens peuvent être institués au Canada pour les sujets britanniques ou pour les personnes domiciliées au Canada depuis trois ans au moins, qui ont l'intention de devenir capitaines ou seconds de navires qui desservent le commerce sur les eaux intérieures du Canada ou sur les eaux secondaires du Canada, ou font la navigation de cabotage, ou qui désirent obtenir les certificats d'habileté ou de service ci-après mentionnés.

Je n'ai pas encore pu découvrir pourquoi ces articles absolument identiques se rencontrent dans nos lois ; c'est probablement parce que le Parlement a, de temps à autre, adopté des amendements dont l'un avait trait à une question et les autres, à d'autres questions, sans tenir suffisamment compte de leur concordance avec les dispositions générales de la loi.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi n'y a-t-on pas remédié lors de la refonte des statuts?

L'hon. M. BRODEUR : On ne pouvait pas y remédier parce que les commissaires chargés de la refonte étaient tenus de serrer de près le texte des anciens statuts. Mais, je puis dire que j'ai étudié quelque peu la question et qu'un jour, lorsque j'en aurai le loisir, j'entreprendrai de rédiger une loi sur la marine marchande qui se tiendra debout. A divers endroits de cette loi se trouvent des définitions différentes des mêmes expressions. Ainsi, il n'y a pas lieu de donner différentes définitions du mot "navire" à cinq ou six endroits. Cela rend

plus difficiles l'application et l'interprétation de la loi.

Ces deux articles nous apprennent qu'il faut être sujet britannique ou être domicilié au Canada depuis trois ans pour devenir capitaine ou second. Mon honorable ami propose que la clause concernant le domicile ne s'applique pas à la navigation dans les eaux intérieures ou secondaires du Canada ni à la navigation de cabotage. Ici se présente la question : Pourquoi l'honorable député n'applique-t-il cette disposition qu'aux eaux intérieures ou secondaires ? Si le principe est bon dans un cas, pourquoi ne le serait-il pas dans l'autre ? S'il est opportun—ce que je n'affirme pas—de biffer la clause relative au domicile lorsqu'il s'agit de la navigation dans les eaux intérieures, pourquoi faut-il l'appliquer à la navigation au long cours ?

M. LANCASTER : A mes yeux, c'est parce qu'elle ne nuit pas à la navigation au long cours comme à l'autre ; et, deuxièmement, si elle lui nuit, rien n'empêche que nous n'appliquions le remède à la partie du pays pour laquelle nous pouvons rendre des lois. Ceux que ma proposition concerneraient seraient certainement des sujets anglais, parce que ce seraient des Canadiens travaillant dans le pays dont ils sont les sujets. Voilà la différence entre les deux catégories d'individus. L'une comprend ceux qui parcourent le monde sur des navires de long cours ; l'autre embrasse ceux qui vivent au Canada, et il est beaucoup plus probable que ces derniers sont sujets anglais parce qu'ils travaillent dans leur patrie qui est une terre anglaise.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne partage pas l'avis de l'honorable député. Un sujet anglais ne veut pas dire un citoyen du Canada. Il peut être un Indou ou un habitant des Iles-Britanniques ou d'une autre partie du monde comprise dans l'empire britannique.

M. LANCASTER : Mais le projet de loi s'appliquera à celui qui gagne sa vie au Canada, n'importe où.

L'hon. M. BRODEUR : Pourquoi établirait-on une distinction entre celui qui est à bord d'un caboteur et celui qui est à bord d'un navire de long cours?

M. LANCASTER : Le principe est le même, mais l'inconvénient est moindre.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'en suis pas sûr. Pourquoi exigeons-nous que l'équipage de nos navires se compose de sujets anglais? Parce que ces navires peuvent parfois être réquisitionnés, en cas de guerre, par exemple, et quelle sorte de navires mettrait-on en réquisition pour prendre part aux hostilités?—des navires de longs cours.

M. LANCASTER : Cela dépendrait de la nation à laquelle on ferait la guerre. Au cas d'un conflit avec les Etats-Unis, ce ne serait pas des navires de long cours.

L'hon. M. BRODEUR : En ce cas-là, ne serait-il pas à propos d'avoir des capitaines anglais à bord des navires.

M. LANCASTER : Je le pense.

L'hon. M. BRODEUR : Il serait donc plus important de confier le commandement des navires de long cours à des sujets anglais. Ce n'est pas ce que l'honorable député nous propose. Il propose que le capitaine d'un navire, pendant un voyage de cabotage, soit un sujet anglais ou une personne qui a eu son domicile au Canada pendant trois ans avant de passer ses examens.

M. LANCASTER : Qu'il soit un sujet anglais.

L'hon. M. BRODEUR : Mais il laisse de côté celui qui, s'il survenait des difficultés avec une puissance étrangère ou une déclaration de guerre, aurait le commandement d'un navire qui serait probablement mis en réquisition. Mon honorable ami n'est pas logique. Nous devrions avoir une doctrine qui s'appliquerait à tous les cas et n'aurait pas trait seulement à une partie du pays. C'est là mon avis.

M. LANCASTER : Je le partage.

L'hon. M. BRODEUR : Tant qu'à modifier la loi, nous devrions opérer un changement d'une application générale et non un changement ne concernant qu'une partie du pays. La proposition de l'honorable député rendrait fort difficile l'administration de ses calculs, mais l'inconvénient n'est pas aussi grave qu'il le croit, en ce qui a trait à la navigation dans les eaux intérieures. Il se rappelle, sans doute, les dépositions prises, l'an dernier et l'année précédente, par le comité spécial auquel son bill fut renvoyé. Il a été prouvé devant le comité que, depuis douze ans, nous avions délivré des certificats à 3,659 personnes pour le cabotage et la navigation dans les eaux intérieures ou secondaires. De ce nombre, 79 certificats seulement ont été délivrés à des personnes domiciliées au Canada depuis trois ans et, parmi ces 79 personnes, il n'y avait que 14 Américains. Ainsi, la situation n'est pas aussi grave que l'honorable député le prétend.

Voici une autre considération que je désire lui signaler. Est-il certain que nous ayons le droit de décréter les dispositions législatives qu'il propose? Les lois anglaises de 1854 et de 1894 sur la marine marchande tranchent cette question. Je puis citer à l'honorable député un passage du traité d'Abbott "Merchant Ships and Seamen." Cet auteur dit :

Il est aussi décrété que, lorsque la législature d'une possession britannique pourvoit à l'examen des capitaines, seconds et mécaniciens et à la remise de certificats à iceux, et lorsque le ministère du commerce fait rap-

port que cet examen est aussi efficace que ceux qui ont lieu dans le Royaume-Uni, et que ces certificats sont émis aux mêmes conditions que les certificats émis aux termes de la loi, Sa Majesté peut, par décret du conseil déclarer que ces certificats ont la même valeur que s'ils avaient été accordés aux termes de la loi et elle peut leur appliquer les dispositions de la loi.

L'an dernier, M. Lloyd George, président du Conseil du Commerce, a déposé à la Chambre des communes un projet de loi que le Sénat a modifié, je crois. Ce projet de loi n'avait pas une portée aussi grande que celle que l'honorable député se propose de donner à son bill.

M. R. L. BORDEN : Quelle était sa portée ?

L'hon M. BRODEUR : Je n'ai pas le projet de loi sous la main, mais voici la note que j'ai : Le 20 mars, 1906, l'honorable M. Lloyd George a proposé la 2e lecture d'un bill interdisant l'engagement à bord des navires anglais de marins n'ayant pas une connaissance suffisante de la langue anglaise. C'est l'unique restriction. Je ne crois pas qu'il y ait aucune réserve à l'égard des capitaines et des seconds. Naturellement, les capitaines et les seconds doivent passer un examen en Angleterre, mais on n'a pas décrété qu'ils doivent être des sujets anglais.

M. LANCASTER : Le ministre dit-il que nous ne pouvons pas décréter qu'ils devront être sujets anglais ?

L'hon. M. BRODEUR : Je doute que nous le puissions.

M. LANCASTER : En quoi consiste le défaut de juridiction ?

L'hon. M. BRODEUR : Je viens de citer l'article de la loi anglaise de 1894 sur la marine marchande, qui dispose que le ministère du commerce d'Angleterre examinera nos certificats et qui lui permet de ne pas les approuver, s'ils découvrent que notre loi vient en conflit avec la loi anglaise. Si nous décrétions des dispositions qui ne s'accorderaient avec les lois du parlement anglais, un Américain pourrait se présenter devant le Conseil du commerce d'Angleterre, y subir un examen, et avoir le droit de venir au Canada comme capitaine ou second.

M. LANCASTER : Pas dans les eaux intérieures du Canada.

M. BERGERON : A bord de tous les navires anglais.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si nous manquons plus de juridiction pour décréter que celui qui demandera à passer l'examen devra être sujet anglais que pour décréter qu'il devra être domicilié au Canada depuis trois ans ?

M. BRODEUR

L'hon. M. BRODEUR : Cette loi a été soumise au parlement anglais, après son adoption, et les autorités l'ont acceptée. Mais, depuis, le parlement anglais a adopté la nouvelle loi de 1894 qui diffère de la nôtre et il a décrété que ses prescriptions s'appliqueront à toutes les possessions anglaises.

Pouvons-nous invalider des dispositions législatives concernant le Canada qui ont été adoptées par le parlement anglais ? Si les autorités anglaises émettent des certificats, les porteurs de ces certificats n'auront-ils pas le droit de prendre le commandement d'un navire anglais au Canada ? Supposons qu'un Américain passe son examen devant le Conseil du commerce d'Angleterre, n'aura-t-il pas le droit de prendre le commandement de n'importe quel navire de cette nationalité, car nos navires sont des navires anglais. Voilà la situation telle qu'elle se présente.

M. R. L. BORDEN : La conclusion logique de ce raisonnement, c'est que le parlement anglais, en adoptant la loi de 1894, peut avoir annulé les dispositions de la loi canadienne qui a trait au domicile.

L'hon. M. BRODEUR : C'est possible.

M. R. L. BORDEN : Je crois qu'il est à propos de nous assurer de notre situation à cet égard.

L'hon. M. BRODEUR : Voilà précisément quelle est la situation. Le sous-ministre de la Justice avec qui j'ai discuté cette question doute fort qu'il y ait plusieurs articles de notre loi sur la marine marchande qui demeurent en vigueur. La loi anglaise de 1854 sur la marine marchande s'appliquerait à toutes les possessions britanniques. En 1867, la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise nous a conféré le droit de rendre des lois relativement à la navigation et à la marine marchande. D'année en année, nous avons adopté des prescriptions législatives qui furent soumises à l'approbation des autorités anglaises. L'Angleterre aussi a, d'année en année fait subir des retouches à la loi de 1854. Par conséquent, à certains égards, la loi ne concordait plus avec nos statuts revisés. En 1894, le parlement anglais a abrogé la loi de 1854 et adopté de nouvelles dispositions. Cette loi de 1894 diffère de la nôtre sous plusieurs rapports, cependant le parlement anglais a déclaré que certaines parties s'appliqueraient aussi aux possessions anglaises. Que faut-il penser des articles qui viendraient en conflit ? C'est un problème grave et difficile que les tribunaux canadiens n'ont jamais résolu, autant que j'ai pu m'en assurer. J'ai l'intention de m'en occuper. Je me proposais de résoudre le cas particulier que l'honorable député (M. Lancaster) mentionne dans un projet de loi que j'aurais déposé à cette session. Je ne m'engage pas à adopter la doctrine énoncée dans le bill de l'honorable député. Je

m'y prendrai d'une autre manière, mais j'atteindrai probablement au même but. Mais, avant d'adopter le projet de loi, il faudra vraisemblablement le soumettre aux autorités anglaises, afin d'obtenir leur consentement. Vu certaines dispositions qui viennent en conflit, je crains que nous n'ayons pas le pouvoir de trancher la question de la manière suggérée par l'honorable député. Dans les circonstances, je ne m'oppose pas à ce que ce projet de loi soit renvoyé devant un comité. Mais, je ne souscris pas tout à fait au principe qui est à sa base. Je me propose de déposer à cette session un projet de loi traitant des sujets que je viens de mentionner.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough) : Si je comprends bien le projet de loi, il empêcherait un étranger de devenir capitaine d'un navire canadien. La loi actuelle dispose que des examens peuvent être institués au Canada pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées en ce pays depuis trois ans au moins, qui veulent devenir capitaine ou seconds de navires qui desservent le commerce sur les eaux intérieures ou les eaux secondaires du Canada, ou qui font la navigation de cabotage, ou qui désirent obtenir des certificats d'habileté ou de service. C'est-à-dire qu'un étranger domicilié au Canada depuis trois ans au moins, s'il peut subir l'examen avec succès, obtiendra un certificat canadien. Mais, l'auteur du projet de loi propose d'abroger le second paragraphe qui est ainsi conçu :

Les sujets de puissances étrangères qui servent sur des navires enregistrés au Canada et desservent le commerce sur les eaux intérieures du Canada, ou sur les eaux secondaires du Canada, ou font la navigation de cabotage, sont réputés domiciliés au Canada pendant la durée de ce service.

Aux termes de la loi actuelle, un étranger qui sert sur un navire canadien pendant trois ans, a le droit, à l'expiration de ses délais de demander ses lettres de naturalisation et de devenir sujet anglais, s'il le désire. Mais, si vous supprimez ce paragraphe, un étranger qui voudra devenir capitaine d'un navire canadien, devra cesser d'être matelot et venir habiter au Canada pendant trois ans pour se faire naturaliser. Cela semble absurde.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas bien la difficulté.

M. SINCLAIR : Actuellement, la durée du service à bord d'un navire anglais compte comme séjour au Canada. Au bout de trois ans, un étranger qui a servi un navire anglais peut se faire naturaliser parce que, nous le savons tous, il faut pour cela avoir été domicilié au pays pendant trois ans. Mais, la suppression de cette clause l'empêcherait de compter la durée de son service comme temps de résidence au pays. Par conséquent, s'il voulait devenir capitaine de l'un de nos navires, il n'aurait pas autre chose à faire qu'à cesser d'être matelot et à habiter sur le territoire canadien.

M. R. L. BORDEN : S'il a eu son domicile au Canada pendant trois années, pourquoi ne serait-il pas naturalisé ?

M. SINCLAIR : Comment pourra-t-il avoir son domicile au Canada s'il est obligé de renoncer à son emploi? Un matelot peut servir toute sa vie durant sur des navires canadiens sans jamais avoir son domicile au Canada.

M. LANCASTER : Nous ne voulons pas qu'une personne ait fait du service pour avoir qualité; nous exigeons qu'elle soit sujet anglais.

M. SINCLAIR : Et cela exige un séjour de trois ans au Canada.

M. LANCASTER : Pourquoi jouirait-il d'un privilège spécial?

M. SINCLAIR : Mais, aux termes de la loi actuelle, il est réputé domicilié au Canada pendant la durée de son service sur un navire anglais, et nous supprimons cette disposition. A part cela, le bill est inopportun. Naturellement, nous sommes tous d'avis de donner la préférence aux Canadiens, mais, le représentant de Lunenburg (M. A. K. Maclean) l'a dit, ce serait imposer une nouvelle restriction qui nous empêcherait d'obtenir des officiers pour nos navires. Je crains aussi que ce soit un sujet de mécontentement parmi nos amis d'au delà la frontière. Plusieurs habitants de ma province servent sur des navires aux Etats-Unis. Je suis d'avis que la plupart des capitaines des navires qui partent de Gloucester sont Canadiens. On me dit aussi que nombre d'entre eux réussissent à obtenir leurs certificats sans devenir sujets américains. Aux Etats-Unis, il semble possible, à celui qui manifeste l'intention de devenir sujet américain, d'obtenir après avoir subi l'examen, un certificat lui permettant de commander un navire américain. Si cela est vrai, on élude la loi. Mais j'ai maintes fois rencontré des hommes qui remplissaient les fonctions de capitaine sur des bâtiments américains et qui sont encore sujets canadiens.

Je les ai vus en temps d'élection jurer qu'ils étaient sujets canadiens bien qu'ils fussent capitaines sur des navires américains. Ils m'ont toujours dit que lorsqu'ils manifestaient l'intention de devenir sujets américains, on leur permettrait de passer l'examen et d'obtenir le certificat américain. Dans les Provinces maritimes, il y a un grand nombre de citoyens qui sont capitaines de navires des Etats-Unis, et je ne me rappelle pas d'avoir entendu parler d'un seul américain qui soit venu prendre le commandement d'un navire canadien. Par conséquent, cette question d'une invasion de la part des Américains n'a aucune importance pour la populatioin des Provinces maritimes;

toute la difficulté semble provenir des Grands lacs. S'il est nécessaire d'adopter des mesures à l'égard des Grands lacs, je prierai la Chambre de faire en sorte qu'elles ne s'appliquent pas aux Provinces maritimes.

M. R. L. BORDEN : Envisageant à son point de vue constitutionnel la question que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) vient de soulever, il est indéniable que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise donne au parlement du Canada le pouvoir exclusif de faire des lois sur certains sujets, entre autres sur celui qui nous occupe en ce moment, en tant qu'il s'agit des eaux intérieures du Canada. L'effet de l'expression "exclusivement" par rapport à la loi concernant la validité des lois coloniales de 1865, a donné lieu à bien des discussions, et je comprends très bien que le parlement impérial, ayant modifié depuis 1867 les lois relatives à la marine marchande, et statué expressément que ces lois ainsi modifiées s'appliqueront à tout l'empire, le doute soulevé par le ministre de la Marine et des Pêcheries ait sa raison d'être. Quiconque à court délai ou même après une étude très attentive, tenterait d'éclaircir ce doute, se heurterait à une impossibilité. Les tribunaux seuls pourraient peut-être déterminer l'interprétation exacte de cette expression, mais il paraît d'extrême importance que nous sachions, pour ce qui concerne la compétence législative du parlement canadien en matière de marine marchande, si aucune de nos lois a été en tout ou en partie abrogée par quelque loi impériale de date récente, et je croirais que c'est le devoir du Gouvernement de s'occuper immédiatement de cette question, et, au besoin, de spécifier, comme il en a le pouvoir, un cas qui sera soumis à l'interprétation de la cour suprême. Naturellement, il nous reste l'autre et probablement la meilleure alternative qui consiste à étudier les modifications apportées par la législation anglaise aux lois qui régissent la marine marchande au Canada, afin de s'assurer, s'il y a lieu, jusqu'où elles diffèrent de notre législation, et de déterminer en premier lieu, s'il y aurait quelque réel danger ou difficulté à harmoniser nos lois à celles du parlement impérial. Je crois que ce serait là notre premier sujet d'étude ; et s'il arrivait, après étude et attention de la part du Parlement, que nous ne pouvions établir cette harmonie, alors il me semble que ce serait indiscutablement dans l'intérêt public que nous sachions le plus tôt possible si la législation impériale abroge en quelque façon la loi de l'Amérique septentrionale anglaise et restreint notre pouvoir de légiférer nous-mêmes en la matière.

L'hon. M. BRODEUR : Cet appel au tribunal dont parle l'honorable député, pourrait n'être que d'une loi affectant les provinces, car je ne crois pas que nous puissions soumettre à la cour suprême l'interprétation d'une loi qui affecte la législation anglaise.

M. R. L. BORDEN : Le point est de savoir si nous avons le droit de soumettre à la cour suprême la décision d'une question qui entraîne l'interprétation d'une loi du parlement impérial.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas de doute possible. Nous n'avons pas le droit de soumettre une loi impériale à l'interprétation de la cour suprême du Canada. Il faut que ce soit une disposition de notre propre loi.

M. R. L. BORDEN : Je veux savoir si le doute de l'honorable ministre porte sur notre droit de nous adresser à la cour suprême pour savoir si notre législation sur la marine marchande a été abrogée par quelque loi impériale. Il y aurait doute, naturellement, car dans ce cas nos tribunaux seraient appelés à interpréter une loi impériale. Il est possible qu'un renvoi à la cour suprême entraînant l'interprétation d'une telle loi n'entre pas dans l'esprit de la loi qui régit cette procédure. Y a-t-il quelque autre doute au sujet des lois provinciales ?

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas de doute que nous avons le droit, en vertu de la loi qui concerne le renvoi à la cour suprême des conflits de juridiction, de soumettre à cette dernière la validité de ces lois provinciales, ou des lois fédérales dans leurs relations avec les lois provinciales ; mais je doute fort que nous ayons le droit de nous adresser à la cour suprême pour décider de la validité d'une loi qui entraînerait l'interprétation de la validité d'une loi adoptée par le parlement anglais.

M. R. L. BORDEN : C'est précisément ce à quoi je veux en venir. La validité de notre propre loi dépend de l'interprétation d'une loi anglaise, par conséquent il est possible que nous n'ayons pas le droit de soumettre la question à la cour suprême. Je conçois très bien le doute à ce sujet. Il pourrait mettre obstacle à l'adoption du moyen que j'ai suggéré, et alors il faudrait en trouver un autre.

L'hon. M. BRODEUR : Il faudrait soumettre le cas au conseil privé.

M. R. L. BORDEN : Oui, au conseil privé. Mais il me semble qu'il faudrait d'abord savoir si nous ne pourrions pas mettre d'accord nos lois avec celles du parlement impérial. Si cela était possible, le renvoi à la cour suprême deviendrait inutile. Dans le cas contraire, il faut résoudre la difficulté par quelque autre moyen.

M. W. F. MACLEAN : Alors vous serez tenu de comparer constamment vos lois avec celles du parlement impérial.

M. R. L. BORDEN : Non. Je crois qu'il serait du devoir du parlement impérial dans

ces matières, de se consulter sans cesse avec le gouvernement canadien au sujet des modifications qui concernent notre pays. Les auteurs de droit constitutionnel affirment, comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et d'autres juristes de la Chambre, qui ont étudié les lois constitutionnelles le savent, qu'il existe une grande différence entre la faculté législative et la faculté constitutionnelle de faire les lois. Le roi d'Angleterre, comme membre du parlement impérial, a le pouvoir, par son état, la compétence législative d'invalider toute loi de son royaume, mais cette prérogative n'a pas été exercée en Grande-Bretagne depuis le règne de la reine Anne, et on peut dire qu'elle est désuète. Il est inutile de donner d'autres exemples qui sont nombreux. Bien que le parlement impérial a le droit absolu par lui-même d'abroger la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, en tant qu'il s'agisse de lois affectant notre pays, je soutiens humblement qu'il n'a pas le droit constitutionnel d'en agir ainsi sans au préalable consulter le gouvernement du Canada, afin de s'assurer si la loi projetée rencontrera et remplira les besoins et les exigences de la population canadienne. De sorte que nous ferions bien, à mon avis, d'avertir les autorités impériales qu'à l'avenir, quand ils s'agira d'amender la loi sur la marine marchande qui concerne ou qui affecte le Canada, elles feraient bien de consulter d'abord notre Parlement, avant d'aggraver l'état de confusion qui existe apparemment à l'heure actuelle. Il me semble qu'une dépêche respectueuse rédigée dans ce sens aurait pour résultat d'empêcher à l'avenir la répétition d'une semblable confusion. Le parlement impérial a accordé au parlement du Canada, en vertu de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, le pouvoir exclusif de légiférer sur cet objet particulier. Pour certains auteurs, l'expression " exclusif " a trait à la distinction qu'il convient de faire entre la juridiction fédérale et la juridiction provinciale. D'autres auteurs lui ont donné une interprétation plus large. Quoi qu'il en soit, il n'en est pas moins vrai qu'au point de vue constitutionnel le parlement impérial devrait nous consulter avant de sanctionner des lois qui sont en antagonisme avec l'opinion publique au Canada telle qu'exprimée par les actes du Parlement dans des lois de cette nature qui effectent les eaux intérieures du pays.

M. LANCASTER : Si on n'a plus rien à dire sur la motion, je relèverai un ou deux points auxquels le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a fait allusion. Il a donné un état indiquant le nombre probable de personnes qu'affectera cette loi, et j'appelle son attention et celle de la Chambre sur le fait que les renseignements qu'il croyait communiquer par cet état ne répondent pas du tout à son attente, ce à quoi il n'a pas dû penser en le donnant. Cet état indiquait le nombre des sujets anglais et le nombre des sujets américains que les officiers ministériels avaient représentés au comité comme inscrits au moment d'obtenir leur certificat, mais le ministère n'a pas dit combien de ces derniers avaient depuis retiré leur allégeance au roi, et quitté le Canada, étaient devenus sujets américains en cessant d'être sujets anglais et avaient obtenu leur certificat aux Etats-Unis. Néanmoins, cette importante considération aurait dû compter pour quelque chose dans le calcul que le ministre a donné.

L'hon. M. BRODEUR : Si l'honorable député (M. Lancaster) veut me le permettre, je lui ferai observer que son projet de loi ne prévoit pas le cas des personnes qui en vertu des dispositions domiciliaires, ont obtenu l'autorisation de subir les examens, sont passées aux Etats-Unis où elles ont obtenu leur certificat et se sont fait naturaliser tout en continuant à agir comme officiers de navires canadiens. Le projet de loi de l'honorable député ne prévoit pas ce cas.

M. LANCASTER : Je ne cherche pas à réparer ce qui a été fait dans le passé, mais à empêcher la répétition d'un mal. Je ne veux pas priver une personne de ce qu'elle a obtenu en vertu de la loi du pays, mais je m'efforce d'enrayer la perpétration d'une pratique injuste. L'honorable ministre voudrait-il que je prive de son certificat quiconque l'a bien et dûment mérité en vertu de la loi existante? C'était notre faute à nous, non la sienne. Il avait le droit d'obtenir tout ce qu'il était possible en vertu de cette loi, pourvu qu'il ne l'enfreignit pas. Mais lorsque l'honorable ministre admet que le mal existe, je ne vois pas pourquoi nous tolérerions plus longtemps son existence à défaut d'une loi pour le restreindre.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas que l'honorable député ait saisi mon idée. Admettons que le projet de loi soit adopté dans sa forme actuelle; il n'empêchera pas un sujet anglais de venir subir ses examens devant le département, de passer ensuite aux Etats-Unis, de devenir sujet américain, de subir les examens aux Etats-Unis, de revenir au Canada et de devenir capitaine ou second d'un navire anglais.

M. LANCASTER : Non, mon projet de loi ne peut prévenir ce cas si le ministre persiste à maintenir la même attitude qu'il a prise il y a deux ans contre mon projet de loi tendant à faire cesser cet abus. L'honorable ministre soutient que c'était matière à règlementation et je cédai. Maintenant, si l'honorable ministre dit qu'il ne fera pas de règlements pour assurer l'exécution de la loi, je devrai en passer par là. Il m'a dit il y a deux ans, que je ne devais pas attenter aux règlements, et que c'était au moyen de règlements que ces personnes allaient être forcées de se conformer aux dispositions de la loi. Ce ne doit pas être trop que de demander à l'honorable ministre

de prescrire des règlements pour l'exécution conforme de la loi.

Un de ces règlements défendrait ce que prévoit en ce moment le ministre, sous peine de suppression du certificat. Je crois que c'est une règle qui convient, et que le ministre peut très bien prescrire. Naturellement, s'il faut statuer dans ce sens, je proposerais aussitôt de modifier la loi de façon à mettre fin à ces abus. Dans ce cas, je me trouverais à faire exactement ce que le ministre et d'autres m'ont dit, il y a deux ans, de ne pas faire, c'est-à-dire de déclarer seulement ce que doit être la loi, et de s'en rapporter aux règlements pour son exécution. Je n'en dirai pas davantatge sur ce point.

Un mot maintenant au sujet du conflit que le ministre prévoit entre les lois canadiennes et les lois impériales. Il me semble qu'il n'y a pas de possibilité d'un tel conflit puisque ma proposition de loi a trait aux eaux intérieures et des eaux secondaires du Canada. Il pourrait y avoir un doute s'il s'agissait de la navigation de cabotage. L'objection que soulève l'honorable ministre pourrait s'appliquer à ma proposition dans ce cas. Mais je ne vois pas qu'il puisse exister de conflit d'autorité quand il s'agit des eaux intérieures et des eaux secondaires du Canada. Nous avons incontestablement le droit de légiférer sur cet objet. Rien dans le code de la marine marchande anglaise, que j'ai lu plusieurs fois ne laisse appréhender un conflit d'autorité pourvu que nous nous en tenions aux eaux canadiennes, c'est-à-dire les eaux intérieures et les eaux secondaires. J'admets que le projet de loi dans son texte actuel comprend la navigation de cabotatge, mais si, au cours de la délibération en comité, cette prévision est enlevée, l'objection de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), de l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) et du ministre de la Marine relativement au conflit de juridiction aura disparu complètement. Si le principe de cettte loi projetée est admissible, il devrait s'appliquer généralement, mais je ne m'occupe pas tant des navires de long cours et des voyages de cabotage que de ce qui nous regarde plus intimement dans ce projet de loi.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai annoncé lors de la deuxième délibération de ce projet de loi, que j'avais l'intention de déposer à la présente session une mesure sur ce même sujet. Elle ne s'étendra pas seulement à cette disposition, mais elle aura une portée générale. Je dois ajouter aussi que la loi projetée de l'honorable député n'aura aucun effet, car quoi qu'il en ait dit, je ne crois pas que nous ayons le pouvoir absolu de nous occuper de cette question. Il serait peut-être intéressant de faire connaître à la Chambre l'opinion sur ce sujet par le sous-ministre de la Justice, le 27 janvier dernier.

M. LANCASTER : Lisez, lisez :

L'hon. M. BRODEUR : Elle est conçue en ces termes :

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 9 courant relative à l'amendement des articles 95, 96, 97 et 98 de la loi de la marine marchande du Canada, pour forcer tous les navires, enregistrés au Canada ou non, à avoir des capitaines, etc., munis d'un certificat, j'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les articles 735 et 736 de la loi de la marine marchande impériale, 1894. Vous verrez à la lecture de ces dispositions que la législature d'une possession anglaise n'a pas le pouvoir d'abroger en tout ou en partie aucune disposition relative aux navires autres que ceux qui sont enregistrés dans cette possession, et la législature a le droit de faire des lois affectant la navigation de cabotage, mais dans les deux cas, il faut obtenir l'approbation des autorités impériales.

Dans les circonstances, je ne crois pas que le Canada puisse légiférer au sujet de navires anglais autres que ceux qui sont enregistrés au Canada, excepté s'il s'agit de réglementer le cabotage, et dans ce cas, il faudrait obtenir l'approbation du gouvernement impérial avant de mettre la loi en vigueur.

E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre.

M. R. L. BORDEN : Quelle approbation impériale faudrait-il?

L'hon. M. BRODEUR : Des autorités impériales.

M. R. L. BORDEN : Du ministère du commerce d'Angleterre ?

L'hon. M. BRODEUR : Je crois que c'est la sanction de la couronne qu'il faudrait à cette mesure. Dans les circonstances et à cause du doute qui existe sur la compétence du Parlement en la matière, je crois que l'honorable député (M. Lancaster) n'insistera pas sur la discussion de son projet de loi. Le ministère de la Justice va rédiger une mesure du Gouvernement qui englobera probablement la question qu'a soulevée l'honorable député, et dans l'intervalle sa proposition de loi peut rester devant le comité.

M. LANCASTER : Alors le ministre va proposer que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la délibération et demander l'autorisation de siéger de nouveau, afin de laisser à ma proposition le numéro d'ordre qu'elle occupe sur l'ordre du jour.

L'hon. M. BRODEUR : C'est parfait. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande l'autorisation de siéger à nouveau.

M. LANCASTER : Je ferai remarquer que l'opinion du ministre de la Justice ne semble pas porter sur le principe énoncé dans le projet de loi.

L'hon. M. BRODEUR : Le principe est le même.

M. LANCASTER : C'est possible, mais l'opinion du sous-ministre de la Justice fait exception pour les bateaux enregistrés au Canada, et les navires qui nous occupent ici devraient être enregistrés dans les limites du Canada de sorte que son opinion ne s'appliquerait pas. Je ne crois pas que le sous-ministre dise que nous ne pouvons pas atteindre les navires enregistrés au Canada qui naviguent sur nos eaux intérieures ; au contraire, je crois qu'il dit que nous pouvons légiférer à leur endroit. Les navires visés dans mon projet de loi sont tous des navires canadiens enregistrés au Canada. S'ils sont enregistrés aux Etats-Unis, ce bill ne les concerne pas. L'opinion du sous-ministre n'a-t-elle pas trait à toute matière autre que celle que vise mon projet de loi ?

M. A. K. MACLEAN : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries peut-il nous dire si sa mesure projetée s'étendra à des objets autres que ceux qui sont visés dans ce projet de loi ?

L'hon. M. BRODEUR : C'est une mesure passablement volumineuse qui affectera plusieurs objets.

M. A. K. MACLEAN : Le ministre peut-il nous donner un aperçu de ces objetsç

L'hon. M. BRODEUR : Non, pas de mémoire, mais je sais qu'il traitera des ingénieurs-mécaniciens, de l'inspection des chaudières et de la ligne de flottaison des navires en charge.

M. TAYLOR : Et des yachts à gazoline ?

L'hon. M. BRODEUR : Peut-être.

M. HENDERSON : Ne serait-ce pas compliquer inutilement une même loi?

L'hon. M. BRODEUR : Tous ces détails sont prévus dans la loi actuelle de la marine marchande, et la mesure projetée est une modification de cette loi.

M. SPROULE : J'ai toujours entendu dire à feu sir Oliver Mowat, en parlant sur la question de l'autonomie provinciale que c'était toujours une sage politique, quand il y avait doute au sujet de la juridiction, de légiférer quand même, quitte à attaquer ensuite la validité de la loi s'il y a lieu. Le ministre de la Marine pourrait peut-être adopter cette manière de voir dans ce cas-ci ?

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

M. R. L. BORDEN : Je suppose que demain on discutera la convention franco-canadienne ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Et ensuite les subsides ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Le budget du ministère de la Marine et des Pêcheries ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

La Chambre lève sa séance à six heures du soir.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 13 février 1908.

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

### QUESTIONS

### POUVOIR HYDRAULIQUE DES CHUTES KANANASKIS.

M. J. D. REID (par M. Sproule) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il accordé à quelque particulier ou corporation des droits sur le pouvoir hydraulique connu sous l'appellation des chutes Kananaskis, sur la rivière de l'Arc? Dans l'affirmative, quand et à qui?

2. Qui est à présent en possession des terrains sur les deux côtés de la rivière, sur une distance d'un quart de mille en amont et en aval des chutes? Et de quelle manière ces terrains ont-ils été acquis?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non. Cependant, il a été entamé des négociations avec la compagnie de pouvoir hydraulique et de transmission de Calgary, à responsabilité limitée, pour l'achat de mille acres de terre aux chutes du Fer à Cheval. Ce terrain a été dûment remis par les Indiens pour être vendu, et cette vente doit se faire d'après les conditions que les Indiens ont spécifiés en le remettant.

2. Le terrain qui s'étend de chaque côté de la rivière, sur une distance d'un quart de mille en aval des chutes fait partie de la réserve des Indiens gardée en fidéicommis pour les Indiens. Le terrain qui s'étend jusqu'à environ cinq cent pieds en amont des chutes de chaque côté de la rivière fait aussi partie de la réserve des Indiens gardée en fidéicommis pour les Indiens.

### VENTILATION A LA MONNAIE ROYALE.

M. THOMAS CHISHOLM demande :

1. Des plaintes ont-elles été faites quant au manque de ventilation dans la pièce affectée à la recuite à la Monnaie Royale?

2. Combien d'hommes sont employés à cette opération particulière?

3. Quels changements, s'il en est, ont été faits parmi l'équipe de la recuite depuis que la Monnaie a commencé ses opérations?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Non. On me dit qu'on a prévu amplement à la ventilation de la pièce affectée à la

recuite. Dans les temps d'orage ou quand la fournaise était restée sans feu durant quelque temps, il est arrivé qu'il s'est échappé de la fournaise des exhalaisons qui ont pénétré dans la pièce. Cela peut arriver avec n'importe quelle fournaise. Dès que les tuyaux deviennent chauds, ces gaz disparaissent.

2. Deux.

3. Un homme a été renvoyé.

VENTE DE TERRES INDIENNES.

M. J. D. REID (par M. Sproule) demande :

1. Des réserves indiennes que le Gouvernement fédéral possédait ou dans lesquelles il était intéressé ont-elles été vendues récemment à New-Westminster ou dans le voisinage?

2. Dans l'affirmative, quand en a-t-on disposé, à qui ont-elles été concédées, quelle en est l'étendue, et à quel prix ont-elles été cédées?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non

2. Non.

DRAGAGE DANS LA RIVIERE HOLLAND.

M. BENNETT demande:

1. Qui a rempli, pour le compte du département des Chemins de fer et Canaux, les fonctions d'inspecteur des travaux de dragage exécutés par la Lake Simcoe Dredging Company, dans la rivière Holland, sur le réseau du canal de la vallée de la Trent, et à quels appointements?

2. Si un inspecteur a été nommé, à la recommandation de qui l'a-t-il été?

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

1 Le dragage par la compagnie de dragage du lac Simcoe sur la rivière Holland, canal de la Trent, a été dirigé par l'ingénieur de division et son adjoint.

2. Répondu par le numéro 1.

BAUX EXCLUSIFS DANS L'ALBERTA.

M. LENNOX demande:

1. Combien de baux exclusifs de pâturage ont été accordés dans les townships de 12 à 19, dans les rangs de 15 à 21 (tous les numéros inclusivement) à l'ouest du quatrième méridien, dans la province de l'Alberta?

2. Quel est le nom du locataire en chaque cas, avec mention: a) de la date du bail; b) de la superficie de chaque terrain loué; c) du loyer en chaque cas; et d) de la date à laquelle cet avis a été reçu par l'agent en chaque cas?

3. De quels terrains, dans les limites générales de ces locations, a-t-on disposé de quelque manière que ce soit avant que l'agent ait reçu de tels avis; avec les noms des personnes à qui ces terrains ont été concédées?

4. Des plaintes ont-elles été reçues au sujet de l'octroi de ces baux, ou des décisions prises par le département à cet égard? Dans l'affirmative, de qui telles plaintes ont-elles été reçues et comment motivées?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Si, par baux exclusifs, on entend des baux accordés pour une période de vingt-un ans sans qu'il y soit question d'annulation, aucun n'a été accordé dans l'étendue de terrain mentionné.

PERMIS DE COUPE DE BOIS ACCORDES SOUS LE GOUVERNEMENT MACKENZIE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Combien de demandes pour coupe de bois ont été reçues par le gouvernement Mackenzie; quelle superficie en milles carrés elles couvraient ; combien de demandes ont été accordées et quelle superficie elles couvraient; dans combien de ces concessions des travaux ont été réellement exécutés, et quelle superficie elles comprenaient?

2. Combien de demandes pour coupes de bois ont été reçues par le Gouvernement, du 1er novembre 1878 au 1er juillet 1896, et quelle superficie en milles carrés elles couvraient; combien de demandes ont été accordées et quelle superficie elles couvraient, dans combien de ces concessions des travaux ont été réellement exécutés et quelle superficie elles comprenaient?

3. Combien de permis de coupe ont été accordés à des postulants, comme il est dit ci-dessus, dans des cas où des demandes n'avaient pas été accordées pendant chacune des susdites périodes?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je demande que cette motion soit réservée comme avis de motion pour rapport.

M. l'ORATEUR : Réservée comme avis de motion.

ENQUETE AU SUJET DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. BERGERON (par M. Taylor) demande :

1. Quel montant d'argent a été dépensé pour l'enquête faite par M. Dupuis, C.R., au sujet de William Charette, maître-éclusier sur le canal de Beauharnois?

2. Charette ayant été exonéré et réinstallé dans son emploi, est-ce l'intention du Gouvernement de lui payer son salaire qui avait été retenu lors de sa suspension?

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

1. $578.

2. La décision du ministre a été qu'il pouvait être réintégré dans ses fonctions, mais que, dans les circonstances, il ne pouvait pas lui payer son salaire pour le temps de sa suspension.

INSPECTEUR DE DRAGAGE A OWEN-SOUND.

M. BENNETT demande :

1. Durant le cours de l'été de 1907, un nommé Telford, d'Owen-Sound, a-t-il été employé

à titre d'inspecteur de dragage à Owen-Sound? Dans l'affirmative, quel était son salaire?

2. S'il a été ainsi employé, quels travaux de dragage a-t-il surveillé, et pour le compte de qui?

3. Qui a recommandé d'employer ledit Telford?

Le très hon. sir WILFRIL LAURIER (premier ministre) :

Durant la saison de 1907, le Gouvernement n'a pas eu d'inspecteur de dragage du nom de Telford, à Owen-Sound.

M. Maxwell Telford a été nommé inspecteur du mur de revêtement d'Owen-Sound à un salaire de $3.50 par jour.

M. BENNETT : Je me permettrai de faire remarquer au premier ministre qu'il n'a pas été répondu au troisième paragraphe de la question n° 14.

Sir WILFRID LAURIER : Il ne serait pas conforme à la pratique du département de donner les noms de ceux qui ont fait la recommandation.

## EDIFICES PUBLICS A OWEN-SOUND.

M. BENNETT demande :

1. Le département des Travaux publics a-t-il décidé d'ajouter un troisième étage à l'édifice public en voie de construction à Owen-Sound?

2. Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées?

3. Dans la négative, qui a entrepris de construire tout l'édifice, ou ses différentes parties?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) : 1, 2 et 3. La question est à l'étude ; on est à préparer des plans pour établir quel sera le coût d'un étage additionnel.

## INSPECTEUR D'UN EDIFICE PUBLIC A OWEN-SOUND.

M. BENNETT demande :

1. Un nommé Forster a-t-il été nommé surveillant de travaux ou inspecteur d'un édifice public construit à Owen-Sound à une certaine époque?

2. Dans l'affirmative, pendant combien de temps a-t-il été ainsi employé, et a-t-il été congédié? Dans ce dernier cas, pour quel motif?

3. S'il a été congédié, qui l'a remplacé et qui a recommandé son successeur?

4. Qui a recommandé le renvoi de Forster?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. MM. Forster et Clark ont été nommés architectes surveillants de l'édifice d'Owen-Sound.

2, 3 et 4. La nomination a été faite le 5 avril 1907 ; ils sont encore en fonction.

## ENTREPRISE DE CONSTRUCTION A OWEN-SOUND.

M. BENNETT demande :

1. Un nommé Leslie était-il entrepreneur d'un édifice public construit à Owen-Sound?

2. Ledit Leslie a-t-il donné en sous-contrat les travaux de charpente à un nommé John L. Clark, à la connaissance du département des Travaux publics?

3. Le contrat passé par le département permettait-il une semblable transaction?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics). Non.

## OFFICE SPECIALTY COMPANY.

M. BENNETT demande :

Quelle quantité ou quelles quantités d'effets ou de marchandises ont été fournies par l'Office Specialty Company au Gouvernement du Canada, dans chaque département de l'administration, depuis 1896, et quel a été le chiffre total pour chaque année?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : La question exige un rapport.

M. l'ORATEUR : Question réservée comme avis de motion pour rapport.

## DRAGAGE EN 1907.

M. MONK (par M. Taylor) demande :

1. Des travaux de dragage ont-ils été exécutés pendant la saison de 1907 aux endroits suivants: Bécancour, Blanche-Shoals, Dorion, Hay-Island, Maskinongé, Pointe Cavagnole, rivière Jésus et Saint-Placide?

2. Dans l'affirmative, par qui?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

Il s'est fait du dragage en 1907 aux endroits suivants : à Bécancour, par Turcotte et Dufresne ; à Blanche-Shoals, par T. F. Moore et Cie ; à Dorion, par L. Cohen et Fils ; à Hay-Island, par la compagnie générale de construction ; à Maskinongé, par L. Cohen et Fils; à pointe Cavagnol, par L. Cohen et Fils ; à la rivière Paquette, par L. Cohen et Fils à la rivière Jésus, par la compagnie de construction générale ; à Saint-Placide, par L. Cohen et Fils.

## PORT DES JOURNAUX.

Sur appel des ordres du jour :

M. J. E. ARMSTRONG : Monsieur l'Orateur, je voudrais que l'honorable directeur-général des Postes nous expliquât le nouvel arrangement relatif au port des journaux et nous déclarât si cet arrangement comprend les journaux hebdomadaires et semi-hebdomadaires.

L'hon. R. LEMIEUX (directeur général des Postes) : Monsieur l'Orateur, je me pro-

posais de donner une explication sur ce point à la séance de demain. J'attends un document qui me manque actuellement et je serai en état de faire une déclaration demain.

## QUESTION RELATIVE A LA NOMINATION DE M. LEECH, CHARGE DE LA DISTRIBUTION DES GRAINS DE SEMENCE.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Monsieur l'Orateur, je désire faire une question à l'honorable ministre de l'Intérieur, et dans ce but je lirai une dépêche qui paraît dans la "Gazette" de Montréal, numéro d'aujourd'hui :

Prêt de graines de semence.—R. E. A. Leech, bien connu à cause de ses rapports avec la petite ligne rouge, surveillera les opérations—distribution en mars—M. Leech s'attend qu'il y aura plus de vingt-cinq mille demandes—les chemins de fer prêteront leur concours.

Regina, Sask., 12 février.—Dépêche spéciale —R. E. A. Leech, le politicien libéral qui a été impliqué dans l'odieuse affaire de la petite ligne rouge, est arrivé en ville pour surveiller la négociation de prêt de graines de semence que doit faire le gouvernement fédéral. Des bureaux ont été retenus et une équipe de quarante homme sera engagée pour les trois prochains mois. Au nombre des membres de l'équipe il y aura un comptable de Winnipeg, un comptable d'Ottawa, et un commis de chaque bureau des terres fédérales des deux provinces. Leech dit qu'il s'attend à recevoir de 25,000 à 50,000 requêtes demandant des graines de semence. Il pense aussi que la distribution commencera à se faire dans les premiers jours de mars, et le Gouvernement estime que la quantité de grain ci-après mentionnée, sera distribuée.

Puis il donne les montants pour les deux provinces et continue ainsi qu'il suit à citer la dépêche :

Les chemins de fer feront leur part en accordant des prix spéciaux pour le transport, et en laissant les agents locaux distribuer le grain aux cultivateurs et recevoir les nantissements. Le grain sera acheté sous la direction de l'inspecteur Horn et ses aides, et criblé et mis en sac à Winnipeg et ailleurs, partout où ces opérations peuvent se faire. Pour l'avoine, Leech prétend qu'il sera nécessaire d'importer des Etats-Unis et d'Europe 500,000 minots, et des mesures en ce sens ont déjà été prises.

J'aimerais à savoir si cette dépêche est substantiellement exacte, et si M. Leech est bien le fonctionnaire qui aura charge de la distribution, ou qui s'occupera de la chose en quelque façon que ce soit.

L'hon. M. OLIVER : La dépêche est exacte, en très grande partie. Si ce n'est pas enfreindre le règlement, monsieur l'Orateur, j'aurais un mot à dire à ce sujet.

M. l'ORATEUR : Je désire faire remarquer à la Chambre que l'habitude semble devenir de plus en plus fréquente d'introduire et de discuter au long des sujets de cette nature. Une question est permise en ce moment, mais non pas l'introduction de choses pouvant soulever de la discussion.

M. J. ROCHE : J'ai lu la dépêche afin de pouvoir faire la question comme elle doit l'être, et je suis sûr que l'honorable ministre n'aura aucune objection à y répondre.

L'hon. M. OLIVER : Ma réponse est que cette dépêche est exacte en substance, autant que je puis savoir.

L'hon. M. FOSTER : Puis-je demander au ministre de l'Intérieur si la dépêche est exacte en ce qui concerne Leech ?

L'hon. M. OLIVER. M. Leech a bien un emploi de cette nature.

M. BENNETT : Que peut-il être arrivé à Wagner ?

L'hon. M. OLIVER : Rien que je sache.

## DEMANDES DE RAPPORTS.

M. CLEMENTS : Je désirerais faire remarquer à l'honorable ministre de l'Intérieur qu'un rapport a été demandé le 13 janvier, et un autre le 20 janvier, au sujet de la nomination d'agents d'immigration, et aussi au sujet de certificats se rattachant à Kent-ouest. Je serais reconnaissant au ministre de vouloir bien nous communiquer ces documents le plus tôt possible. Je vois qu'un rapport concernant le même objet, et qui a été demandé quelques jours après par un député de la droite, a été produit en temps voulu.

L'hon. M. OLIVER : Nous y mettons présentement toute la diligence possible.

M. BARKER : Je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre sur un rapport demandé il y a trois semaines—le 22 janvier— au sujet de M. Haney et du pont de Hillsborough. Nous avons un pressant besoin de ce document, et je serais heureux qu'on nous le communiquât.

L'hon. M. GRAHAM : Ce rapport est maintenant en voie de préparation. On a dû le demander quand j'étais absent ; et je l'avais complètement oublié. Il nous a fallu aller aux renseignements un peu partout, et cela a pris du temps.

M. E. D. SMITH : Je désirerais que le ministre de la Milice et de la Défense voulût bien nous dire quand nous pourrons avoir le rapport demandé vers le milieu de décembre au sujet des vivres pour les troupes.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que ce rapport est à peu près terminé. Ce dossier est très volumineux, et il nous a fallu écrire un peu partout pour avoir les renseignements. Je crois que tout sera prêt d'ici une couple de jours.

M. CLEMENTS : Je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur une demande de rapport, en date

du 11 décembre, se rattachant à la loi sur l'inspection des viandes. Si ce rapport doit entraîner trop de travail, on pourrait se borner à me communiquer seulement ce qui a trait à la circonscription que j'ai l'honneur de représenter.

L'hon. M. FISHER : Je vais m'occuper de la chose, et si cela est nécessaire j'en informerai l'honorable député.

## TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN : Je désirerais, monsieur l'Orateur, demander au très honorable premier ministre, à quelle date on présentera les diverses mesures mentionnées dans le discours du trône : une concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone et l'autre concernant les frontières du Manitoba. J'avais déjà demandé ces renseignements.

Il y a aussi le bill concernant les annuités du Gouvernement aux vieillards, et le bill tendant à modifier la loi électorale. Les deux autres bills mentionnés dans le discours du trône ont déjà été présentés : Je veux parler de ceux tendant à modifier la loi sur les Assurances et la loi sur les Terres fédérales.

Sir WILFRID LAURIER : Le bill des télégraphes et téléphones est presque prêt, et devra être présenté, je crois, la semaine prochaine. Il en est de même du bill des élections, qui doit être présenté bientôt. Le bill sur les annuités est sur l'ordre du jour depuis déjà quelque temps. Mon honorable ami le ministre des Finances est peut-être en mesure de nous donner là-dessus quelques renseignements.

L'hon. M. FIELDING : J'en donnerai avis, je crois, lundi prochain.

Sir WILFRID LAURIER : En ce qui concerne les frontières du Manitoba, mon honorable ami doit savoir que la législature du Manitoba a présenté à la Chambre une pétition modifiant dans une très grande mesure l'attitude qu'elle avait déjà prise à ce sujet et pour autre chose. Je ne saurais dire quand ce bill pourra être présenté, mais je crois que ce sera avant longtemps.

## COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

L'hon. M. FOSTER : Quelles nouvelles du rapport de la commission du service civil ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pu apprendre rien de bien nouveau à ce sujet. Le président de la commission m'a communiqué indirectement, il y a quelque temps, que ce rapport avait été retardé. Je vais le presser de nouveau.

L'hon. M. FOSTER : Continue-t-on à leur payer leur traitement?

L'hon. M. FIELDING : Je l'espère bien, car je n'aimerais pas voir quelqu'un travailler pour rien.

## LA COMMISSION DU PONT DE QUEBEC.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il du nouveau au sujet du rapport concernant le pont de Québec.

L'hon. M. GRAHAM : Nous attendons bientôt ce rapport. Mais on sait ce qu'il faut attendre par diligence des commissaires, et il n'y a pas lieu, ici, de s'attendre à une hâte intempestive.

M. R. L. BORDEN : On nous avait promis que tout serait terminé dès le commencement de l'année.

L'hon. M. GRAHAM : C'était bien là, aussi, ce à quoi nous nous attendions.

## INTERPELLATION SUR L'ATTITUDE DU GOUVERNEMENT FEDERAL DANS LES ELECTIONS DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. O. S. CROCKETT (York) (N.-B.) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire attirer l'attention sur l'abus inconvenant et indécent que l'on fait du patronage fédéral afin d'exercer une pression sur les élections qui se font en ce moment dans le Nouveau-Brunswick. Je regrette beaucoup que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) soit absent de cette Chambre, et qu'il ait cru devoir déserter le poste important qu'il occupe, alors que la Chambre est en session, pour entrer en campagne dans une élection provinciale, et pour jeter tout le poids de son autorité de ministre pour sauver de la défaite une administration qui a depuis longtemps cessé d'être utile à quoi que ce soit. Personne n'ignore, monsieur l'Orateur, que quand l'honorable M. Pugsley a cessé il y a quelque temps d'exploiter le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour entrer dans l'arène plus vaste de la politique fédérale, il laissait là-bas derrière lui un gouvernement tellement discrédité qu'il n'y avait plus un seul homme de valeur et tenant à sa réputation qui se souciât d'en faire partie. Tous ceux qui, libéraux comme conservateurs, appuyaient chaleureusement ce gouvernement avant le règne Pugsley et l'ère de démoralisation qui s'en suivit, lui tournaient le dos avec dégoût. Le gouvernement que le ministre des Travaux publics avait passé à M. Robinson se trouva donc dans de sérieuses difficultés. En premier lieu, le portefeuille de procureur général, rendu vacant par le départ du ministre des Travaux publics, fut colporté de comté en comté et offert à tout venant, et il fallut, après une chasse infructueuse de 151 jours, l'intervention personnelle du ministre des Travaux publics pour trouver un titulaire. Le résultat de tout ce chassé-croisé fut l'en-

tré en fonctions de l'honorable M. McKeown ; celui-là même qui, il y a de cela quelques années, a signé et présenté au lieutenant-gouverneur un mémoire contenant trois accusations spécifiques contre le ministre des Travaux publics pour malversations dans l'exercice de ses fonctions comme solliciteur général de la province.

M. BENNETT : Quelles étaient ces accusations ?

M. CROCKET : Finalement, M. McKeown acceptait la position de procureur général. On remarqua beaucoup alors que cette fonction, même avec la perspective de ne pas l'occuper longtemps, n'était pas suffisante pour lui arracher son consentement. Il fallut l'intervention personnelle du ministre des Travaux publics et la promesse d'une charge fédérale quand viendrait le jour de l'inévitable défaite du parti. Eh bien, ce n'est pas seulement en faveur de M. McKeown que le patronage fédéral s'est exercé, mais afin de donner un siège au procureur général, il devint nécessaire de créer une vacance parmi les représentants de la législature provinciale. L'honorable M. McKeown n'osa pas rencontrer ses propres électeurs, et il chercha à se faire élire dans le comté de Saint-Jean, circonscription qui a été créée il y a quelques années expressément pour donner deux sièges absolument sûrs au Gouvernement de cette province. Le docteur Ruddick, membre de la législature du Nouveau-Brunswick, fut en conséquence nommé à un emploi lucratif par le Gouvernement afin de créer une vacance pour M. McKeown.

L'hon. M. FOSTER : Qu'a-t-il reçu ?

M. CROCKETT : Je crois qu'il a été nommé officier de quarantaine, au port de Saint-Jean, avec traitement de $1,800.

Après avoir ainsi complété le cabinet, l'administration se vit aux prises avec une autre difficulté. Elle s'était maintenue au pouvoir pour ainsi dire jusqu'au dernier jour prévu par la loi, et il a bien fallu finalement qu'elle se préparât à des élections générales. En conséquence, il y a quelques semaines, les brefs étaient émis. Ensuite, de nouvelles difficultés se présentèrent. Le Gouvernement s'était tellement discrédité, le ministre des Travaux publics avait laissé l'administration de cette province dans un tel désarroi, qu'il était devenu impossible de trouver des candidats qui dans beaucoup de circonscriptions voulussent bien donner leur appui à une cause aussi impopulaire. L'administration fédérale a cru devoir, dans les circonstances, entrer en scène. Bien que dans la dernière Chambre le gouvernement eût trois sièges pour la ville de Saint-Jean, il fut jugé nécessaire, ainsi que la chose se publie ouvertement dans les journaux, de faire l'offre d'un autre emploi fédéral pour s'assurer un représentant dans cette conscription. On ne s'est pas gêné de dire que le maire Sears, de la ville de Saint-Jean était désigné pour la place de receveur des postes à Saint-Jean. Je ferai mieux de lire tout de suite l'extrait suivant du "Telegraph" de Saint-Jean, le principal journal de la province du Nouveau-Brunswick, lequel extrait est pris d'un article publié dans le numéro du 31 janvier dernier:

Le programme et le marché.

La candidature que les partisans du ministère ont imposée à cette circonscription hier soir est le résultat d'une transaction politique que tous les gens bien pensants ne manqueront pas de considérer comme un affront. Le maire Sears a plus d'une fois dénoncé le gouvernement local; il a dit qu'il ne cherchait pas à se présenter, qu'il ne voulait pas entrer à la législature, mais que ce qu'il voulait c'était être receveur des postes. Il a dit qu'il ne voulait pas se porter candidat si d'abord il n'avait l'assurance d'être fait receveur des postes.

Après avoir fait ouvertement à Saint-Jean ces déclarations le maire Sears n'en a pas moins accepté d'être candidat, et chacun va répétant que c'est pour avoir reçu du Gouvernement fédéral cette assurance d'être nommé receveur des postes à Saint-Jean. C'est là, il me semble, une pratique fort répréhensible, qu'elle soit le fait de ce Gouvernement ou de toute autre administration.

L'hon. M. LEMIEUX : Est-ce que mon honorabe ami prétend qu'un candidat au Nouveau-Brunswick a eu la promesse d'être fait receveur des postes s'il se présentait à l'élection provinciale.

M. CROCKET : Ce que je dis, c'est que les journaux de Saint-Jean et de toute la province ont parlé de la chose ouvertement, et, dans toute la province, c'est devenu l'objet des commentaires du public.

L'hon. M. LEMIEUX : Pour l'instruction de l'honorable député, comme aussi pour l'instruction de cette Chambre et du pays, je dirai qu'aucune promesse n'a été faite et rien ne fait supposer qu'une telle promesse sera faite.

M. CROCKET : Pas n'est besoin que le maire Sears ait reçu cette assurance du directeur général des Postes.

L'hon. M. LEMIEUX : Ni de personne du cabinet.

M. CROCKET : Je pense pourtant que le ministre des Travaux publics est bien capable de veiller aux intérêts du parti dans cette province.

Et maintenant, monsieur l'Orateur, ce n'est pas seulement à Saint-Jean que pareille chose s'est produite ; mais, au dire du public, une transaction semblable aurait eu lieu pour le comté d'York, que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Bien que, pour la dernière législature, le Gouvernement eût quatre sièges dans cette circonscription d'York, il s'est vu dans une

telle impasse qu'il n'a pas pu trouver dans les limites du comté quatre candidats. Il a fallu sortir du comté, et ceux qui avaient charge de la campagne dans cette province pour le gouvernement provincial, sont allés emprunter au comté de Westmoreland, dans la ville de Shédiac, l'agent des réclamations du chemin de fer Intercolonial, M. E. H. Allan. On savait depuis quelque temps que M. Allan était quelque peu fatigué de la besogne qui lui était donnée à faire et qu'il désirait quelque chose de plus facile. Aussi n'a-t-il pas voulu accepter de se présenter sans de certaines conditions, dont l'une était qu'il aurait un portefeuille et deviendrait l'honorable Edward H. Allan. Une autre de ses conditions,—la chose est dans toutes les bouches tant à Frédéricton que dans toute la province—c'est que, en cas d'insuccès, regardé comme inévitable, le Gouvernement fédéral verrait à lui procurer l'emploi de receveur au port de Frédéricton.

Voilà deux exemples flagrants de l'usage que le Gouvernement fédéral fait de ses faveurs en vue d'influencer la politique provinciale.

Dans le comté de Kent aussi, un employé de l'administration fédérale, un M. W. D. Carter, qui occupe le poste d'agent des Indiens à Richibouctou, a pu être induit à donner sa démission pour accepter d'être candidat du gouvernement provincial.

Et ce n'est pas là tout ce dont je me plains, mais encore en ce moment, dans le district de Queens-et-Sunbury nous voyons le candidat du Gouvernement fédéral, le colonel Maclean, qui, de compagnie avec un ingénieur du ministère des Travaux publics, se met en quête d'emplacements pour des quais et autres ouvrages publics et cherche à faire bénéficier de la chose les candidats du gouvernement local dans ce comté. Il me semble que c'est là faire un usage bien inconvenant, indécent même, des faveurs de l'administration fédérale.

Cete administration a fait davantage, dans sa tentative de contrôler le Gouvernement du Nouveau-Brunswick. Nous voyons en effet, au rapport de l'auditeur général, que des membres de la législature locale émargent régulièrement au budget fédéral, en violation des lois de la province. M. A. B. Copp, que le parti libéral a présenté comme candidat dans le comté de Westmoreland, et qui est l'organisateur de son parti dans la province, est porté, dans le rapport de l'auditeur général, année 1906-1907, pour $1,086, pour services rendus à un des ministères de ce Gouvernement. M. Copp est avocat. Il semble qu'il a été nommé commissaire pour s'enquérir de certaines accusations dirigées contre le capitaine Pratt, du steamer "Curlew" et qu'il a reçu une première année $200 et le reste au cours de l'exercice fini le 31 mars dernier.

Voici les item tels qu'ils apparaissent dans le rapport de l'auditeur général:

Copp, A. B.:—Dépenses pour enquête *re* capitaine Pratt, frais de voyages, du 23 mai au 1er août 1906, $221.34; vacation à l'enquête, 36 jours à $25; préparation du rapport, $50; honoraires de sténographe, $35; frais de témoins, $71.15; fournitures de bureaux, $3; dépêches télégraphiques et téléphoniques, $6.20; moins débité en 1905-1906, $200, total, $1,086.69.

Je n'ai pas l'intention pour le moment de critiquer la rémunération faite à M. Copp. Si pourtant il fallait tenir compte des dénonciations retentissantes que M. Copp lui-même et ses amis libéraux de la province du Nouveau-Brunswick font entendre contre une administration conservatrice antérieure, qui aurait payé au taux de $10 par jour des hommes de marque et de haute réputation employés à des enquêtes sur des choses intéressant au plus haut point la population de ce pays, il ne serait pas mal à propos, je pense, de trouver quelque peu libéral le tarif que l'on a appliqué à mon confrère Copp. Mais ce n'est pas à ce point de vue que je veux me placer pour censurer le paiement fait à M. Copp. C'est, comme je l'ai dit, parce qu'il a été fait en violation formelle d'une loi de la province du Nouveau-Brunswick et comme tendant à la destruction de ce principe dont nos honorables amis de la droite se proclamaient les anges gardiens quand ils étaient dans l'opposition. L'article 10 de la loi électorale de la province du Nouveau-Brunswick prescrit que personne ne pourra être candidat ni être valablement élu comme membre de l'assemblée législative de cette province, s'il occupe quelque emploi de ceux qui sont mentionnés dans l'article, lequel se termine ainsi qu'il suit:

Et nulle personne occupant ou acceptant un emploi, une charge ou une commission dans le service du gouvernement du Canada, auxquels un salaire ou des émoluments sont directement ou indirectement attachés, par qui que ce soit que tel salaire ou tels émoluments soient payables ou accordés, ou de quelque manière qu'ils soient payables, ne sera éligible à l'assemblée législative ni habile à y siéger ou voter pendant le temps qu'elle tient cet emploi, charge ou commission.

Nonobstant la claire disposition de cet article, nous n'en trouvons pas moins, consignée dans le rapport de l'auditeur général, la complicité de ce Gouvernement dans un acte qui viole les lois du Nouveau-Brunswick. M. Copp a été membre de la législature de cette province pendant les cinq dernières sessions ; il a siégé à la Chambre après avoir reçu cet argent en contravention du statut que je viens de mentionner. Aujourd'hui il est candidat dans le comté de Westmoreland.

L'article 20 de ce même statut édicte ce qui suit :

Nulle personne que la présente loi, ou toute autre loi rend inhabile à être élue membre de l'assemblée législative, n'y pourra siéger ni vo-

ter pendant que dure telle incapacité. Si une personne que la présente loi a rendue inéligible comme membre de l'assemblée législative ou déclarée inhabile à y siéger ou à voter, y siège ou vote pendant que dure son incapacité, elle sera passible d'une amende de $200 pour chaque jour qu'elle aura ainsi siégé ou voté.

Pour montrer jusqu'à quel point il est demeuré fidèle aux principes qu'il professait si hautement quand il était dans l'opposition, le parti libéral n'a pas cru faire mieux que de nommer, pour diriger la campagne électorale dans la province du Nouveau-Brunswick et faire triompher ses idées, ce même M. Copp, que des documents publiés ont convaincu d'avoir violé les lois de sa province relatives à l'indépendance du Parlement. Et ce n'est pas tout, mais l'administration de la chose publique au Nouveau-Brunswick a été conduite avec tant de laisser-aller sous la direction de notre présent ministre des Travaux publics que le nom de M. Copp a pu, pendant des années, paraître dans les livres de l'auditeur général pour de forts honoraires qui lui ont valu des services rendus au gouvernement provincial.

Il y a là, je crois, monsieur l'Orateur, de quoi nous autoriser, nous, députés du Nouveau-Brunswick non seulement à protester contre pareille conduite mais aussi bien à demander que cette Chambre la condamne. Il est déjà assez pénible pour nous de la province du Nouveau-Brunswick de savoir que, sous l'administration de mon très honorable ami, la représentation dont cette province a joui par le passé dans le cabinet a été réduite de moitié, qu'il a refusé de rien faire pour assurer au Nouveau-Brunswick aussi bien qu'à la Nouvelle-Ecosse et à l'île du Prince-Edouard la garantie constitutionnelle à laquelle nous avons droit contre toute autre diminution de notre représentation ici, que le très honorable premier ministre et son Gouvernement ont nommé au Sénat, comme représentants du Nouveau-Brunswick dans ce corps, deux hommes connus pour être des citoyens d'autres provinces et auxquels l'Acte de l'Amérique septentrionale anglaise ne donne par conséquent aucun titre pour y siéger au nom du Nouveau-Brunswick. Tout cela est assez pénible ; mais il nous faut encore voir ce Gouvernement prendre sur lui de contrôler les affaires provinciales et locales du Nouveau-Brunswick, par une distribution de faveurs dépendant du fédéral.

J'ai bien peur que la population de cette province ne soit pas disposée pour cette fois à endurer de pareils agissements. Je tiens, monsieur l'Orateur, à profiter de ma position de membre de cette Chambre pour enregistrer au nom de ceux que j'ai l'honneur de représenter, ma protestation la plus énergique contre cette pratique pernicieuse.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami est allé bien loin chercher des griefs contre l'administration fédérale. Il allègue que cette administration a promis des emplois à deux hommes pour les engager à se porter candidat : d'abord à un monsieur Sears, à qui, dit-il, on a promis la place de receveur des postes à Saint-Jean s'il voulait bien présenter sa candidature. Mon honorable ami prend beaucoup trop au sérieux certaines déclarations que publient les journaux de Saint-Jean. J'ignore quel est ce journal qui a dit cela, mais ce qu'il a dit est absolument dénué de fondement.

M. CROCKET : Le très honorable premier ministre est-il prêt à dire que l'on ne se propose pas de nommer le maire Sears à un emploi dépendant de cette administration ?

Sir WILFRID LAURIER : Pour ce que j'en sais et en tant que cela me regarde, il n'existe rien de tel, et je crois avoir quelque chose à dire en ces matières. Aucune promesse que je sache, n'a été faite à monsieur Sears; rien n'a été dit qui puisse le faire penser.

L'honorable député nous a aussi parlé d'un autre monsieur, dont je n'ai pas pu saisir le nom, à qui aurait été promis l'emploi d'agent des douanes à Frédéricton. A cela aussi j'oppose la dénégation la plus formelle. C'est la première fois que j'entends parler de la chose, et il n'y a pas l'ombre de la vérité dans l'affirmation.

M. CROCKET : Il est vrai, n'est-ce pas que M. le docteur Ruddick, de Saint-Jean, a été nommé à l'emploi d'officier de la quarantaine.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être; je n'en sais rien.

L'hon. M. FISHER : Oui, il a été nommé sur proposition d'amis de la ville de Saint-Jean.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean): Il est singulier que le premier ministre n'ait pas connaissance d'une nomination qui est pourtant faite par ce Gouvernement. Je n'ai jamais fait partie d'un cabinet et je ne sais pas si cela est d'usage, mais j'aurais cru que le premier ministre dût avoir connaissance de ce qui se passe dans les différents ministères.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député pense-t-il que le premier ministre est tenu de se rappeler le nom de tous ceux qui ont des emplois au Canada ?

M. DANIEL : Pas du tout. L'affaire que mon collègue le député d'York (M. Crocket) a présenté devant cette Chambre, a, je crois, une importance extrême pour le bien-être politique de notre population. Il se tient en ce moment au Nouveau-Brunswick une élection générale pour la législature de la province.

Tous ceux qui ont tant soit peu étudié la question doivent savoir que nous ne pourrons jamais obtenir une bonne administration des affaires de ce pays à moins que le

gouvernement central et les divers gouvernements locaux soient opposés en politique. La raison en est peut-être que, lorsque les voleurs s'en vont, les honnêtes gens se présentent d'eux-mêmes. Il doit évidemment y avoir quelque chose comme cela, et je le dis sans intention d'offenser personne. Voyez la province d'Ontario, c'est du jour où elle a changé de gouvernement qu'elle a pu se risquer à ouvrir l'œil sur la corruption qui auparavant s'étalait sans vergogne. Personne ici, je crois, ne refusera de reconnaître que, sans un changement de gouvernement, il y eût eu la moindre tentative de faite pour diminuer la fraude. Il importe donc grandement que le gouvernement central se tienne à l'écart des affaires locales. Le gouvernement canadien et le Parlement ont tout autant de besogne qu'ils en peuvent surveiller. Cette intrusion du Gouvernement et du Parlement central dans les affaires propres aux provinces est une menace au bien-être de la population. Le très honorable premier ministre dit que monsieur Sears n'a pas eu la promesse d'être fait receveur des postes à Saint-Jean. Je me demande ce que monsieur Sears va penser de cela en lisant demain son journal. Je le vois d'ici se présenter au ministre des Travaux publics, qui, pour l'instant, est là-bas, si je ne me trompe, et il voudra savoir sur la parole de qui il peut compter. La chose ne fait pas de doute ; elle est dans toutes les bouches.

M. Sears, lui-même, n'en fait pas un secret. Il dit qu'il n'a jamais pensé à entrer dans la politique locale, mais que ce qu'il veut c'est une place. Il a ouvertement déclaré que ce qu'il cherchait c'est un emploi. Ce n'est pas sans beaucoup de difficultés que l'on a pu persuader monsieur Sears de se laisser porter candidat. Aussi, bien que le premier ministre puisse, à la rigueur, avoir raison dans ce qu'il dit, il n'en est pas moins raisonnable de supposer qu'une entente existe entre le ministre des Travaux publics et monsieur Sears pour ce qui devra se produire après l'élection.

Le député d'York a mentionné le nom de M. Copp. M. Copp était membre de la législature provinciale. Le ministère de la Marine et des Pêcheries le chargea d'enquêter sur les agissements d'un fonctionnaire du ministère, là-bas. Je remarque que, dans la liste des paiements cités par l'honorable député, il est question de frais de sténographie. Par hasard, me trouvant, un jour, près du local où se tenait cette enquête, j'entrais dans la salle et fus témoin, pendant quelque temps, des délibérations. M. Copp n'avait pas de sténographe. Il prenait note, j'allais dire, des dépositions des témoins; en fait, il notait quelque chose, et l'examen du témoin une fois terminée, on le pria de signer cette pièce, sans qu'on lui eût donné lecture d'un seul mot de ces écritures. Et c'est pour pareille enquête que M. Copp a touché une rémunération quotidienne de $25. Sans être avocat, je comprends parfaitement qu'il ne convient pas de demander à un témoin d'apposer sa signature au bas d'une pièce dont on ne lui a pas donné lecture; ce n'est pas ainsi qu'on doit procéder au cours d'une enquête. Je ne prétends nullement que M. Copp ait consigné par écrit certaines choses qui n'auraient pas dû figurer dans ces écritures; mais dans l'intérêt de sa propre situation, il aurait dû, au moins, faire ce qui se pratique dans les enquêtes tenues par des personnes détenant une situation judiciaire ou quasi-judiciaire: donner lecture de la déposition au témoin, avant de lui demander d'apposer sa signature au bas de cette pièce.

Vient ensuite M. Hugh McLean. Il pose sa candidature pour cette Chambre dans le comté de Sunbury-et-Queen. Au dire de la presse du Nouveau-Brunswick, il aurait réussi à obtenir l'établissement de sept ou huit bureaux de poste dans le comté de Sunbury-et-Queen, il y a une ou deux semaines. J'ignore s'il est autorisé par le ministre des Postes à offrir des bureaux de poste dans ce comté. Il est possible que le besoin de ces bureaux de poste s'y fasse sentir.

Aussi, je ne trouve rien à redire à leur ouverture et quant à l'un de ces bureaux, probablement, il y aurait longtemps qu'on aurait dû l'établir. Mais, apparemment, il suffit qu'un candidat fédéral fasse son apparition, au cours d'une élection locale, pour qu'on établisse ces bureaux de poste et cela dans l'unique but d'influencer les électeurs de ce comté et les engager à voter en faveur des candidats ministériels. Certes, pareils agissements sont un véritable scandale public. Ils abaissent nos institutions politiques dans l'estime de tous les hommes bien pensants. Le Gouvernement devrait, au moins, ne pas accorder à ses candidats leurs franches coudées en pareille matière, comme il semble l'avoir fait ici.

Quant à la nomination du docteur Ruddick, tout le monde sait qu'il a été nommé au service de la quarantaine, afin de faciliter l'élection de M. McKeown, aujourd'hui procureur général. Et c'est ainsi que le gouvernement fédéral troque ces places, afin d'exercer son influence dans les affaires provinciales, comme il le fait aujourd'hui au Nouveau-Brunswick.

L'hon. ROD. LEMIEUX (directeur général des Postes) : Dans la réponse que je vais essayer d'apporter aux honorables députés qui m'ont précédé, je me bornerai aux allégations qu'ils ont formulées touchant le service postal. Depuis trois ou quatre jours, je dirai, non pas qu'on ait fait trois insinuations différentes, mais qu'en trois circonstances, on a appelé mon attention sur certaines allégations. La première, c'est que j'avais autorisé le receveur des postes, à Woodstock, à prendre part à la campagne électorale provinciale, au Nouveau-Brunswick. Cet après-midi, on affirme que soit le directeur général des Postes, soit le Gouver-

nement aurait promis à M. Sears, un des candidats libéraux pour la ville de Saint-Jean que, s'il consentait à poser sa candidature, il pourrait obtenir la charge de receveur des poste de cette ville. Et le député doyen de Saint-Jean (M. Daniel) vient d'affirmer que, depuis une ou deux semaines, le ministère a ouvert six ou sept nouveaux bureaux de poste. Affirme-t-il qu'on a ouvert ces bureaux de poste dans un seul comté ? Ou bien votre affirmation s'applique-t-elle de façon générale, au voisinage de Saint-Jean.

M. DANIEL : Il ne s'agit pas de Saint-Jean, mais du comté de Sunbury.

L'hon. M. LEMIEUX : Cinq ou six bureaux de poste, dites-vous, dans le comté de Sunbury ?

M. DANIEL : Oui. Sunbury-et-Queen.

L'hon. M. LEMIEUX : Ces allégations, paraît-il, reposent sur des rumeurs de presse Et d'abord, voyons ce qu'il en est de M. Sears. Assurément, à titre de ministre des Postes et eu égard à l'importance de Saint-Jean, je devrais savoir, d'abord, s'il existe une vacance et ensuite, s'il a été fait quelque promesse touchant cette charge. Je dois déclarer à l'honorable député (M. Daniel) que j'apprends pour la première fois qu'on aurait fait pareille promesse. En fait, jamais M. Sears n'a écrit au ministère et jamais le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) ne m'a parlé de la chose. Personne, ni directement ni indirectement, n'a appelé mon attention sur M. Sears. Et jusqu'ici personne n'a reçu de promesse relativement à cette charge. Voilà ce qu'il en est de M. Sears et du bureau de poste de Saint-Jean. Je suppose que l'honorable député sera satisfait de cette franche déclaration.

Quant à l'établissement de nouveaux bureaux de poste, dans le comté de Sunbury, je dois l'avouer il est possible que, dernièrement ou aurait ouvert un certain nombre de ces bureaux, ou Nouveau-Brunswick. Dans une province comme le Nouveau-Brunswick, il est tout naturel qu'on ouvre un certain nombre de bureaux de poste, dans le cours d'un mois, de trois semaines ou même d'une semaine. Je ne crois pas qu'on ait établi cinq ou six bureaux dernièrement dans un seul comté. L'honorable député doit savoir que le ministère a strictement adhéré à certaines règles; en pareille matière j'ai appliqué ces règlements depuis que j'ai pris la direction du ministère, et mes prédécesseurs immédiats, M. Aylesworth et sir W. Mulock s'y étaient également conformés.

Ces règlements se rattachent à l'espacement des bureaux de poste, au nombre de familles intéressées, aux besoins du service, et ainsi de suite. J'affirme catégoriquement que je ne me suis jamais écarté de ces règlements. Et si l'on a ouvert cinq ou six bureaux de poste dans le comté de Sunbury, eh bien, j'en doute fort, à moins que l'honorable député ne l'affirme.

M. LEMIEUX.

M. DANIEL : C'est bien six bureaux qu'on a ouverts.

L'hon. M. LEMIEUX : Et cette allégation repose sur des rumeurs de journaux, paraît-il ? L'honorable député n'affirme rien de science certaine ?

M. DANIEL : Non.

L'hon. M. LEMIEUX : Tout rapport se rattachant à l'établissement d'un nouveau bureau doit être parafé par moi et je déclare que je n'ai point parafé de rapports de ce genre, depuis mon retour du Japon, il y a précisément un mois et deux jours. En outre, si la création de ces bureaux date d'un mois passé, on ne saurait prétendre qu'elle ait été provoquée par les élections générales, puisque la dissolution de la législature provinciale, paraît-il, ne remonte qu'à quelques jours.

L'autre jour, le député de York (M. Crocket) s'est montré plein d'aigreur à l'endroit du receveur des postes de Woodstock. En réponse à une lettre qu'il m'avait adressée, j'ai dit à l'honorable député que j'avais informé le receveur des postes, à Woodstock, de la plainte portée par l'honorable député. J'ai averti le receveur des postes de Woodstock que si cette allégation était bien fondée, il devrait cesser immédiatement de s'ingérer dans les affaires politiques, vu que toute ingérence de ce genre était défendue par un règlement du ministère. Cet après-midi, j'ai reçu une lettre, en réponse à mon avertissement, et le receveur des postes, M. Smith, m'informait que cette allégation est contraire à la vérité des faits; qu'il n'a jamais porté la parole devant aucune assemblée publique; qu'il n'a nullement l'intention de le faire et que, probablement, certains individus ont été induits à erreur, parce que le candidat conservateur porte le même nom que lui.

M. CROCKET : J'ai inclus dans la lettre que je vous ai adressée, un entrefilet publié par la "Press" de Woodstock, alléguant que M. Smith, le receveur des postes, à Woodstock, avait assisté à une réunion politique, dans les salles du comité libéral et qu'il avait porté la parole devant un groupe d'auxiliaires du parti.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai la lettre en question sous les yeux, et si l'honorable député veut en prendre lecture, il se convaincra.

Des VOIX : Lisez-la.

L'hon. M. LEMIEUX : Je préfère ne pas en donner lecture, parce qu'elle contient des expressions dures à l'adresse de l'autre candidat. Je m'en repose sur l'honneur de l'honorable député. Je lui enverrai cette lettre et il se convaincra que M. Smith ne s'est nullement immiscé dans la campagne électorale, mais que le candidat conservateur, M. Smith, a harangué les électeurs et

que c'est là probablement ce qui a induit le public à erreur.

M. CROCKET : Le ministre des Travaux publics pense-t-il que la " Press " de Woodstock aurait confondu Frank L. Smith, le candidat conservateur, avec Charles L. Smith, le receveur des postes à Woodstock ?

L'hon. M. LEMIEUX : Même la presse peut être induite à erreur.

M. R. L. BORDEN : L'auteur de cette lettre nie-t-il qu'il ait assisté à une réunion et porté la parole dans les salles du comité ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il affirme qu'il ne s'est nullement immiscé dans le mouvement politique et qu'il n'a point porté la parole devant le public.

M. R. L. BORDEN : A-t-il asisté à une réunion du comité ?

L'hon. Mr. LEMIEUX : Non, il n'en fait pas mention; mais, si je ne me trompe, le point capital de l'allégation, c'est que M. Smith s'est ingéré dans cette campagne politique et qu'il a harangué les électeurs.

M. R. L. BORDEN : Porter la parole devant les électeurs, c'est assurément faire œuvre de partisan.

L'hon. M. LEMIEUX : S'il s'est contenté d'assister à une assemblée, il me semble qu'on ne saurait lui en faire un crime.

M. GEO. W. FOWLER (King) (N.-B.) : Si le ministre des Postes (l'honorable M. Lemieux) pousse la crédulité au point d'ajouter foi à la lettre qu'il a reçue de M. Smith, en dénégation de l'accusation portée contre lui par le député d'York (N.-B.) (M. Crocket), je ne m'étonne plus que son collègue, le ministre des Travaux publics, ait réussi à lui en imposer et à lui faire croire que le maire Sears n'a pas reçu de promesse relativement à la charge de receveur des postes à Saint-Jean.

Il n'a guère lié connaissance avec son collègue, le ministre des Travaux publics ; car, s'il l'eut fait, il hésiterait à prendre la parole ici et à affirmer que nul membre du Gouvernement n'a fait de promesse à M. Sears. A mon avis, le ministre des Travaux publics ne saura pas gré au directeur général des Postes pour avoir fait cette affirmation publique qui figurera sans doute dans les journaux de Saint-Jean et tombera sous les yeux de M. Sears ; car, connaissant le ministre des Travaux publics comme je le connais, j'en suis convaincu, il a déjà assuré M. Sears qu'il obtiendrait la charge de receveur des postes à Saint-Jean ; que c'est déjà affaire réglée avec le Gouvernement et qu'il ne s'agit plus que d'une simple formalité à remplir, l'adoption d'un décret en conseil. Quand à la dénégation de M. Smith, qu'il n'a pas participé à l'élection en marche...

M. CROCKET : La lettre ne nie point le fait.

M. FOWLER : La lettre elle-même n'est pas une dénégation du fait, dans la mesure même de la déclaration apportée par le ministre des Postes, relativement à la substance de la lettre.

M. Smith dit qu'il n'a pas adressé la parole dans des réunions politiques. La déclaration citée par le représentant d'York (N.-B.) portait seulement qu'il avait assisté à des séances de comité de son parti et qu'il y avait porté la parole. Le directeur général des Postes dira-t-il que ce n'est pas une grave ingérence dans la politique de la part d'un fonctionnaire fédéral ? N'est-ce pas prendre une part très active aux luttes électorales ? Ne sont-ce pas ces travaux des comités qui assurent la victoire plutôt que les discours débités à la tribune populaire, quand ce seraient les harangues entraînantes que prononce le directeur général des Postes, ce foudre d'éloquence ? Le travail accompli dans la salle d'un comité produit plus d'effet que ses discours mêmes, lorsqu'il s'agit d'obtenir des suffrages. Par conséquent, si le ministre désire si vivement que les attachés de son ministère se tiennent à l'écart de la politique, il devrait certainement réprimander et châtier rigoureusement le directeur de la poste de Woodstock.

Le premier ministre a aussi nié que des promesses aient été faites à ceux qui prenaient part à ces luttes provinciales. Nous aurions plus confiance à ces dénégations, si nous ne connaissions pas le passé. Nous en avons déjà entendu de semblables. A la dernière élection dans la province du Nouveau-Brunswick, on a eu quelque difficulté à trouver un adversaire à M. Hazen dans Sunbury. Feu l'honorable M. Blair, alors ministre des Chemins de fer, a senti qu'il était de son devoir de se rendre là-bas et de s'occuper activement de cette élection, ce que fait aujourd'hui son successeur, le titulaire actuel. Afin de trouver un candidat pour le comté de Sunbury, M. Blair s'est adressé à un fonctionnaire, à l'inspecteur des pêcheries d'une partie du Nouveau-Brunswick, M. Henry Harrison, et il a conclu avec lui un arrangement en vertu duquel M. Harrison s'est démis de ses fonctions d'inspecteur des pêcheries pour se porter candidat contre M. Hazen, avec l'entente formelle que, s'il subissait un échec, il reprendrait l'exercice de ses fonctions et recevrait un traitement plus élevé.

Cette accusation a été portée en public et niée catégoriquement. Mais quelle était la vérité ? C'est que M. Harrison a éprouvé un revers sensible lors de l'élection et, quelques semaines après sa défaite, il était rétabli dans ses fonctions d'inspecteur des pêcheries, l'emploi étant demeuré vacant dans l'intervalle, et son traitement était augmenté de $200 par année. Sans cela, nous pourrions avoir plus confiance dans les déclarations qu'on nous fait au sujet de M.

Allan, ancien inspecteur des réclamations à l'emploi de l'Intercolonial, et de M. Sears, futur directeur de la poste de Saint-Jean et présentement candidat dans cette division électorale.

Le cas de M. Copp, membre de la législature provinciale, a été mentionné. Je signalerai ce qu'on a fait en faveur d'un autre député de la chambre d'assemblée du Nouveau-Brunswick, du nom de Ryan, qui représentait et qui est maintenant candidat dans le même comté. M. Ryan est cultivateur. C'est ce que dit le " Parliamentary Companion " et je sais personnellement que c'est son occupation. Mais le nom de M. Ryan est en évidence dans le rapport de l'auditeur général, non pas comme celui d'un fournisseur de denrées agricoles à l'administration ou à l'Intercolonial, mais comme celui d'un marchand de bois. Depuis 1903, année où il fut élu pour la première fois comme membre de la chambre d'assemblée de la province, il a vendu à l'administration, d'après le rapport de l'auditeur général, les quantités suivantes de traverses et de bois de construction:

| | Bois d'œuvre. | Traverses. |
|---|---|---|
| 1903 | $ 2,499 | 397 |
| 1904 | 2,235 | 4,122 |
| 1905 | 21,048 | 4,353 |
| 1906 | 69,368 | 3,375 |
| 1907 | 2,803 | 2,096 |

Or, l'Intercolonial a un employé qui remplit les fonctions de pourvoyeur, emploi créé par le présent ministère. Celui-ci est censé avoir été nommé pour acheter les articles dont l'Intercolonial a besoin. La seule excuse qu'on puisse invoquer pour justifier sa nomination et le traitement et les indemnités de déplacement qu'il touche, c'est que l'entremetteur devait être complètement supprimé et que les approvisionnements devaient être achetés par le pourvoyeur. Mais, apparemment ils ne l'ont pas été. Au lieu de confier ces achats au pourvoyeur, on permet à M. Ryan, représentant l'Alberta à la législature provinciale, de se rendre à la scierie et d'acheter ce bois d'œuvre à titre d'entremetteur. Si ce pourvoyeur avait fait ces achats, il aurait prouvé son utilité, fait économiser au pays la commission qu'a reçu M. Ryan et aurait rendu des services en échange du traitement et des frais de voyage qu'il reçoit. Mais, loin de là, M. Ryan, un agriculteur, qui n'est ni propriétaire ni actionnaire d'aucune scierie, a vendu au Gouvernement depuis quatre ou cinq ans $112,296 de bois de construction et de traverses, à titre d'entremetteur.

Il y a aussi le cas mentionné par le représentant d'York (M. Crocket), celui de M. Copp qui recevait $25 par jour pour faire une enquête concernant le capitaine Pratt, du steamer " Curlew ", l'un des navires employés à la protection des pêcheries. Je n'ai pas le moindre doute qu'on ne s'est pas empressé de mettre fin à l'enquête, car M. Copp, dans toute sa carrière professionnelle, n'avait jamais touché une somme aussi élevée pour une journée de travail. Par conséquent, je comprends que le représentant de Saint-Jean (M. Daniel) ait pu dire à bon droit que M. Copp s'est dispensé des services d'un sténographe et a pris les dépositions par écrit, afin de prolonger le plus possible la durée de l'enquête. Il me semble qu'en présence de ces faits les députés du Nouveau-Brunswick ont raison de protester contre l'ingérence du gouvernement fédéral dans les affaires qui concernent la province du Nouveau-Brunswick.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) Monsieur l'Orateur, en prenant la parole, je ne me propose que de présenter une courte observation sur ce qui me semble être aujourd'hui le système appliqué par le ministre des Postes (M. Lemieux) comparativement à celui adopté par son prédécesseur, sir William Mulock. En 1896, à la suite de l'élection qui eut lieu dans la comté que j'ai l'honneur de représenter, le receveur des postes, au village de Beamsville, où résidait un des candidats, était un jeune homme, fort actif, très intelligent. Naturellement, ce jeune homme était conservateur en politique. Il avait été nommé à cette charge par le gouvernement conservateur, après que le titulaire eût démissionné, et le nouveau receveur des postes s'acquitta de sa tâche à l'entière satisfaction de la population. Mais à l'issue de la consultation populaire de 1896, après la clôture du scrutin, il exprima l'opinion "qu'on avait trempé une soupe à Gibson".

Voilà la seule immixtion dont il se rendit coupable, en matière électorale. On le démit de sa charge, non pas réellement à cause de pareille ingérence dans la lutte électorale, mais parce que le Gouvernement voulait nommer à ce poste une de ses créatures, de la couleur politique voulue. On l'accusa de s'être montré partisan outré, et sur sa dénégation, on institua une enquête qui dura plusieurs jours, même toute une semaine, si je ne me trompe ; bref, cette enquête se prolongea assez longtemps, à grands frais pour le Trésor public. A l'enquête, on essaya de prouver que ce jeune homme s'était montré partisan à outrance et tout ce qu'on put prouver à son détriment, c'est qu'à l'issue du scrutin il avait exprimé l'opinion " qu'on avait trempé une soupe à Gibson." Le ministre des Postes du jour le congédia donc, parce qu'il se serait montré partisan acharné et pour ingérence dans la lutte politique. Le ministre des Postes d'aujourd'hui nous prie de croire qu'au Nouveau-Brunswick, lorsqu'un citoyen assiste à une séance de comité et fait tout en son pouvoir, pour coopérer aux opérations du parti en vue d'obtenir un résultat politique, sans toutefois porter la parole devant le public, sans exprimer bravement son avis sur les questions publiques du jour, devant les conservateurs et les

libéraux, se contentant d'assister à une réunion de partisans tenue à huis clos et faisant l'impossible pour favoriser la candidature d'un des aspirants, on ne saurait le taxer d'ingérence déplacée dans les affaires politiques ; tandis que ce pauvre jeune homme, nommé à ce poste par les conservateurs, est condamné et congédié du service, bien qu'il eût conquis l'estime de tous les citoyens de la localité et que nombre de vieux libéraux fussent venus devant le comité rendre témoignages en ce sens. On l'a tenu pour un partisan outré, indigne de remplir la charge de receveur des postes, et cela uniquement parce qu'il aurait déclaré que Gibson était battu à plate couture. Je suis obligé de rappeler ici au ministre des Postes et au premier ministre que s'ils veulent que le pays ajoutent foi à leurs déclarations au sujet de la liberté d'opinion qu'ils accordent à leurs fonctionnaires, ils devront se montrer plus logiques que ne le prouve le fait que je viens de citer.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland) : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas eu l'avantage d'entendre toute la harangue, du reste fort modérée et fort calme, que vient de prononcer le député de King-et-Albert (M. Fowler) ; mais il est parvenu à mon oreille certaines observations qu'il s'est permises à l'endroit de citoyens de la province du Nouveau-Brunswick, et que je ne saurais laisser passer sous silence. L'honorable député manifeste de vives alarmes à l'égard de certaines élections qui se font en ce moment au Nouveau-Brunswick. D'après ce qu'il a déclaré, au cours d'une interview qu'il aurait accordée à un journal de Montréal, je supposais que les élections provinciales au Nouveau-Brunswick étaient une affaire qu'il avait définitivement réglée, sur place même, qu'il ne restait plus qu'un simple détail: celui du scrutin qui aboutirait à l'avénement d'un gouvernement conservateur au pouvoir, dans cette province.

Toutefois, il semble éprouver de vives alarmes à la pensée que les faits donneraient le démenti à ses prophéties. Il a fait allusion à M. Copp. Je me contente de dire que M. Copp occupe au barreau une place qui ne le cède en rien par son importance à celle qu'occupe l'honorable député et que ses honoraires sont tout aussi élevés que les siens. C'est à tort qu'il prétend que M. Copp n'a pas reçu une indemnité quotidienne de $25. M. Copp avait toutes les aptitudes voulues pour la charge qu'on lui a confiée et dont il s'est acquitté à merveille, au point qu'il a reçu de tous les intéressés les témoignages les plus flatteurs au sujet de l'esprit d'équité et d'impartialité dont il a fait preuve dans l'exercice de cette charge.

Le nom de M. Ryan est aussi venu sur le tapis. Il posa sa canditure dans le comté d'Albert, qui fait partie de la circonscription représentée par notre collègue (M. Fowler). M. Ryan, il est vrai, est rangé parmi les cultivateurs, mais depuis nombre d'années, il se livre à l'exploitation générale du commerce. Voilà quinze ans qu'il se livre à ce genre d'affaires. M. Ryan a eu l'avantage de faire quelques fournitures à l'administration de l'Intercolonial. C'est là un fait que l'honorable député n'ignore pas. Bien que l'honorable député figure ici à titre d'avocat, il se livre depuis quelque temps, à titre d'occupation secondaire, je suppose, à certaines exploitations forestières tant dans l'Ouest qu'au Nouveau-Brunswick et il connaît peut-être familièrement certaine exploitation forestière dans le comté d'Albert, près Salisbury, au Nouveau-Brunswick.

Mon honorable ami lui-même aurait peut-être fourni indirectement du bois à l'Intercolonial, non pas directement, mais je le répète, indirectement. Je tiens à affirmer, de science certaine, que les marchés de fournitures passés avec M. Ryan ont toujours été adjugés avec concurrence et publicité. L'honorable député le sait parfaitement et il ne l'ignore pas, un de ses amis, un habitant de la ville de Saint-Jean, qui était fortement intéressé avec lui dans certaines exploitations forestières, a obtenu, par l'intermédiaire de M. Ryan, certaines entreprises de l'Intercolonial.

Je dois ajouter, toutefois, que l'adjudication de ces entreprises s'est toujours faite avec concurrence et publicité. Et pourquoi ces attaques dirigées contre M. Ryan? C'est un homme honorable; et se livre non seulement à l'agriculture, mais encore à d'autres exploitations. Est-ce donc un déshonneur pour un cultivateur canadien de se livrer à d'autres occupations ? Mon honorable ami (M. Fowler) bien que membre du barreau, s'occupe aussi d'exploitation forestière, de vente de terres, outre nombre d'autres occupations d'ordre secondaire, or, personne ne prétendra que, parce qu'il est avocat, il lui soit interdit de se livrer à d'autres occupations. On ne saurait imputer à crime à M. Ryan ses relations commerciales avec le public, car, paraît-il, il soumissionne d'autres travaux et obtient d'autres entreprises que celles de l'Intercolonial. Depuis nombre d'années, il jouit de la confiance de la population du comté d'Albert, et à la suite du scrutin du 3 mars, on verra, j'en suis sûr, qu'il possède encore la confiance des masses.

Notre ami a fait allusion à M. Edward Sears, de Saint-Jean, et M. Sears a aussi joui de la confiance de ses concitoyens. Son parti, paraît-il, lui aurait demandé de poser sa candidature, aux prochaines élections, or, pour cette raison-là même et parce qu'il jouit de la confiance de ses concitoyens, on a cherché à le dénigrer ici. Le député de Saint-Jean (M. Daniel) a aussi dit son mot sur la question ; mais je crains que sa carrière parlementaire ne soit pas bien longue ici. M. Sears jouit de la confiance de la population, sa réputation est à l'abri de tout soup-

çon. En voilà assez pour que l'honorable député soulève une question accessoire en affirmant qu'on a promis une charge à M. Sears, s'il consent à poser sa candidature, dans l'intérêt du parti. Certes, c'est un honneur d'être appelé à représenter la ville de Saint-Jean, à un titre quelconque. M. Sears a été maire de Saint-Jean et il serait encore élu à ce poste, s'il le désirait ; mais ses amis veulent qu'il les représente au sein de la législature provinciale et ils lui ont offert la candidature. M. Sears est un candidat aussi indépendant que l'a jamais été l'honorable député M. Daniel, quand il a brigué les suffrages populaires. En sommes-nous donc rendus au point d'attaquer publiquement ici des citoyens parce qu'ils jouissent de la confiance de leur concitoyens et qu'on leur demande de se porter candidats à quelque charge? Le nom de M. Harrison est aussi venu sur le tapis. J'ignore les circonstances de l'affaire en question, mais je sais qu'il appartient à une des plus anciennes familles et des plus distinguées au Nouveau-Brunswick.

Je sais qu'il possède la confiance de la population ; je sais que c'est un fonctionnaire de grand mérite ; bref, je sais qu'on ne peut rien lui reprocher soi dans l'exercice de ses fonctions, soit dans sa conduite personnelle, soit à d'autres égards. En prenant la parole, j'ai voulu élever la voix contre ce genre de combat et l'emploi de pareilles armes. Bien trop souvent, au cours de ces années dernières, on a compromis la dignité de nos débats en se livrant à de pareilles attaques, en se servant de pareilles armes, et on devrait cesser de traîner dans la boue, sans raison ni excuse, la réputation de nos hommes publics. M. Sears et M. Ryan tiennent, au Nouveau-Brunswick, une place tout aussi honorable que celle qu'occupe l'honorable député (M. Fowler) ; ils jouissent, pour le moins dans une aussi large mesure que lui, de la confiance de la population, tant au sein de la province que dans les comtés qu'ils représentent. Je proteste contre ce genre d'attaques. Si l'honorable député (M. Fowler), est certain, comme il l'a déclaré à ce journaliste de Montréal, que le parti conservateur l'emportera au Nouveau-Brunswick, il aurait pu s'épargner cette attaque, si calme et si modérée qu'ait été sa harangue, par comparaison avec ses discours précédents. Mais en fait, il n'est pas aussi certain qu'il le prétend que les conservateurs l'emporteront au Nouveau-Brunswick ; peut-être nourrit-il des appréhensions même pour son propre mandat, et bien qu'il parle avec jactance aujourd'hui, nous le verrons peut-être, plus tard, faisant pénitence dans les cendres et le cilice.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Une importante question qui se présente ici, c'est l'attitude du Gouvernement, ou plutôt sa politique d'ingérence dans les affaires provinciales.

M. EMMERSON.

L'hon. M. EMMERSON : Vous souvenez-vous d'une convention provinciale, à Moncton ?

L'hon. M. FOSTER : J'ai souvenance de la plupart de ces conventions ; celle que vous mentionnez figure parmi les meilleures, si je ne me trompe. Le premier ministre a été muet sur cet aspect de la question. Je serais curieux de savoir s'il se rappelle la doctrine qu'il préconisait autrefois, et dans cette Chambre et ailleurs, sur l'ingérence des autorités fédérales dans les élections provinciales. Je me demande s'il a oublié les enseignements tombés des lèvres d'Edward Blake et d'Alexander Mackenzie ainsi que des autres chefs intransigeants du parti libéral, de 1870 à 1890, enseignements auxquels le premier ministre a donné son plein et entier acquiescement. La doctrine formulée par Alexander Mackenzie, Edward Blake et le premier ministre lui-même, à une autre époque de sa vie publique, est celle-ci : il doit exister une ligne de démarcation bien tranchée entre la politique fédérale et la politique provinciale, et l'influence de la première ne doit pas s'exercer sur la dernière. Le premier ministre ne saurait révoquer en doute l'exactitude de cette définition de l'ancienne doctrine préconisée par le parti libéral, ou plutôt la doctrine prêchée par le vieux parti libéral. Or, sous la direction du premier ministre, le nouveau parti libéral, celui du vingtième siècle, enseigne une doctrine diamétralement opposée.

Il n'y a pas bien longtemps, lorsqu'il se livrait une lutte décisive dans la province d'Ontario et que, d'après la doctrine du vieux parti libéral, professée par le premier ministre, il aurait dû s'abstenir d'intervenir dans la lutte et d'influencer les électeurs par la distribution des faveurs fédérales, il se souvient que dans la ville d'Ottawa, à une assemblée publique devant laquelle M. Ross, alors premier ministre, fit l'exposé de son programme au corps électoral, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), s'écartant de sa voie, mit la main sur l'épaule de M. Ross et dit non seulement à cette assemblée d'électeurs d'Ottawa, mais au corps électoral d'Ontario : " Voici mon bras droit ; ne souffrez pas qu'il soit brisé dans la province d'Ontario."

Voilà un fait que le premier ministre n'a pas oublié. Il a probablement souvenance de la dernière élection, en Colombie-Anglaise, alors qu'après en avoir conféré avec plusieut amis, il rappela son haut commissaire du Yukon, un de ses adhérents, le fit descendre de force du trône où il siégeait dans les blanches solitudes du Nord, l'envoya directement comme son émissaire, avec instruction d'occire politiquement M. McBride et son gouvernement, ainsi que le parti libéral-conservateur dans cette province ; puis il lui prêta tout son appui, et en mettant à son service les faveurs et l'influence du Gouvernement fédéral. Le premier ministre n'a peut-être pas oublié que, dans le but de fortifier le

parti libéral dans la lutte contre M. McBride, il s'adressa directement à la magistrature, y fit le choix d'un candidat pour représenter son parti ; que cet homme accepta la candidature, pendant qu'il instruisait encore certaines affaires judiciaires ; qu'il fut battu aux bureaux de vote, et qu'en outre, bien qu'on ait opposé une dénégation catégorique à la chose, il avait des perspectives pour l'avenir, au cas où il serait vaincu. Alors ces perspectives se réalisèrent et aujourd'hui, M. Henderson règne sur les blanches contrées du Nord, à titre de commissaire et de gouverneur des vastes domaines du Yukon.

Le premier ministre n'a pas oublié ces faits. Comment ! monsieur l'Orateur, mais aujourd'hui la politique du premier ministre et des libéraux du vingtième siècle se résume tout entière à ceci : s'ingérer par tous les moyens possibles, de bric à brac, par la distribution des places, des faveurs, par des promesses de toute sorte ; bref tout ce qui peut permettre à leurs amis, dans une lutte politique locale, de ne pas perdre de terrain, et d'augmenter ainsi le prestige du Gouvernement fédéral dans cette province. Voilà l'attitude que prend le premier ministre. A quelle doctrine adhère-t-il? Naguère, il prenait la parole et prêchait de l'air le plus convaincu du monde et avec toutes les apparences de la sincérité, une doctrine diamétralement opposée à celle qu'il prêche aujourd'hui et qu'il défend comme juste et légitime. Quel est le principe qui représente les convictions de l'honorable député? A-t-il quelque conviction en pareille matière ou bien a-t-il pris cette attitude alors parce qu'il croyait que son parti en pourrait bénéficier, et adopte-t-il l'attitude opposée aujourd'hui, parce qu'il compte qu'elle tournera encore à l'avantage du même parti? Et cependant il n'y a pas de ligne de démarcation plus tranchée que la ligne frontière entre les questions d'intérêt fédéral et celles d'intérêt provincial, au point de vue constitutionnel et à celui de notre politique pratique. Le premier ministre est allé si loin en ce sens qu'il est devenu absolument impossible de faire une élection provinciale, sans qu'il aligne ses partisans et fausse les questions provinciales en mêlant les choses de la politique fédérale à la politique provinciale

Le meilleur argument à l'appui de ce que j'avance, c'est ce siège veuf de son titulaire, de ce côté (la droite) de la Chambre. Où est aujourd'hui le ministre des Travaux publics ? Le Parlement est au plus fort de sa besogne, au milieu du travail le plus ardu de la session, et le ministre des Travaux publics est absent. Les questions demeurent sans réponse, il est impossible d'expédier les affaires, et cela parce que le ministre des Travaux publics est absent de cette Chambre, non pas qu'il soit appelé au dehors par les affaires d'intérêt fédéral, mais parce qu'il est allé au Nouveau-Brunswick, afin de mettre au rancart les questions d'intérêt provincial et jeter dans la mêlée électorale tout ce que le gouvernement fédéral peut faire, par tous les moyens à sa disposition, clientèle, promesses, influence, pour fortifier le gouvernement libéral et le parti libéral dans cette province.

Déjà, par le passé, le gouvernement auquel préside le premier ministre a sauvé ce parti. A la dernière élection provinciale, au Nouveau-Brunswick, ce parti était infailliblement voué à la défaite, lorsque M. Blair entra en scène ; et ayant à sa disposition la clientèle du pouvoir fédéral et force ressources pour gagner les élections, il sauva de la ruine le gouvernement provincial. Au Nouveau-Brunswick, l'opinion populaire, aujourd'hui, si elle avait libre cours et pouvait produire son effet, prouverait qu'elle est absolument hostile au gouvernement provincial, tel qu'il est constitué. Voilà longtemps qu'il est au pouvoir. L'autre jour, le ministre des Travaux publics nous a donné un aperçu de la situation où se trouvait la province, au moment de son départ. Un seul mot résume la situation : aujourd'hui, par suite de l'imprudente gestion du ministre des Travaux publics et de ses partisans là-bas, la province est presque sur le bord d'un précipice, financièrement parlant, et cela, par suite de l'emploi fantaisiste, pour ne pas dire, l'indigne abus que le ministre et ses amis ont fait des deniers publics, lorsqu'ils dirigeaient les affaires de la province ; et cependant, on ne veut pas permettre aux électeurs du Nouveau-Brunswick de discuter et de règler eux-mêmes la question. Il faut que le gouvernement fédéral aille s'immiscer dans les affaires de cette province et chercher à y maintenir au pouvoir un gouvernement qui vise de tout autres objets que ceux qui sont la raison d'être d'un gouvernement fédéral et d'un parti fédéral au Canada.

Maintenant je m'occuperai des exemples que l'on a cités. Le très honorable premier ministre affirme que, quant à ce qui le regarde, et il aura son mot à dire sur ce sujet, aucune promesse n'a été faite au maire Sears relativement à la direction des Postes à Saint-Jean ou à un emploi fédéral quelconque, s'il n'était pas nommé à l'élection provinciale. Puisque je suis sur ce point, laissez-moi dire un mot au sujet de la déclaration qui vient d'être faite par l'honorable député que nous avons entendu avant moi. Il n'y avait aucune nécessité qu'il vînt au secours de MM. Ryan et Sears en prenant cette voix sépulcrale. On aurait pu se croire dans le voisinage d'un cimetière, écoutant une élégie—dont le ton était moins grave que celles de Grey—mais dont l'accent présageait quelque trépas ou quelque déclin politique. Personne n'a attaqué M. Ryan ou M. Sears comme hommes privés. Personne ne les a attaqués pour avoir vendu du bois ou pour avoir désiré une direction de Postes—ambition digne de louanges et question d'affaire dans l'un et l'autre cas.

C'est bien leur droit, s'ils peuvent réussir et s'ils ont les qualités voulues pour cela.

Personne n'a fait entendre un mot contre l'un ou l'autre de ces messieurs. Mais l'accusation est lancée contre le Gouvernement, contre le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et contre le parti au pouvoir qui a laissé entendre à ces messieurs que l'on s'occuperait d'eux. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dit qu'il aura quelque chose à voir dans cette affaire. Mon très honorable ami est d'environ trois mois en retard. Ne sait-il pas que le ministre des Travaux publics a arrangé toute la question ? Est-il ignorant du fait que dans la ville de Saint-Jean, le ministre des Travaux publics a choisi lui-même ou a fait choisir un comité de distribution de faveurs, composé de ceux qui vivent au crochet du parti dans cette ville et qu'il a confié à ce comité le soin de présider dans ce district à toutes les nominations à des emploi fédéraux. Est-ce qu'il l'ignore ? C'est un fait qui a été annoncé et signalé publiquement par le ministre des Travaux publics en personne. Eh quoi ! mon très honorable ami n'aura rien à dire à ce sujet. C'est le comité de distribution des faveurs qui, là-bas à Saint-Jean réglera cette question et quand ce comité aura décidé, le ministre des Travaux publics n'aura qu'à présenter leur choix au ministre des Postes (M. Lemieux) et ce dernier n'aura rien d'autre chose à faire que d'honorer le billet et d'exécuter ce que ce comité et son collègue auront recommandé. Quelle candeur doit avoir le ministre des Postes s'il compte qu'il aura son mot à dire pour cette nomination. Que le comité des distributions de faveurs, là-bas à Saint-Jean se prononce, que le ministre des Travaux publics contresigne son choix, que le nom du maire Sears soit désigné comme celui de directeur des Postes à Saint-Jean et je ne crains pas d'affirmer que le ministre des Postes ne refusera pas de lui donner cet emploi. Oh ! sans doute il n'y a pas eu de promesses faites. Quand M. Derbyshire, un membre de la Chambre des communes, dans une pensée philanthropique sinon patriotique, a démissionné en faveur du ministre actuel des Chemin de fer et des Canaux (M. Graham) et quand on eut porté l'accusation que Dan Derbyshire allait obtenir une place de sénateur comme récompense de sa démission, nous avous vu cette accusation repoussée avec indignation.

Dans toute la presse libérale on nous disait que cela n'arriverait pas ainsi, mais précisément au moment où M. Harrison revint à son bureau avec une augmentation de $200, M. Derbyshire obtenait un siège au Sénat après avoir laissé le chemin libre au ministre des Chemins de fer. Quelqu'un ayant tout son bon sens peut-il ignorer que ce fut là l'objet d'un marchandage fait, exécuté, signé, scellé et accompli ? Pourquoi alors prendre ces airs d'innocence ? C'est un simple troc de sièges ; c'est un système de compensation au moyen duquel les conséquences de la politique sont prévues de telle sorte qu'elles tournent à l'avantage de mon très honorable ami et de son parti.

C'est un fait que M. Harrison—un excellent homme, inutile de citer l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) comme garant de la bonne conduite de M. Harrison—c'est un fait avéré que M. Harrison a pris part à la lutte ; qu'il s'y est décidé sur la promesse qu'on lui rendrait son emploi avec une augmentation s'il échouait; qu'il n'a pas été élu et qu'on lui rendit son emploi avec une augmentation. Notre honorable ami doit savoir que ces sortes de choses se font aujourd'hui autrement qu'autrefois. Mon honorable ami, le ministre des Postes (M. Lemieux) aura bientôt un autre billet à endosser. Quand le comité des faveurs politiques de Toronto sera prêt et aura choisi la personne convenable pour l'emploi de directeur de la poste en cette ville, cet emploi, resté vacant pendant des mois, et qui est un des plus importants du Canada, sera alors pourvu d'un titulaire. Quand le comité des faveurs politiques aura envoyé son choix et que le ministre de la Justice l'aura contresigné, le ministre des Postes n'aura qu'une chose à faire, honorer le billet. Comment pourrait-il s'en tirer autrement. Il a le pouvoir de faire les nominations, mais il sait très bien qu'aucune objection n'est possible pourvu qu'on désigne un candidat acceptable. La nomination est entre les mains de ses collègues d'Ontario et au moment précis où le comité des faveurs se prononcera et où les ministres de cette province confirmeront la décision, mon honorable ami n'aura aucun motif pour ne pas faire la nomination et il la fera.

L'hon. M. LEMIEUX : Le candidat doit être une personne convenable.

L'hon. M. FOSTER : On n'a pas établi que M. Sears n'était pas une personne qui convenait à l'emploi de directeur des postes de Saint-Jean. Pas le moins du monde. Ce n'est pas la question, mais la question réside dans le marchandage et la vente et dans l'ingérence du gouvernement fédéral dans les élections provinciales.

Tel est le résultat auquel aboutit aujourd'hui le très honorable premier ministre, lui qui déclarait naguère en termes si larges que les affaires de la politique provinciale devraient rester entièrement distinctes des affaires du Dominion. Nous le voyons aujourd'hui le premier à préconiser l'intervention acharnée, inflexible du gouvernement fédéral dans les diverses élections provinciales. Considérez cette nomination de Leech. Il est heureux pour le ministre des Finances qu'il ne nous ait pas déclaré avant que le crédit pour l'achat de grain de semence eût été voté, que Leech serait chargé de faire la distribution. Si nous l'avions su, soyez sûr, monsieur l'Orateur, qu'il se serait écoulé beaucoup de temps avant le vote de ce crédit. La nomination de Leech

suffit pour indiquer que ce crédit va être utilisé dans un but de corruption électorale. En effet, consultez n'importe quel homme de sens commun dans le Nord-Ouest, qu'il vous arrivera de rencontrer, et qui n'est pas partisan à tout crin, consultez même beaucoup de partisans, et on vous répondra que les neuf dixièmes des employés de l'administration sont de simples créatures du parti libéral travaillant dans l'intérêt de ce parti.

Savez-vous ce que m'a affirmé l'autre et qui n'est pas, que je sache, inféodée à aucun des partis politiques ? Elle me disait qu'elle avait fait un voyage de huit milles en voiture pour expédier un télégramme du bureau du Gouvernement. C'était durant une élection, et il n'y avait pas de télégraphiste dans le voisinage. Le télégraphiste n'avait pas été vu à son bureau depuis huit jours et le télégramme n'avait pas pu être envoyé. Neuf fois sur dix vos agents des terres, vos agents des Indiens, et vos autres fonctionnaires sont des partisans, qui ont reçu pour mission, tout d'abord, de travailler dans l'intérêt du parti, quittes à faire semblant de travailler dans l'intérêt du pays, une fois les intérêts du parti assurés. Cet individu du nom de Leech, si j'en crois les documents, a commis un acte odieux, et il l'a fait en qualité de partisan et pour servir des fins électorales.

Etant donnés ses antécédents, je ne saurais avoir confiance en lui dans quelque rôle que ce soit, et je suis persuadé qu'il va suivre la même ligne de conduite en ce qui regarde l'achat et la vente du grain de semence aux habitants du Nord-Ouest.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Celui à qui il est donné d'entendre l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vitupérer contre le marchandage et la vénalité dans les élections locales de la province du Nouveau-Brunswick, peut à peine croire qu'il y a quelques années le gouvernement de coalition de cette province, composé d'hommes éminents, au barreau ou dans les affaires, les uns libéraux et les autres conservateurs, et dont tous se déclaraient satisfaits, dut se dissocier en conséquence des manœuvres de cet honorable membre, aujourd'hui si énergique à condamner toute intervention du gouvernement fédéral dans les affaires provinciales.

En 1899, cet honorable membre, qui représentait alors ici une circonscription du Nouveau-Brunswick, mais qui aujourd'hui est le député de Toronto-nord, se rendit à Moncton et sonna lè rappel pour les conservateurs du Nouveau-Brunswick. Et pourquoi les ralliait-il ainsi autour de lui? En vue de dissoudre cette odieuse coalition. Avec cette éloquence qu'on lui connaît, il les exhorta à retirer leur appui au gouvernement provincial d'alors, et à former une solide phalange de conservateurs dans la province du Nouveau-Brunswick. Tel fut son appel. Et quels furent ceux qui y répondirent ? Les conservateurs,—ou du moins ce qui restait de ce parti dans la province,—y répondirent en grand nombre. Jusque-là, l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) avait été un partisan servile du gouvernement local. Il avait chanté les louanges du regretté M. Blair, et aussi, de sa voix la plus douce, celles de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), qui faisait alors partie du cabinet provincial. Il avait parcouru le pays invitant ses amis conservateurs à voter en faveur de H. R. Emmerson comme ministre des Travaux publics du Nouveau-Brunswick. Mais voici que son chef au fédéral arrive d'Ottawa et lui dit : " C'est assez ". A partir de ce moment, bien qu'il eût été élu pour appuyer le gouvernement local, il s'en fit l'adversaire, et n'a pas cessé de l'être depuis. Telles sont les fautes dont l'honorable député s'est rendu coupable. C'est là le résultat de l'appel lancé de la ville de Moncton invitant ses amis à se rallier au parti. Peut-il se plaindre si l'esprit de parti est vigoureux dans la province du Nouveau-Brunswick ? Il est vrai qu'aujourd'hui ses amis n'osent pas se montrer trop partisans ; le chef actuel de l'opposition dans le Nouveau-Brunswick, bien que naguère, en conformité du désir exprimé par l'honorable député de Toronto-nord, il ait introduit dans la politique provinciale des considérations de politique fédérale, parcourt aujourd'hui cette province déclarant en toute circonstance qu'il n'est pas le chef de l'opposition conservatrice, mais celui d'un parti de coalition auquel libéraux et conservateurs doivent donner leur appui. Et pourquoi ? Parce qu'il se rend compte qu'il n'a pas l'ombre d'une chance de triompher aux élections dans la province du Nouveau-Brunswick, s'il se donne comme chef du parti conservateur ; son seul espoir est de rallier à lui un certain nombre de libéraux de cette province.

M. BENNETT : C'est ainsi que Ross parlait dans l'Ontario, et vous savez ce qui lui est advenu.

M. DYMENT : Et Haultain également.

M. LOGAN : L'honorable député de Toronto-nord ne se tracassera pas trop, j'espère, à ce sujet ; car s'il se passe de si terribles choses, si l'on fait intervenir dans les élections provinciales des intérêts de politique fédérale, c'est le résultat de sa propre initiative. Ces honorables députés de la gauche devraient se montrer moins violents dans leurs attaques contre le ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Celui-ci prend un vif intérêt dans les affaires du Nouveau-Brunswick, en sa qualité d'électeur de cette province ; et il a parfaitement le droit de se rendre dans cette province en ce moment, tout comme l'honorable député de Toronto-nord avait le droit de s'y rendre en 1899, en qualité de citoyen de cette province. Il ne faut pas avoir deux poids et deux mesures.

L'honorable ministre des Travaux publics fait bien de prendre part aux élections dans le Nouveau-Brunswick, car il est intéressé dans cette province. J'observe que les députés de la gauche sont très braves, très hardis aujourd'hui. Un homme d'Etat du Nouveau-Brunswick dont nous regrettons la perte, et qui était de mes amis personnels, disait d'un membre de la Chambre des communes représentant une circonscription de sa province: Il est l'homme le plus brave du monde tant qu'il reste dans la salle numéro 6. Il paraîtrait que cet honorable député aimait à se vanter du mauvais parti qu'il allait faire à l'honorable M. Blair, quand celui-ci serait à la Chambre. Or, M. Blair est venu et cet homme qui était si brave est resté muet comme une huître.

Depuis la rentrée des Chambres, les honorables députés de la gauche ont vu l'honorable ministre des Travaux publics à son siège, un des plus fidèles à suivre les délibérations de la Chambre. Ils se montrent très braves quand le ministre des Travaux publics est à sept ou huit cents milles de distance. Mais il les a mis au défi dans les assemblées publiques et dans les journaux de lui poser certaines questions et de faire certaines choses, et ils n'ont jamais osé ouvrir la bouche. S'ils tiennent à attaquer le ministre des Travaux publics, s'ils désirent lui poser quelque question, s'ils veulent lui demander compte de certaines accusations qu'il a portées, pourquoi ne le font-ils pas lorsqu'il est ici? Pourquoi attendre qu'il soit dans la province du Nouveau-Brunswick pour faire des déclarations sur son compte? Je regrette—en toute sincérité je regrette beaucoup—d'entendre un ex-ministre des finances déclarer que la province du Nouveau-Brunswick marche vers la ruine financière. L'honorable député, dans le but de s'assurer un petit nombre de votes, est-il prêt à laisser une telle déclaration aller aux banquiers et financiers de notre pays et de l'étranger avec sa recommandation d'ex-ministre des Finances? J'ai lu l'autre jour quelque chose au sujet d'un emprunt contracté par le jeune et brillant premier ministre de cette province (M. Robinson) ; et je pense que les autorités financières de notre pays ne me contrediront pas si j'affirme que cet emprunt a été contracté à de très bonnes conditions, étant donnée la situation actuelle du marché monétaire universel. Le crédit de la province du Nouveau-Brunswick est aussi bon que celui d'aucune province du Dominion et beaucoup meilleur que celui de certaines villes que je pourrais nommer et qui sont représentées ici par d'honorables députés de la gauche.

Le ministre des Travaux publics n'a pas quitté sa province en disgrâce. Il ne l'a pas quittée parce que les électeurs de cette province ne voulaient plus de lui. Il l'a quittée quand les électeurs de la ville de Saint-Jean, libéraux et conservateurs, membres du parti libéral, et anciens partisans de l'honorable député de Toronto-nord, mirent leurs noms au bas d'une pétition lui demandant d'être au parlement fédéral le représentant de leur ville. C'est alors et alors seulement, qu'il est venu siéger en cette Chambre. Comment a-t-il quitté la province du Nouveau-Brunswick ? Je vais le dire à l'honorable député ; il l'a quittée, une fois devenu le représentant d'une circonscription qui, trois années auparavant, avait donné 700 voix de majorité au candidat conservateur, et avait dans l'intervalle tellement modifié son attitude politique que ces honorables députés n'osèrent pas lui opposer un candidat. L'honorable membre ne devrait pas se montrer jaloux de la manière dont le ministre des Travaux publics a quitté la province du Nouveau-Brunswick.

M. LEFURGEY: Il a voulu se présenter en 1896 comme conservateur.

M. LOGAN : Je le nie, et voici sur quoi je me fonde. En 1896, alors que le parti conservateur était au pouvoir il chercha de toute manière à gagner cet homme (M. Pugsley) a sa cause. Celui-ci n'en posa pas moins sa candidature comme indépendant et comme adversaire du candidat du gouvernement dans la ville de Saint-Jean. Il n'attendit pas qu'il se fut produit un changement de gouvernement. Il en fit une question de principe et triompha de ce chef; on le tient aujourd'hui en haute estime, comme le Gouvernement auquel il donne son appui. Et quand viendra le temps pour la population du Nouveau-Brunswick de se prononcer sur M. Pugsley comme chef politique dans l'arène fédérale, on se rendra compte que l'opinion publique lui est aussi favorable dans cette nouvelle arène qu'elle l'était du temps où il jouait son rôle dans l'arène provinciale.

M. P. MICHAUD (Victoria) (N.-B.) : On dirait que c'est un jour réservé au Nouveau-Brunswick. Je considère donc qu'il est de mon devoir de jeune membre de cette assemblée, de représentant récemment élu de la province du Nouveau-Brunswick, de dire un mot au sujet des affaires politiques de cette province. Il m'a paru amusant de voir l'honorable député de Toronto-nord, qui a quitté le Nouveau-Brunswick prendre une part active à cette discussion.

Lorsque le ministre des Travaux publics a quitté Ottawa pour se rendre dans sa province du Nouveau-Brunswick, c'était pour rencontrer ses amis. Je me demande si l'ex-ministre des Finances (M. Foster) nous quittait à pareille destination, aurait-il la chance de rencontrer autant d'amis que le ministre des Travaux publics. Je me suis également beaucoup amusé de l'observation de l'honorable député d'York (M. Crocket) au sujet de la présence d'un seul ingénieur civil dans la province pour la surveillance des travaux publics. Pour faire plaisir à nos adversaires va-t-il donc falloir interrompre l'exécution de ces entreprises dans

notre province, parce qu'il s'y poursuit une élection pour la législature provinciale ? Je conçois fort bien l'inquiétude des honorables députés de Saint-Jean et de King-Albert au sujet de cette élection. Dans ma circonscription, nous avons eu le plaisir de recevoir la visite du chef de l'opposition à la chambre provinciale, qui s'est donné d'abord comme indépendant, mais qui, lors de son dernier voyage, était un assez bon libéral. Après avoir cherché des candidats acceptables dans les rangs de l'opposition, il a jugé la tâche impossible d'exécution, et s'est contenté d'accepter des candidats libéraux.

L'honorable député d'York (N.-B.) (M. Crocket) a déclaré que l'honorable M. Costigan, lorsqu'il fut nommé sénateur, n'était pas dans les conditions requises par la loi. En sa qualité d'avocat il doit savoir que toute personne domiciliée quelque part y demeurant et y payant l'impôt, était, du fait de la résidence, dans les conditions voulues pour être nommée sénateur.

Plusieurs honorables députés ont profité de l'absence du ministre des Travaux publics pour s'attaquer à lui. Ils ont tous eu occasion, à plusieurs reprises, de dire en la présence du ministre des Travaux publics tout ce qu'ils avaient sur le cœur. Ils ont préféré attendre qu'il fût absent, appelé au Nouveau-Brunswick pour le règlement d'affaires politiques, publiques et personnelles.

Dans le bon vieux temps, quand l'honorable député de Toronto-nord était ministre des Finances et représentait le Nouveau-Brunswick dans le cabinet, il fut rappelé dans sa province en mainte occasion. N'y a-t-il pas été rappelé pour les mêmes raisons dont il fait un reproche en ce moment au ministre des Travaux publics ? L'honorable député préfère peut-être que je dise qu'il y avait été rappelé pour ses affaires particulières. Je puis assurer à ces honorables membres que, malgré toutes leurs déclarations concernant les affaires du Nouveau-Brunswick,—et ils en ont parlé d'une manière très risquée,—ils sont loin de savoir tout ce qui s'y passe aujourd'hui. Je suis en mesure de dire à l'honorable député d'York (N.-B.) (M. Crocket) que, dans son propre comté, où il se trouve quatre candidats oppositionnistes sur les rangs, chacun d'eux a reçu la promesse d'un portefeuille dans le cabinet de M. Hazen, si jamais il arrive au pouvoir. C'est également vrai d'autres comtés, et apparemment, si l'opposition arrive au pouvoir, il y aura autant de portefeuilles qu'il y a de candidats de l'opposition sur les rangs.

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX RAPPORTS DU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. RICHARD BLAIN (Peel) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire signaler à votre attention une résolution que j'ai l'intention de proposer au sujet du traitement dont la gauche a été l'objet de la part des représentants du ministère dans le comité des comptes publics de cette Chambre. Ma proposition est ainsi conçue :

Tous les mots de la motion principale sont supprimés et remplacés par les suivants:

La Chambre, considérant que le comité des comptes publics a pour raison d'être d'assurer la libre et complète investigation des recettes et dépenses de deniers publics et des circonstances d'icelles;

Considérant qu'il est d'intérêt public que le comité jouisse de la plus grande latitude possible dans ses investigations;

Décide: Qu'il y aura appel devant cette Chambre de toute décision de ce comité tendant à exclure des témoignages ou à restreindre le champ de l'enquête; et sur requête à cette fin, il y aura lieu d'ordonner sur-le-champ le rapport des délibérations requis en pareil cas.

Il est notoire que le comité des comptes publics a été constitué pour faire l'examen des opérations financières du Gouvernement. A ma connaissance le droit de la minorité de ce comité d'en appeler à la Chambre des communes n'a jamais été refusé avant que le Gouvernement actuel eût été formé. Sauf erreur, je dirai qu'il n'a jamais été rejeté ; tels sont les renseignements en ma possession, tel a été le résultat de l'examen assez bref que j'ai pu faire de la question. Personne n'ignore que le Gouvernement actuel a imposé un travail assez ardu au comité des comptes publics. Dans tous les services administratifs il s'est produit de notables accroissements de dépenses; et partout où l'intérêt public est en jeu, on voit apparaître l'intermédiaire qui occupe une si large place dans le cœur de notre Gouvernement, et s'interpose constamment entre celui-ci et l'intérêt public. C'est pourquoi, depuis l'avènement du parti libéral aux affaires, le comité des comptes publics a dû s'enquérir à fond de l'administration de certains départements. Pour commencer par la Chambre des communes, nous voyons que, sous le régime conservateur, le service de la présidence, durant les neuf mois et vingt-huit jours que l'honorable M. Ouimet a rempli cette fonction, a dépensé $1,175.23. Durant les trois ans un mois et cinq jours que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries a rempli cette fonction de président de la Chambre, les dépenses du département se sont élevées à $9,899.80. Dans tous les services de l'administration publique, nous relevons de semblables augmentations, en comparaison du régime précédent.

Je ne me propose pas de fournir des indications très complètes, mais je dirai que le comité des comptes publics, depuis deux ans, nous a révélé des choses étonnantes. On se rappelle qu'une des personnes qui ont rendu témoignage devant ce comité l'année dernière, comme ayant fourni au gouvernement de grandes quantités de marchandises, a avoué qu'elle était venue de Montréal, en apprenant que M. Foster al-

lait faire l'examen des comptes, et s'était empressée de remettre au département dont elle était le fournisseur son chèque pour $600, somme qu'elle reconnaissait avoir reçue de trop. Il serait facile de donner beaucoup d'autres exemples, et il ne faut pas s'étonner si le public canadien fonde de grandes espérances sur le comité des comptes publics. Je dis donc qu'il faudrait nous accorder la plus grande latitude et permettre à la minorité dans tous les cas où elle se trouve lésée par la majorité du comité d'en appeler à la Chambre en vue d'obtenir de celle-ci plein pouvoir pour l'examen de ces énormes dépenses.

Par exemple, en ce qui regarde le département de la Marine et des Pêcheries, nous nous sommes enquis l'année dernière des opérations d'un certain M. Merwin, qui avait fourni une certaine quantité de marchandises au gouvernement. Il avait fourni quinze articles, qui lui avaient coûté $11,838.70, et il les revendit à l'administration $18,012.50, encaissant ainsi sur ces quinze articles un bénéfice de $6,173.70. Il avait acheté une pompe Stuyvesant du fabricant dans la ville de Montréal, moyennant $335, et sans toucher la marchandise, sans avoir un seul dollar d'engagé ailleurs que dans sa profession d'intermédiaire, il la revendit au département de la Marine et des Pêcheries $960, encaissant ainsi $625, soit un bénéfice de 187 p. 100. Sur ces quinze articles dont j'ai parlé les bénéfices ont varié de 26 à 187 p. 100. En présence de pareils faits, divulgués par le comité des comptes publics et portés à la connaissance du Gouvernement et du pays, il est temps, dis-je, d'accorder à la minorité toute latitude dans l'examen des opérations qui nous sont soumises.

Il s'est fait aussi une enquête au sujet du département de la Milice. On sait qu'un certain nombre d'amis du Gouvernement avaient formé une compagnie pour la fourniture de marchandises au département de la Milice. Les amis du Gouvernement dans la ville de Toronto et ailleurs se constituèrent en compagnie. Ils fournirent au département de la Milice et de la Défense. . .

Sir FREDERICK BORDEN : Un instant, s'il vous plaît. L'honorable député fait une déclaration ; je suppose qu'il veut être exact. Prétend-il que la compagnie dont il parle était composée d'amis du Gouvernement ?

M. BLAIN : Oui.

Sir FREDERICK BORDEN : Que l'honorable député me permette de lui dire qu'il se trompe.

M. J. D. REID : Expliquez-vous.

Sir FREDERICK BORDEN : Sir Adolphe Caron est-il un ami du Gouvernement? Je l'ignorais.

M. BLAIN : L'honorable ministre s'emporte un peu vite. Qu'il me permette de lui rappeler que M. Hartley Dewart, candidat libéral dans la ville de Toronto est membre de cette compagnie. Je ne me proposais pas de nommer M. Dewart, mais s'il y trouve à redire, qu'il s'en prenne à l'honorable ministre, car je ne me proposais pas de nommer qui que ce soit. Mais voici ma prétention : c'est que cette compagnie était formée, je le répète, d'amis, bien que ce ne soit pas entièrement d'amis du Gouvernement.

Sir FREDERICK BORDEN : Très bien.

M. BLAIN : Je n'ai jamais dit qu'elle était formée entièrement d'amis du Gouvernement.

Sir FREDERICK BORDEN : Si fait, vous l'avez dit.

M. BLAIN : Si je l'ai dit, ce n'était pas mon intention. Ce que je veux dire c'est que cette compagnie se recrute surtout parmi les amis du Gouvernement.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne l'admets pas.

M. BLAIN : Je ne m'arrêterai pas à discuter ce point maintenant.

M. FOSTER : Il est prudent de ne rien admettre.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est votre principe.

M. BLAIN : Cette compagnie n'a manifesté son existence qu'après avoir reçu du Gouvernement l'entreprise de la fourniture de 250 appareils à fausses cibles. Avait-on formé une compagnie et engagé des capitaux dans la fabrication de cet article, comme on le fait dans le cours ordinaire des choses ? Pas le moins du monde. On est allé à Sherbrooke, dans la province de Québec, et on y a fait des arrangements avec un fabricant établi là, en vue de la confection de 250 de ces appareils à $64 pièce, puis on les a revendus au gouvernement fédéral au prix de $250 pièce, et on a encaissé la différence. L'honorable ministre va-t-il le nier ?

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Sait-il que son ami M. Whitney paie sans hésiter le même prix, et pense avoir fait une bonne affaire ?

M. BLAIN : Je n'ai pas à discuter les actes du gouvernement de M. Whitney ; mais je ferai observer qu'il n'est pas fait de reproche de cette nature au gouvernement d'Ontario. Le gouvernement dont M. Whitney est le chef administre les affaires sans requérir la présence d'intermédiaires.

Sir FREDERICK BORDEN : Où était l'intermédiaire dans le cas en question ?

M. BLAIN : Je laisse cela pour le moment, et je tourne mon attention vers le

département des Chemins de fer. Que voyons-nous ? Lorsque le Gouvernement voulut faire l'acquisition d'un terrain dans la ville de Moncton, y envoya-t-il quelque fonctionnaire pour effectuer l'achat, comme il aurait dû le faire ? Non, il retint les services d'un intermédiaire, et M. Lodge s'interposa entre le public et le Gouvernement. M. Lodge acheta le terrain dans la ville de Moncton au prix de $5,075, le revendit au Gouvernement au prix de $13,880 et encaissa un bénéfice de $8,805, soit de 167 p. 100. Le très honorable premier ministre ne pense-t-il pas qu'il se trouve un nombre suffisant de fonctionnaires dans chacun de ces départements pour conclure les achats sans recourir à un intermédiaire du dehors ? De quel droit le Gouvernement, lorsqu'il a besoin d'un terrain dans la ville de Moncton, retient-il les services d'un intermédiaire et lui permet-il d'encaisser d'énormes bénéfices ? Pourquoi le Gouvernement ne fait-il pas les choses comme elles doivent être faites ?

Le Gouvernement se vantait, il y a quelques années, de ses bonnes méthodes financières. Ce n'est plus, j'imagine un article de son programme. Pourquoi l'administration n'envoie-t-elle pas ses propres fonctionnaires pour faire l'achat des terrains et ne paie-t-elle pas directement le vendeur sur la caisse publique ? Cela ne ferait pas son affaire ; car cette armée d'intermédiaires attachés à tous les bureaux de l'administration réclame son picotin, et c'est ce qui explique que M. Lodge ait pu réaliser un bénéfice énorme de 167 p. 100 sur le terrain qu'il a procuré à l'Etat.

Je voudrais pour un instant attirer l'attention du ministre des Finances sur un certain chapitre de la dépense, dont il a dû, sans doute, avoir à s'occuper tout particulièrement. La compagnie du pont de Québec a été formée en vue de la construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent vis-à-vis la ville de Québec.

A-t-on eu recours à des intermédiaires dans ce cas? Oui, certes. Le gouvernement canadien, à la date de la clôture de la dernière session, avait contribué $6,678,200 à la construction de ce pont. Notre gouvernement avait, en outre, accordé à la compagnie une subvention de $379,353. Le gouvernement de la province de Québec, une subvention de $300,000. Et la compagnie ? Elle est arrivée à la fin, avec une contribution de $65,000 en vue de l'exécution de ces énormes travaux. L'intermédiaire s'interpose ici entre le public et le gouvernement, et dans la convention passée entre le Gouvernement et la compagnie du pont de Québec, nous voyons que les intérêts de la compagnie ont été sauvegardés. Si cette entreprise est profitable, si elle réussit, alors la compagnie recueillera les bénéfices pour son propre compte. Si, au contraire, l'affaire tourne mal, la compagnie a le droit d'exiger du Trésor public le remboursement de son capital avec intérêt. Est-ce bien un marché comme celui-là que le public canadien approuverait, s'il était pleinement renseigné ?

Je ne le pense pas. Certes, les amis du Gouvernement qui se forment en compagnie, qui demandent en vue de la construction de ce pont une subvention du gouvernement fédéral, une subvention du gouvernement provincial, une subvention de la ville de Québec, et après avoir reçu ces énormes sommes y mettent $65,000 pour leur part ne devraient pas être mis à même d'escompter le développement futur du Canada et d'encaisser les bénéfices qui résulteront assez probablement d'un placement aussi considérable.

Je n'ai pas l'intention de passer en revue les autres députés. J'y trouverais pourtant nombre de cas d'intervention indue de tiers. Mais je dis que ces quelques exemples suffisent, avec les données fournies par d'autres enquêtes et examens du comité des comptes publics pour nous faire comprendre l'odieux du principe émis par ce comité, conformément à la doctrine prêchée à la Chambre par le ministre des Finances, à savoir que la minorité n'a pas d'autres droits que ceux que la majorité veut bien lui reconnaître. Le comité des comptes publics est spécialement constitué en vue de s'enquérir des dépenses administratives ; et quand la doctrine que je viens de dire y est préconisée, je dis que nous avons le droit d'en appeler à la Chambre et de déclarer au peuple canadien que le Gouvernement refuse de faire la lumière sur son administration, tandis que la gauche insiste pour qu'il lui soit permis de faire l'examen à fond des dépenses publiques. Car c'est seulement de cette manière que le public pourra se rendre compte de l'emploi qu'on fait des fonds et de la véritable attitude du Gouvernement actuel, qui refuse au peuple l'exercice de ce contrôle.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Si l'auteur de la présente proposition (M. Blain) désire faire modifier le règlement qui a été en vigueur ici, et si je ne me trompe, dans tous les parlements des possessions anglaises, il s'y est pris le plus mal possible pour arriver au but. Si l'honorable député et ses amis de la gauche sont d'opinion que la règle suivie jusqu'ici est démodée et ne répond plus à la fin pour laquelle elle a été formulée, il leur est loisible d'en demander la modification ; mais ils reconnaîtront, je pense, qu'il est irrégulier de le faire par le moyen d'un amendement à la motion invitant la Chambre à passer à l'examen du budget. Tout d'abord, il n'est pas permis de proposer un sous-amendement à cette motion, et dès lors le champ d'une investigation portant sur le règlement de la Chambre se trouve nécessairement rétréci. La proposition d'un amendement à la motion invitant la Chambre à passer à l'examen du budget est également considérée comme impliquant défiance à l'égard du Gouvernement ; et sans vouloir trop y insister, je pense que les membres de la gauche, comme ceux de la droite,

reconnaîtront que, s'il y a lieu de reviser le règlement de la Chambre, ce n'est pas ainsi qu'on doit s'y prendre. Hier, l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) proposait de modifier le règlement et, l'honorable membre (M. Blain) le sait, la Chambre n'a pas voulu y consentir, étant persuadée que le règlement actuel est amplement suffisant pour toutes fins. L'honorable député (M. Blain) a déclaré à l'appui de sa motion que le comité des comptes publics est spécialement chargé de s'enquérir des finances de l'Etat. C'est une vérité que personne ne contestera. Mais, si je l'ai bien compris, il a affirmé que le comité des comptes publics est actuellement constitué de telle manière que la minorité est hors d'état d'obtenir les renseignements auxquels elle a droit ; et il s'est mis à indiquer plusieurs cas d'extravagance, à ce qu'il prétendait, survenus dans nombre de services de l'administration. Si je ne me trompe, et je ne pense pas me tromper, les renseignements qu'il possède sur ces prétendus cas d'extravagance ont été obtenus auprès de ce comité même des comptes publics ; et dès lors sa motion n'a plus aucune raison d'être.

L'honorable député nous a parlé d'un certain intermédiaire qui, comme il l'a dit, s'est rendu à Ottawa dès qu'il a su que le député de Toronto-nord allait lui faire subir un examen, et y a fait le remboursement de certains deniers. Où l'honorable député (M. Blain) a-t-il obtenu ces renseignements? Autant que je sache, c'est au comité des comptes publics ; et dès lors il me semble se contredire lorsqu'il invoque les renseignements mêmes qu'il a obtenus devant ce comité pour établir que le comité refuse de laisser faire la lumière. Je prie les honorables députés, tant ceux de la gauche que ceux de la droite, d'examiner avec impartialité si la proposition faite par l'honorable membre (M. Blain) est raisonnable et juste. Elle se termine ainsi :

Décide: Qu'il y aura appel devant cette Chambre de toute décision de la majorité de ce comité tendant à exclure les témoignages ou à restreindre le champ de l'enquête; et sur requête à cette fin, il y aura lieu d'ordonner sur-le-champ le rapport des délibérations requis en pareil cas.

Autant que je sache—et l'honorable député ne le contestera pas, je pense—la minorité est parfaitement en mesure de se protéger devant le comité des comptes publics.

L'hon. M. FOSTER : Comment ?

Sir WILFRID LAURIER : Au moyen du règlement qui a toujours été suivi devant ce comité. L'honorable député de Toronto nord est un ancien membre du Parlement, et il sait tout aussi bien que moi que, sous le régime du gouvernement dont il était un des principaux membres, l'opposition d'alors n'avait aucune difficulté à sauvegarder ses droits devant le comité des comptes publics. Il sait aussi fort bien que, depuis qu'il s'est produit un changement de Gouvernement et qu'il siège du côté de l'opposition, la minorité a été parfaitement à même de se protéger devant ce comité, d'y exprimer ses vues et de les faire valoir devant la Chambre. Les exemples abondent dans les livres. Nous n'avons qu'à consulter le compte rendu de nos propres délibérations, et nous y relèverons un très notable exemple qui s'est produit il y a quelques années alors que la Chambre ordonna de faire une enquête spéciale au sujet du chemin de fer du comté de Drummond. La minorité et la majorité ne purent s'entendre ; la majorité adopta certaines conclusions, la minorité en adopta d'autres, et les unes et les autres furent présentées à la Chambre dans le rapport du comité, et fournirent le sujet d'une longue discussion devant la Chambre. A mainte reprise il se produira une divergence d'opinions devant le comité ; mais il n'est pas à ma connaissance que jamais la minorité ait proposée une motion sans que la décision du comité à l'égard de cette motion ait été insérée dans le rapport présenté à la Chambre. Qu'on me permette de citer Bourinot sur ce point :

En 1898, le rapport de la minorité fut régulièrement proposé sous forme d'amendement au projet de rapport, lequel fut adopté et se trouve consigné dans le procès-verbal des délibérations; c'était la ligne de conduite qu'il y avait lieu de suivre dans les circonstances.

C'est-à-dire que si le rapport de la minorité est présenté au comité, il forme partie des délibérations, il en est fait rapport à la Chambre et celle-ci peut se prononcer.

M. SPROULE : Si la majorité du comité ne veut permettre aucun rapport, que faire alors ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache pas que le comité ait de discrétion à cet égard. Toutes les motions faites devant le comité sont consignées au procès-verbal.

M. SPROULE : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Dès qu'elles sont consignées au procès-verbal, ni la majorité, ni la minorité n'ont plus rien à y voir ; le procès-verbal est transmis à la Chambre, il est transmis avec la proposition faite par la minorité et la proposition faite par la majorité, et la Chambre en est saisie, elle peut l'adopter ou le rejeter.

M. SPROULE : Permettez-moi de poser une question. Supposons qu'il se produise un différend devant le comité au cours de l'interrogatoire d'un témoin ; et supposons que les partisans du ministère enjoignent au témoin de ne pas répondre ; le président du comité est appelé à trancher la question et décide que le témoin ne doit pas répondre ; la minorité en appelle au comité de la décision du président et cette majorité ratifie la décision du président ; dans ces circonstances, qu'elle recours aura la minori-

té si elles n'est pas satisfaite, à part d'en référer à la Chambre ?

Sir WILFRID LAURIER : Il pourra arriver que la majorité décide qu'il n'en sera pas référé à la Chambre pour le moment, mais il faudra qu'il soit fait un rapport à la Chambre une fois l'affaire terminée, et la majorité ne saurait empêcher la minorité de soumettre alors l'affaire à la Chambre, ni la Chambre d'en prendre connaissance.

M. SPROULE : Comment la minorité arrivera-t-elle à faire la preuve ?

Sir WILFRID LAURIER : Comme ceci : une fois l'affaire terminée et le rapport soumis à la Chambre, il se trouve que celle-ci ne partage pas l'avis de la majorité du comité ; l'affaire est renvoyée de nouveau au comité, pour supplément d'étude.

L'honorable député ne l'ignore pas, le fait s'est produit en mainte occasion. Qu'il me permette de lui signaler encore une fois le texte de la motion :

Qu'il y aura appel devant cette Chambre de toute décision de la majorité de ce comité tendant à exclure des témoignages ou à restreindre le champ de l'enquête. . .

Jusqu'ici pas d'objection. Dans ce comité de la Chambre, comme dans la Chambre elle-même, il n'y a pas toujours unanimité, et le règlement actuel prévoit les cas de cette nature. Mais qu'arrive-t-il si cette motion est adoptée ? Voici ce qu'il arrive :

. . .et sur requête à cette fin, il y aura lieu d'ordonner sur-le-champ le rapport des délibérations requis en pareil cas.

Sur requête de qui?

M. SPROULE : De celui qui désire en appeler.

Sir WILFRID LAURIER: Un seul député pourrait le faire ; même si tous les autres membres du comité s'y opposaient. Du moment qu'un député ne serait pas satisfait de la décision du président, ou de la décision de la majorité du comité, il pourrait dire : je demande qu'il soit fait rapport à la Chambre de ces délibérations, et sur-le-champ il faudrait que tout fût transmis à la Chambre.

M. SPROULE : Un seul député ne peut-il maintenant le faire en cette Chambre? S'il n'est pas satisfait de la décision du président, ne peut-il pas en appeler à la Chambre?

Sir WILFRID LAURIER : C'est la règle actuellement, et c'est aussi la règle pour les comités : il y a appel au comité de toute décision de son président. Mais l'honorable député ne s'en tient pas là ; il désire qu'un seul membre du comité puisse, même à l'encontre du désir de tous ses collègues, interrompre sur-le-champ les délibérations du co- l'infortune d'être en minorité à la Chambre. Avec une telle règle en vigueur, il serait impossible pour le comité d'accomplir sa besogne. Pourquoi ne pas maintenir la règle qui a été suivie jusqu'ici? La majorité donne son opinion, et pour le moment la minorité doit céder. Il n'est pas toujours agréable d'être de la minorité ; je le sais tout aussi bien que l'honorable membre. J'ai eu l'infortune d'être en minorité à la Chambre durant nombre d'années. Mais la minorité a toujours comme recours d'en appeler au pays ; c'est le remède prévu dans notre régime parlementaire, et la majorité ne saurait empêcher la minorité d'y recourir. Mais on voudrait aujourd'hui mettre de côté la sagesse des siècles et établir une nouvelle règle en vertu de laquelle toutes les délibérations d'un comité pourront être suspendues afin de permettre le renvoi d'une question à la Chambre. Je ne sais trop quelle est l'affaire que l'auteur de la présente résolution peut avoir à l'esprit ; mais je suis convaincu qu'une fois terminée l'enquête devant le comité, la minorité est à même de faire renvoyer l'affaire à la Chambre. De ce que l'honorable député qui a cette affaire en main ne s'est pas encore prévalu du droit qui lui appartient dans la circonstance, on ne saurait conclure qu'il y a lieu d'annuler l'ancien règlement de la Chambre et d'introduire une nouvelle règle dont l'effet serait celui que j'ai indiqué.

M. SPROULE : Que le très honorable premier ministre me permette de lui demander ce qu'il arriverait alors. Supposons qu'une enquête ait lieu devant un comité, et que, vers la fin de la session, le comité fasse rapport à la Chambre. Il ne resterait plus assez de temps pour que l'affaire pût être encore renvoyée devant le comité pour plus ample informé, et nous n'obtiendrions pas les renseignements voulus.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député, je le crains fort, est à la recherche d'un grief. Il s'est écoulé de six à huit semaines depuis la rentrée des Chambres, et si nous devons rester ici jusqu'en septembre ou même novembre, l'opposition aura tout le temps nécessaire pour obtenir les renseignements qu'elle cherche. Je m'en remets à l'honorable député, depuis nombre d'années membre du Parlement, et qui a suivi aussi assidûment sinon plus assidûment que tout autre les délibérations du comité des comptes publics.

Il est toujours loisible à l'opposition de porter devant la Chambre toute question qui a été discutée devant le comité des comptes publics, comme, par exemple, la question de savoir si certaines choses peuvent ou non être demandées à certains témoins. Il suffit d'en appeler au sentiment de justice et d'équité des députés des deux partis, pour que tous admettent que cette motion ne peut pas être adoptée.

M. R. L. BORDEN : C'est une règle reconnue de tous que la minorité dans un comité ne peut pas présenter un rapport. Un comité ne peut faire qu'un rapport. Mon honorable ami peut faire des signes de déné-

gation, mais un moment de réflexion lui fera comprendre qu'il a tort s'il pense le contraire.

Voici ce qui a eu lieu dans l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond : Le rapport de la minorité n'a pas été présenté à la Chambre comme tel, mais comme une partie des délibérations du comité, qui étaient toutes devant la Chambre. Quiconque connaît la procédure suivie devant le comité sait que celui-ci ne peut présenter qu'un seul rapport et que celui de la minorité ne peut venir devant la Chambre que comme partie des délibérations de ce comité.

Nous ne voulons pas que le comité des comptes publics s'écarte des règles consacrées par des siècles d'expérience. Quelle règle a-t-on suivi devant ce comité depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie ? C'est la première fois que j'ai connaissance qu'on ait refusé à la minorité le droit d'en appeler à la Chambre. Je ne discuterai pas la question de savoir si la minorité avait tort ou raison. Ce n'est pas du tout la question. Je ne demande que la consécration du principe énoncé dans la présente résolution qui est que la minorité du comité des comptes publics a le droit d'en appeler à la Chambre.

M. A. K. MACLEAN : Est-ce la règle d'en appeler à la Chambre sur un vote du comité ?

M. R. L. BORDEN : Je ne perdrai pas mon temps à passer en revue tous les appels qui ont été permis ; je me bornerai à citer un seul cas, celui de Merwin. La majorité du comité avait refusé...

M. A. K. MACLEAN : Dans ce cas, il s'agissait d'un témoin qui refusait de répondre à une question.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député ferait preuve de meilleure éducation s'il attendait que j'aie fini avant de prendre la parole. Dans le cas de Merwin, après que la minorité eut affirmé son droit d'en appeler et que ce droit fut reconnu, le témoin consentit à répondre et aucun appel ne fut nécessaire. Voilà un exemple convaincant de l'importance du droit d'appel de la minorité.

Allons un peu au fond des choses. Nous avons dans ce comité une majorité peu disposée à scruter les dépenses publiques ni les revenus. Nous savons qu'il en est ainsi. Je ne dis pas que ces dispositions soient plus générales aujourd'hui qu'autrefois. Il est possible qu'elles le soient ou qu'elles ne le soient pas ; je ne me prononce ni dans un sens ni dans l'autre. La majorité de ce comité a une tendance naturelle à ne pas vouloir trop scruter les dépenses ni les recettes du Gouvernement qu'elle appuie. Par conséquent, le travail réel et efficace doit être fait et est toujours fait par la minorité. Mais l'honorable premier ministre dit: Il est juste qu'il y ait appel du comité à la Chambre, mais cet appel ne doit être fait que lorsque le travail du comité est fini, alors que le rapport de la minorité est présenté à la Chambbre avec toutes les délibérations du comité.

Mon très honorable ami ne comprend-il pas que cette règle rendrait inutile tout le travail de la minorité ? Supposons qu'un témoin dont le témoignage serait d'une extrême importance fût sur le point de quitter le pays. Supposons que le sort du Gouvernement et de grands intérêts publics dépendent de la déposition de ce témoin. La minorité a au moins droit aux avantages de la publicité et il doit lui être permis d'en appeler à la Chambre de la décision de la majorité qui voudrait exclure ce témoignage.

Mais l'honorable permier ministre dit : Non, laissez le témoin quitter le pays ; laissez échapper l'occasion unique, et cinq ou six semaines plus tard, quand l'enquête sera close, l'affaire pourra être portée devant la Chambre, où elle pourra être discutée à un point de vue purement académique, puisqu'il n'y aura plus possibilité de faire entendre le témoin.

L'honorable premier ministre ne voit-il pas l'absurdité d'une pareille prétention ? Ne comprend-il pas que l'intérêt public exige que la minorité ait le droit d'en appeler ? Il dit que d'après ce principe un membre unique du comité pourrait en appeler. Mais certainement.Il est indifférent que la minorité soit composée d'un, de deux, ou de six. Le droit d'appel a toujours été reconnu jusqu'aujourd'hui—le droit d'appel du comité à la Chambre, puis, grâce à la publicité, de la Chambre au pays. En quoi l'intérêt public pourrait-il en souffrir. C'est en adoptant la règle contraire qu'on expose l'intérêt public à souffrir.

Je n'ai pas bien compris la portée de certaines remarques de l'honorable premier ministre. Il prétend que nous renverrons les règles établies de la Chambre et du comité des comptes publics. Nous ne voulons renverser aucune règle de la Chambre, nous demandons simplement que conformément à l'usage immémorial, la minorité ait le droit d'en appeler à la Chambre pour faire décider le point en litige. C'est tout ce que nous demandons. L'honorable premier ministre n'ignore pas que les délibérations de ce comité sont plus régies par la coutume et la pratique que par les règles écrites.

Un conflit s'est produit quant à l'exclusion de certains témoignagnes. La majorité était d'avis qu'il fallait suivre les règles strictes de la loi sur la preuve. Depuis que je fais partie de ce comité, ces règles n'ont jamais été appliquées, mais il ne s'agit pas dans le moment de savoir si l'on a eu tort ou raison.

Le point en jeu, c'est le droit indéniable de la minorité de venir devant la Chambre réclamer son droit de libre discussion. L'honorable premier ministre doit savoir que l'arme le plus efficace de la minorité, quand elle est noyée par le nombre, devant le

comité des comptes publics ou un autre comité, c'est la publicité. Si l'on nie à cette minorité le droit de venir devant la Chambre et de faire consigner dans le compte rendu officiel des débats le pour et le contre de la question, non seulement on lui enlève un droit indéniable, mais on abolit du même coup une des grandes sauvegardes de l'intérêt public. Il n'y a pas à nier que dans ce comité ceux qui critiquent sont toujours dans la minorité, et il faut à cette minorité la publicité, son arme la plus efficace contre les décisions arbitraires.

Dans ces circonstances, l'honorable premier ministre devrait accepter la résolution de l'honorable député de Peel. Que dit cette résolution ?

Le comité des comptes publics est constitué dans le but de permettre une enquête et un examen complets et libres touchant les recettes et les dépenses des fonds publics et les circonstances qui s'y rattachent.

L'honorable premier ministre n'a rien à objecter à ce paragraphe. Sur ce point, nous sommes tous d'accord.

Dans l'intérêt public, le comité devrait jouir de la plus grande latitude dans ses recherches et ses investigations.

Si j'ai bien compris, l'honorable premier ministre est aussi de cet avis, mais il n'admet pas le dernier paragraphe qui est ainsi conçu :

Que tout procédé de la part de la majorité de ce comité de nature à supprimer la preuve, ou à restreindre l'enquête devrait donner lieu à un appel à cette Chambre, et, sur demande à cet effet, le rapport nécessaire des délibérations devrait être ordonné immédiatement.

En quoi l'intérêt public peut-il avoir à souffrir de l'adoption de ce principe ? Mon honorable ami dit : A la demande de qui cet appel sera-t-il accordé ? A la demande de ceux qui font l'enquête devant le comité et qui cherchent à rendre public tout ce qu'ils considèrent que le pays a intérêt à connaître. Après que l'appel est accordé, c'est à celui qui l'a demandé qu'il appartient d'engager le débat devant la Chambre. En refusant de confirmer le principe énoncé dans la proposition, le Gouvernement s'écarte de l'usage établi, il fait disparaître une sauvegarde nécessaire et agit contrairement à l'intérêt public.

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

## Reprise de la Séance.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Monsieur l'Orateur, il suffit de lire les volumineux comptes rendus que publient les journaux des délibérations du comité des comptes publics pour comprendre à quel point ces questions intéressent le public. La raison en est simple. D'abord ce comité est chargé d'étudier l'emploi de millions et de millions de dollars, dont une bonne partie est supposée avoir été employée, non seulement sans discernement, mais malhonnêtement. Il n'y a pas à se le dissimuler, la plupart des enquêtes instruites devant ce comité portent non pas sur des dépenses inutiles, mais sur des dépenses malhonnêtes.

Il est dans l'intérêt du pays et du Gouvernement lui-même de faire la lumière sur tout ce qui se rapporte à ces dépenses. Un contribuable ordinaire pourrait croire que lorsque des membres des deux partis se réunissent en comité pour conduire une enquête de cette nature, leur principale préoccupation doit être de voir si les deniers publics ont été utilement et honnêtement dépensés.

Ce serait une illusion qui serait vite dissipée si ceux qui pensent ainsi assistaient aux séances de ce comité. Au lieu de voir les deux partis s'unir dans un louable effort pour découvrir les fraudes et les mettre au jour, ils verraient une partie des membres de ce comité consacrée tous ses efforts à supprimer la vérité.

On dira peut-être qu'il est plus facile de porter une accusation comme celle-là que de la prouver. Or, pour en donner la preuve je citerai un cas, celui de la compagnie du bassin de radoub de Collingwood. Voici, en peu de mots, les détails de l'affaire. Aux termes d'un acte du Parlement, ceux qui construisent des bassins de radoub au Canada, ont droit à une prime de 3 p. 100 sur les frais de premier établissement, pendant vingt ans. Un fonctionnaire du département des Travaux publics, M. Louis Coste, fut chargé par le ministre de préparer une évaluation du bassin de radoub de Collingwood, pour déterminer le chiffre de la subvention à laquelle la compagnie aurait droit.

Ce fonctionnaire qui touchait un salaire élevé, $3,000, je crois, a été appelé comme témoin devant le comité des comptes publics et le public ne sera pas peu étonné d'apprendre qu'il a admis sous la foi du serment et qu'il a été prouvé au delà de tout doute, qu'il agissait en la double qualité d'employé de la compagnie et de fonctionnaire public. M. Coste dit dans son témoignage que ses devoirs d'ingénieur du département des Travaux publics l'obligeaient à voyager entre Ottawa et Collingwood, relativement à certains travaux dans le port de cette dernière ville.

Au cours de ses voyages, il fit la rencontre d'un nommé Long, intéressé dans le bassin de radoub. Ce M. Long alla le consulter, en sa qualité d'ingénieur, au sujet du bassin, et M. Coste a admis devant le comité, qu'une fois M. Long lui offrit $100. Cela prouve que M. Long ne considérait pas que M. Coste était sur les lieux, en sa qualité personnelle, mais que cette somme de $100 était un petit extra.

Que fit M. Coste? Sachant parfaitement qu'il aurait bientôt à faire l'évaluation de ce bassin, pour fixer la subvention à laquelle la compagnie aurait droit, il refusa les $100. A différentes autres reprises M. Coste inspecta le bassin et prépara quelques plans et

quand arriva le moment du règlement, il était moins que jamais disposé à accepter les $100 de M. Long. D'après sa propre déposition, il demanda et reçut $2,000 en argent et $2,000 en actions dans la compagnie. Pour pouvoir arriver, comme la compagnie s'y attendait sans doute, à une évaluation de $500,000, qui aurait assuré à la compagnie une subvention de $30,000, M. Coste fit certaines choses dont j'aurai à parler et qui auraient dû être l'objet d'une enquête complète devant le comité.

M A. K. MACLEAN : L'honorable député discute l'enquête sur les affaires de la compagnie du bassin de Collingwood. Cette enquête n'était pas finie à la fin de la dernière session et le comité n'a jamais fait de rapport à la Chambre.

M. BENNETT : Est-ce un rappel au règlement ?

M. l'ORATEUR : Silence, messieurs.

M. A. K. MACLEAN : Avant de soulever la question de règlement, je désire expliquer que l'affaire du bassin de Collingwood a été l'objet d'une enquête devant le comité des comptes publics, l'an dernier. Pendant les dernières séances du comité, il fut convenu que d'autres témoins pourraient être appelés, et autant que je me rappelle les dépositions entendues ne furent pas rapportées à la Chambre. Il est vrai que ces dépositions étaient imprimées au fur et à mesure et qu'elles sont maintenant réunies en volume, mais je ne crois pas qu'elles aient été déposées sur le bureau de la Chambre. La question de règlement que je soulève est celle-ci: l'honorable député n'a pas le droit de discuter l'affaire du bassin de Collingwood, parce que l'enquête n'est pas finie et que le résultat n'en a pas été présenté à la Chambre.

M. SPROULE : Sera-t-il dit qu'on ne permettra pas à la Chambre des communes de faire son devoir ou de discuter ce qui s'est passé dans un comité qui n'a jamais fait de rapport ? Il arrive souvent que des comités ne présentent pas de rapport de leurs délibérations des sessions antérieures, et je ne crois pas me tromper en disant qu'on ne nous a jamais refusé le droit de discuter ce qui s'est passé devant ces comités, sous prétexte qu'ils n'avaient pas présenté de rapport.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois que le rappel au règlement est justifié, car c'est une règle bien établie qu'il n'est pas permis de discuter dans un débat ce qui s'est passé devant un comité quelconque, à moins qu'un rapport de ce comité ne soit devant la Chambre. Supposons que des délibérations aient eu lieu l'an dernier devant un comité et que ce dernier n'ait présenté aucun rapport.

M. BENNETT : L'honorable ministre dit-il qu'il n'y a pas eu de rapport?

L'hon. M. BRODEUR : Je dis : S'il n'y en a pas eu. S'il y a un rapport, c'est très bien.



M. BENNETT : Il y en a eu un.

L'hon. M. BRODEUR : Mais s'il n'y en a pas eu, je dis que le rappel au règlement est bien fondé.

M. J. D. REID : Il y a eu un rapport imprimé de toutes les délibérations du comité sur cette affaire. Ce rapport a été distribué à tous les membres de la Chambre.

L'hon. M. BRODEUR : Le comité a-t-il présenté à la Chambre un rapport de ses délibérations? Je maintiens que si le comité n'a pas fait à la Chambre un rapport de ses délibérations, ces délibérations ne peuvent pas être discutées ici.

M. J. D. REID : Je prétends que le rapport est en la possession de tous les membres de la Chambre, car l'ordre a été donné d'imprimer ces délibérations et de les distribuer aux députés. Par conséquent, ces délibérations sont présentement devant tous les membres de la Chambre.

L'hon M. BRODEUR : Il faut qu'elles fassent l'objet d'un rapport à la Chambre par le comité.

M. J. D. REID : Ceci est une subtilité légale. Les délibérations de ce comité sont maintenant devant tous les membres de la Chambre. Elles ont été publiées et nous avons le droit de les discuter.

M. BENNETT : Si l'honorable député veut consulter les procès-verbaux, je crois qu'il verra que le comité a présenté un rapport. Je suis surpris de voir l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries venir à la rescousse de l'honorable député. Il aura bientôt assez de ses propres affaires pour s'occuper.

M. l'ORATEUR : La règle est formelle ; si un comité n'a pas présenté de rapport, il est irrégulier de discuter devant la Chambre ce qui s'est fait devant ce comité. Mais on ne parait pas s'entendre sur la question de savoir s'il y a eu un rapport ou non. Dans le moment, je ne puis pas décider sur ce point.

M. BOYCE : Je ferai observer que personne n'a prétendu que les dépositions n'ont pas fait l'objet d'un rapport.

M. l'ORATEUR : L'honorable député qui en a appelé au règlement s'est appuyé expressement sur ce fait que le comité n'a pas encore fait de rapport à la Chambre.

M. BOYCE : Il ne l'a pas affirmé.

M. l'ORATEUR : C'est ce que je ne saurais décider à l'improviste.

M. BENNETT : Ce comité aura beaucoup de comptes publics à discuter pendant les longs mois que la Chambre sera encore en session. Sur le nombre il y en aura du département des Travaux publics ; il faudra aussi beaucoup de temps pour examiner les comptes du ministère de la Marine et

des Pêcheries, et l'honorable ministre peut être certain que le comité des comptes publics accordera une attention spéciale aux affaires de son département.

L'hon. M. BRODEUR : J'en serai très flatté.

M. BENNETT : Il ne sera peut-être pas de cet avis quand nous aurons fini. De fait, je crois que le comité a fait rapport de ses délibérations à la Chambre. Le temps me manque dans le moment pour m'en assurer ; je demanderai à l'honorable député de Lunenburg de faire des recherches et si je suis seul dans l'erreur, je me désisterai. En attendant, je reste convaincu que le comité a fait rapport à la Chambre. Que s'est-il passé devant ce comité : voici un fonctionnaire grassement rétribué qui avoue. . .

M. A. K. MACLEAN : Je ne cherche pas à empêcher la discussion et pour ma part je n'aurais pas d'objection à la laisser continuer, si elle ne me paraissait pas aussi injuste pour les intéressés. Je dis que le comité n'a pas présenté de rapport à la dernière session, et je serais très surpris si on me prouvait le contraire. Il paraissait entendu que l'an dernier l'honorable député de Simcoe-est avait renoncé à l'enquête, car toutes ses accusations avaient été reconnues mal fondées.

Plusieurs DEPUTES : Règlement ! règlement !

M. l'ORATEUR : L'honorable député qui en a appelé au règlement déclare qu'aucun rapport n'a été fait. Dans le moment je n'ai pas le temps de vérifier cette prétention et comme il n'y a rien qui prouve le contraire, je dois supposer qu'elle est bien fondée et dans ce cas, la règle défend toute allusion aux délibérations de ce comité.

M. BENNETT : Puisqu'il ne m'est pas permis de parler de cette affaire à présent, j'y reviendrai plus longuement lors de la discussion des crédits du département des Travaux publics. J'espère que le public, à l'avenir, n'aura plus d'illusion sur les tactiques employées par certains députés ministériels et quelques ministres, non pas tous, car plusieurs, je le sais avec plaisir, n'affichent pas autant d'impudence. Ils ne considèrent pas, en tout, que l'intérêt du parti et ils semblent plus disposés à chasser de leurs rangs les brebis galeuses qu'à les défendre. J'ai vu avec plaisir que deux des plus anciens membres du Gouvernement n'ont rien dit pour empêcher la libre discussion d'accusations corroborées par des témoins sous la foi du serment, et dont les dépositions sont imprimées dans le rapport. Qu'on sache bien que le contenu de ce rapport sera porté devant le public . . .

L'hon. M. FOSTER : Il y est déjà.

M. BENNETT : Est déjà porté devant le public et qu'il est bien connu des électeurs du comté intéressé et des comtés voisins.

M. l'ORATEUR : Je vois qu'un rapport a été présenté.

Plusieurs DEPUTES : Très bien !

M. l'ORATEUR (lisant) :

M. Geoffrion, président du comité permanent des comptes publics dépose le 19e rapport dudit comité, qui est ainsi conçu:

Votre comité a étudié les comptes, pièces justificatives et autres documents relatifs au paiement d'une somme de $30,000 à la Collingwood Shipbuilding Company provenant de la subvention accordée pour le bassin de radoub de Collingwood, tel qu'indiqué à la page V—246 du rapport de l'auditeur général pour l'exercice expiré le 30 juin 1906, et a interrogé des témoins sous serment, et pour l'information de la Chambre fait rapport des dépositions entendues jusqu'à la présente date et des pièces produites au cours de l'enquête; et votre comité exprime le désir que ces documents soient imprimés et qu'à cet effet l'application la règle 72 soit suspendue.

L'hon. M. FOSTER : Je crois que l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) doit des excuses à la Chambre.

M. A. K. MACLEAN : Je dois certainement admettre que je me suis trompé en disant qu'il n'y avait pas eu de rapport, mais néanmoins, je reste persuadé qu'il avait été généralement entendu qu'il n'y en aurait pas.

M. BENNETT: Je reprends ma narration, bien que ces interruptions m'en aient un peu fait perdre le fil. Il est important que le pays connaisse tous les faits. Or, dans le cas actuel quels sont les faits ? Jamais le comité des comptes publics n'a abordé une affaire avec plus de répugnance. Tous les jours les membres de la majorité étaient présents en force, parce qu'ils savaient que l'affaire était telle qu'il fallait à tout prix l'empêcher de transpirer par examen des documents, ou du moins, ceux qui n'avaient pas été brûlés.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit éviter d'attribuer des motifs inavouables aux membres du comité.

M. BENNETT : Je ne dis pas que ce sont des membres du comité qui ont brûlé ces papiers. Ils étaient surveillés de près.

M. l'ORATEUR : Je croyais avoir entendu l'honorable député faire allusion aux membres du comité.

M. BENNETT : Je n'ai pas voulu insinuer que ces papiers avaient été détruits par des membres du comité. Qu'est-il arrivé ? Voici une compagnie ayant un fort capital, qui était supposée dépenser des centaines de milliers de dollars. Croira-t-il que cette compagnie soit venue ici soutenir la validité des motifs qui lui avaient servi à obtenir cette forte subvention sachant que cette question avait été discutée d'une extrémité à l'autre du pays. Ce n'est pas sans étonnement que le comité et la Chambre apprirent que les livres à l'aide desquels la compagnie espérait prouver qu'elle avait dé-

pensé un demi-million de dollars avaient été brûlés par accident. C'est très bien. Prenons cette excuse pour ce qu'elle vaut, bien qu'elle fût de nature à exciter les soupçons du comité.

Qu'avons-nous appris ensuite ? M. Coste fut appelé à déposer et il avoua que non seulement il avait reçu $4,000 en actions dans cette compagnie pour des services rendus, mais qu'il avait même été nommé directeur de cette compagnie. Personne n'a jamais supposé . . .

M. PARDEE : M. Coste n'a-t-il pas dit $2,500.

M. LENNOX : Il a dit $3,500.

M. GERMAN : Il aurait accepté $5,500—en tory qu'il est.

M. BENNETT : A la page 58 du compte rendu des dépositions prises devant le comité des comptes publics on lit :

D. Comment cette somme vous a-t-elle été payée?—R. On m'a payé $2,000 en argent, et $2,000 en actions ordinaires de la compagnie.

C'est le chiffre que j'ai mentionné : $4,000. C'est ce qu'il déclare sous serment. Qu'arriva-t-il ensuite ? M. Coste fut promu à la position de directeur de la compagnie. Mais voici maintenant un des points les plus importants de toute l'affaire. Quelqu'un sur la liste des actionnaires détenait en fidéicommis un grand nombre d'actions. Or je crois aujourd'hui que ces actions appartenaient à un membre de cette Chambre, sinon à plusieurs, et à M. Coste.

M. GERMAN : L'honorable député peut-il nommer ces députés ?

M. BENNETT : Ce n'est pas mon honorable ami. Il n'était pas dans l'affaire.

M. GERMAN : Qui étaient-ils ?

M. BENNETT : Quand nous avons cherché à le savoir, l'honorable député de Welland (M. German) a été un des premiers à s'y opposer.

M. GERMAN : Je demande pardon à l'honorable député. Je ne me suis jamais opposé à l'enquête à l'égard de M. Coste ou de M. Thomas Long, qui sont deux tories, deux partisans des honorables membres de la gauche.

M. BENNETT : Si j'avais le temps de citer le rapport, je démontrerais que l'honorable député était au premier rang des obstructionnistes et un des plus ardents à empêcher l'enquête. Je lui recommande de lire ce rapport quand il aura plus de loisir et qu'il sera dans de meilleures dispositions d'esprit. Nous avons fait tout notre possible pour découvrir à qui appartenaient ces actions en fidéicommis, mais la majorité s'opposa à nos questions, et elles ne furent pas permises. C'est à peu près à cette phase de l'enquête que vint le moment critique. Des citoyens qui avaient été actionnaires de cette compagnie, qui y avaient engagé leurs économies et qui étaient exposés à les perdre à la suite de tripotages nous fournirent plusieurs renseignements qui nous guidèrent dans notre enquête. C'est ainsi que nous apprîmes que M. Hyman, à la suite des observations qui lui avaient été faites par des libéraux très en vue, se montrait peu disposé à accepter l'évaluation donnée par M. Coste. Si l'on consulte le rapport, on verra que M. Coste lui-même déclare que M. Hyman ne voulait pas accepter l'évaluation de M. Coste. Pourquoi ? Parce qu'il avait été informé qu'il y avait eu de la fraude dans cette affaire. Il est aussi prouvé que le paiement de la subvention a été retardé pendant deux ans. Le département des Travaux publics ne voulait pas payer, et quelles sont les influences qui furent mises en jeu ?

Je regrette que deux de nos collègues ne soient pas présents ce soir, mais je ne suis pas responsable de leur absence. Il y a d'abord l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) ; je déclare sur la foi d'un actionnaire qui a vu les comptes, que le bureau d'avocats dont il fait partie a reçu en une seule année $8,000 d'honoraires de cette compagnie. Il y avait dans le dossier une lettre de l'honorable député . . .

M. GERMAN : Ces avocats n'avaient-ils pas gagné cet argent ?

M. BENNETT : Certains actionnaires ne sont pas de cet avis ; ceux qui nous ont fourni les renseignements. Il y a aussi l'honorable député d'Algoma-est. La société dont il fait partie détenait pour $50,000 d'actions dans cette compagnie et l'obtention de la subvention de $300,000 était une question de vie ou de mort pour cette dernière. Or tout dépendait de ce que dirait M. Coste. Comment la compagnie espérait-elle amener M. Coste à ses vues et qu'est-ce que M. Coste espérait avoir, s'il accordait le certificat ? Je vais dire ce que M. Coste espérait. On m'a assuré et je crois que M. Coste espérait avoir $15,000 de la compagnie avant de faire son rapport et nous savions que M. Coste avait adressé une lettre à la compagnie dans laquelle il exigeait cette somme avant de faire un rapport obligeant les contribuables de ce pays à payer $300,000 à cette compagnie.

S'il est vrai que M. Coste a écrit cette lettre, et qu'il a voulu faire chanter la compagnie et lui extorquer la somme de $15,000, n'est-il pas dans l'intérêt du public que la chose soit connue. Que se passa-t-il devant le comité ? L'honorable député de Lunenburg et tous les autres étaient à leur poste et c'est à ce moment, le plus important de tous, que les objections se firent plus pressées, plus rapides. Cette partie de l'enquête se trouve à la page 249, et bien que je n'aie pas vu la lettre je connais des personnes qui l'ont vue et elle existait encore tout récemment. Je sais aussi qu'il existe

une épreuve photographique de la lettre écrite par M. Coste.

L'honorable député de Welland dit que M. Coste est un tory, mais je ferai remarquer que l'honorable député a de grands travaux en cours à Port-Colborne et cependant, il n'a pas demandé que M. Coste fût éloigné de ces travaux.

M. GERMAN : Je l'ai certainement demandé et j'ai fait tout ce que j'ai pu pour qu'il fût remplacé, mais je n'y ai pas réussi. Il ne resterait pas là une heure de plus s'il en dépendait de moi.

M. BENNETT : Entendez-vous, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Welland, cette éminence grise, cet homme qui n'aurait qu'un mot à dire pour faire partie du cabinet, l'entendez-vous déclarer que depuis dix ans il a tout fait pour enlever à M. Coste la direction de travaux évalués à plusieurs millions qui sont exécutés dans son comté, et qu'il n'a pu y réussir. Je persiste à croire qu'il ne s'y est pas employé de son mieux.

Mais revenons à l'enquête. Nous avons fait venir comme témoin un M. Calderwood, qui avait été gérant de la compagnie et l'homme de confiance de tous les actionnaires, celui qui a vu la lettre, qui l'a tenue dans ses mains, qui l'avait reçue d'un directeur de la compagnie et qui avait dit, après l'avoir lue : Qu'allons-nous faire de ce M. Coste ?

M. Calderwood était au siège des témoins, prêt à donner une honnête déposition, et qui aurait pu raconter toute l'affaire. On parle des piquants que la frayeur fait hérisser sur le dos des porcs-épics ! Si on avait permis à M. Calderwood de dire ce qu'il savait on aurait vu les cheveux se dresser sur la tête de certains députés. M. Calderwood était prêt à faire sa déposition, honnêtement, sans réticence, personne ne peut prétendre le contraire, et j'affirme qu'il avait vu la lettre, qu'il en connaissait le contenu, qu'elle lui a été montrée par les directeurs, le jour où M. Coste voulut faire chanter la compagnie et lui extorquer une somme de $15,000, avant de signer le rapport qui lui donnerait droit à la subvention de $300,000. Voyons la déposition de M. Calderwood, à la page 249 :

M. LENNOX: Je désire vous poser deux ou trois questions. Avez-vous en votre possession une lettre de M. Coste, demandant 3 p. 100 sur $500,000—soit $15,000?—R. Je ne l'ai pas.

D. Avez-vous une lettre contenant une demande quelconque?—R. Non.

D. Avez-vous déjà eu en votre possession une lettre de cette nature?—R. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de répondre à cette question.

D. Je crois que c'est nécessaire.—R. J'en appelle au président.

Le président dit :

Vous n'êtes pas obligé de le dire.

Voilà la décision impartiale de l'honorable député de Verchères, le président de ce comité. Remarquez bien que le témoin ne refuse pas de répondre à la question. C'est le président lui-même qui intervient et qui lui dit qu'il n'est pas tenu de répondre. M. Lennox demande pourquoi et le président répond que c'est une affaire personnelle entre eux. Cela ne démontre pas une grande perspicacité de la part de l'honorable député de Verchères. Voici une compagnie qui cherche à obtenir $300,000 et tout dépend de ce que dira un ingénieur du département des Travaux publics ; ce même ingénieur exige $15,000 de la compagnie avant de faire son rapport, et le grave et impartial président du comité décide que cette question n'intéresse aucunement le public. Alors M. Lennox renouvelle sa question :

D. Avez-vous jamais eu une lettre de M. Coste demandant à la compagnie 3 p. 100 sur $500,000?—R. Non.

D. Avez-vous jamais eu une lettre de M. Coste faisant une demande quelconque à la compagnie?—R. Je crois qu'il ne devrait pas être question de cela ici. Je ne tiens pas à répondre à moins d'en recevoir l'ordre du président

M. LENNOX: Je suis informé en ce sens. Je vous demande si vous avez jamais eu une lettre de M. Coste faisant une demande d'argent à la compagnie?—R. J'ai déjà dit que je préfère ne pas répondre à cette question, à moins d'y être contraint.

Le PRESIDENT: Je ne suis pas prêt à ordonner au témoin de répondre à cette question. Je décide qu'elle n'a aucun rapport à l'enquête.

M. LENNOX: Je désire, pour le moment, aller un peu plus loin; je reviendrai sur cette question, après avoir déblayé le terrain. Monsieur Calderwood, vous savez probablement que la compagnie a payé à M. Coste une réclamation de $3,500?—R. Je ne le sais pas.

D. Je ne parle pas de cette somme de $3,500 qu'il prétendait lui être légitimement due à titre d'honoraires. Je veux parler d'une autre réclamation différente de celle-là. Je vous demande si, en dehors de cette réclamation de $3,500—dont vous ne connaissez rien. . .—R. C'est exact—je vous demande pardon.

D. Au sujet de cette réclamation de $3,500 pour services professionnels?—R. Je ne connais rien de cela.

D. Ce n'est pas sur ce point que je vous interroge. Je vous demande si, en dehors de cette réclamation, il a écrit une lettre demandant de l'argent à la compagnie?—R. J'ai déjà refusé de répondre à cette question.

Le PRESIDENT: La décision est la même.

M. LENNOX: J'en appelle de cette décision.

Dans quelle situation nous trouvions-nous? Nous étions en présence d'un président qui avait des devoirs d'un fonctionnaire public une conception bien différente de celle qu'en ont les membres de cette Chambre que n'aveugle pas l'esprit de parti. Ce président trouve convenable que l'Etat paie à un de ses serviteurs $3,000 par année pour qu'il fasse une évaluation fidèle et honnête d'une propriété sur laquelle le Trésor public aura à payer une subvention de $300,000, pendant que ce même fonctionnaire reçoit une forte somme de la compagnie propriétaire

taire. Des personnes charitables auraient pu croire que l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) et quelques autres membres du comité se seraient rendus compte de la situation et auraient dit : Voici un point qu'il faut éclaircir ; si nous avons à notre emploi un ingénieur payé $3,000 par année qui exige $15,000 de cette compagnie pour mettre dans ses coffres $300,000 des deniers publics, nous allons savoir quelle espèce d'homme il est, et nous allons ordonner au témoin de répondre à la question. Voyons ce qui est arrivé.

M. LENNOX : J'en appelle de cette décision.

(La motion est mise aux voix et la décision de M. le président est maintenue par 13 voix contre 5).

M. LENNOX : Je propose qu'il soit fait immédiatement rapport à la Chambre des délibérations de ce soir, des dépositions et des votes.

(La motion est mise aux voix et repoussée par 13 voix contre 5.)

Je conçois que ces honorables députés se soient opposés à ce qu'il en fût référé à la Chambre ; ils auraient eu honte d'eux-mêmes, et ils ne tenaient pas à ce que leur conduite fût connue.

M. TAYLOR : Quels sont ceux qui ont voté?

M. BENNETT : Malheureusement, les noms n'apparaissent pas ici, mais je crois qu'on peut les retrouver dans les procès-verbaux du comité. N'est-ce pas un joli état de choses ? On voit des membres de ce comité tellement aveuglé par l'esprit de parti qu'ils ne voient rien de répréhensible à ce que le même homme soit en même temps à l'emploi de la compagnie et à l'emploi de l'Etat. A quoi sert d'en appeler à un comité ainsi constitué? C'est pourquoi nous avons voulu que toute la question fût signalée à la Chambre pour être discutée et consignée dans le compte rendu officiel des débats, afin que l'opinion de chaque membre de cette Chambre fût officiellement enregistrée.

Si notre demande avait été accordée, bien que les rangs ministériels soient généralement très solides, je suis certain que certains députés de la droite auraient dit : Nous ne voulons pas retenir ce fonctionnaire dans sa position et payer $300,000 des deniers publics à cette compagnie après ce que l'enquête a révélé. Mais l'affaire fut étouffée dès le début, dans le comité. Maintenant, personne ne s'oppose aux deux premiers paragraphes de la résolution, mais l'honorable premier ministre, d'après ce que je comprends, ne veut pas accepter le dernier paragraphe qui est ainsi conçu :

Décide : Qu'il y y aura appel devant cette Chambre de toute décision de ce comité tendant à exclure des témoignages ou à restreindre le champ de l'enquête; et sur requête à cette fin, il y aura lieu d'ordonner sur-le-champ le rapport des délibérations requis en pareil cas.

Or, je demande à tout homme impartial si, dans le cas que je viens de rapporter, le comité n'aurait pas dû nous permettre d'en appeler à la Chambre et si, surtout, il n'aurait pas dû ordonner à M. Calderwood de répondre. Je dis que notre demande aurait dû être accordée, et c'est tout ce que nous demandons dans le projet de résolution.

Quant aux enquêtes devant le comité des comptes publics, je puis dire, après une expérience de plus de vingt ans devant les tribunaux de ce pays, que je n'ai jamais vu autant de parjures et de parjures aussi flagrants que devant ce comité. Je le dis sans hésitation, et pour ma part, dans l'intérêt de la morale, j'aimerais autant que les témoins ne prêtassent pas serment avant de faire leur déposition. Ces enquêtes sont dégénérées en comédies et il vaudrait mieux laisser s'accumuler les preuves des fraudes, des vols et des malversations qui se pratiquent journellement au détriment des contribuables de ce pays par une bande de créchards affamés, surtout cette bande que la population indignée d'Ontario a chassée de la province, et qui se gorge maintenant au dépens du Trésor fédéral ; laissons faire les choses et le Gouvernement actuel et sa bande d'affamés sombreront comme a sombré le gouvernement Ross, il y a quelques années. J'ai beaucoup de choses à reprocher au gouvernement Ross, mais je puis dire, cependant, qu'il paraît immaculé comme la neige qui tombe du ciel comparé au Gouvernement fédéral tel que présentement constitué.

M. W. M. GERMAN (Welland) : Monsieur l'Orateur, il est entendu qu'on ne prend jamais l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) au sérieux. Il dit toujours une foule de choses auxquelles il ne croit pas, et une foule d'autres auxquelles il ne comprend rien.

Nous savons par expérience que chaque fois que le Gouvernement libéral a eu des ennuis ils lui ont été causés parce qu'il avait des conservateurs à son service. M. Coste a été pendant de longues années ingénieur en chef du ministère des Travaux publics sous le gouvernement conservateur, et sous le régime libéral il a continué à occuper cette position—à tort ou à raison, je ne suis pas prêt à le dire.

Je connais très bien M. Coste et je ne crois pas qu'il voudrait commettre un acte malhonnête. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a porté contre lui une accusation que je ne crois pas fondée, bien qu'il soit un conservateur. M. Coste a fait rapport sur la valeur de la propriété de la compagnie de construction navale de Collingwood et c'est sur cette estimation que le Gouvernement s'est basé pour fixer le chiffre de la subvention à laquelle, aux termes de la loi, la compagnie avait droit.

M. Coste fit son estimation et sa déposition devant le comité des comptes publics et devant la Chambre. Il a pu se tromper. Je ne suis pas en état de dire si cette évaluation est exacte ou non. Je suis porté à croire qu'il a certainement estimé la propriété à sa pleine valeur.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. GERMAN : Je suis prêt à admettre qu'il l'a estimée à sa pleine valeur, mais les honorables députés de la gauche peuvent-ils rejeter l'évaluation d'une propriété faite par un ingénieur qui a été à leur emploi pendant vingt ans et plus ? Le ministre des Travaux publics d'alors, M. Hyman, n'était-il pas excusable d'accepter le rapport de M. Coste ? M. Hyman chargea M. Coste de faire l'évaluation de la propriété et ce dernier qui avait été pendant des années ingénieur en chef du ministère des Travaux publics sous le régime conservateur, se rendit sur les lieux, fit l'examen des travaux et présenta son rapport au ministère. M. Hyman n'était-il pas excusable d'accepter ce rapport comme une estimation exacte et honnête de la propriété ? Il est possible qu'elle n'ait pas été honnêtement faite et je ne m'en étonnerais pas, car les tories font une foule de choses malhonnêtes —non en matière de finance, mais politiquement.

Je répète que le ministre du jour, M. Hyman, était parfaitement excusable de prendre le rapport de M. Coste comme une équitable évaluation sur laquelle il devait déterminer le chiffre de la subvention et je défie tout honorable membre de la gauche de me contredire sur ce point.

L'honorable député de Simcoe-est est atteint de la monomanie de voir partout de la corruption ; il s'imagine que tous ceux qui ont affaire au Gouvernement, à un titre quelconque, n'ont pas autre chose en vue que de faire de la corruption. Il en a peut-être fait lui-même.

M. BENNETT : Je n'ai jamais été privé de mes droits politiques par les tribunaux, comme mon honorable ami.

M. GERMAN : J'ai été privé de mes droits politiques pour avoir tenu la promesse faite à un électeur de lui procurer un emploi ; l'honorable député ne sera jamais condamné pour avoir tenu une promesse. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je répète que M. Coste ayant été ingénieur en chef du département des Travaux publics pendant des années, M. Hyman était parfaitement excusable de se fier à son rapport.

M. J. D. REID : Qu'est-ce que cela a à faire avec le refus du témoin de répondre à la question ?

M. GERMAN : J'ai toujours été d'avis que c'est une folie de refuser de répondre à une question devant le comité des comptes publics ou tout autre comité. Je pense comme l'honorable député de Grenville que les témoins devraient répondre à toutes les questions et chaque fois qu'on veut empêcher un témoin de répondre on aggrave la situation.

Plusieurs DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. GERMAN : C'est tout à fait mon opinion.

M. J. D. REID : Pourquoi alors l'honorable député a-t-il voté avec les 13.

M. GERMAN : Je n'ai pas voté avec 13. J'ai voté avec les 12. La résolution demande que la minorité fasse rapport à la Chambre. Il est loisible à la minorité de faire rapport. L'honorable chef de l'opposition ne niera certainement pas que la minorité de n'importe quel comité peut faire rapport à la Chambre.

M. SPROULE : Comment ?

M. GERMAN : Au moyen d'une résolution ; en inscrivant un avis de motion au feuilleton et en soulevant la question au moment où la Chambre est invitée à passer à l'ordre du jour. Au comité des comptes publics aussi bien qu'aux autres, les droits de la minorité sont parfaitement sauvegardés. Je serais bien aise d'entendre des membres de l'opposition autres que l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) énoncer les raisons qui empêchent la minorité d'un comité d'élever la voix dans l'enceinte parlementaire quand elle trouve à redire aux décisions de ce comité. En me plaçant à ce point de vue, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'adopter le projet de résolution.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Je ne retiendrai pas la Chambre longtemps, mais je tiens à expliquer mon vote. Lorsque, il y a deux ans, ce. . .—de quelle épithète me servirai-je bien—ce malfaiteur national qu'est W. T. R. Preston refusa de répondre au comité des comptes publics et que la Chambre fut saisie de l'incident, je me joignis à la minorité pour l'obliger à répondre.

Sans revenir sur tous les détails donnés par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), je dois dire que les membres de tout comité devraient, à mon sens, avoir la plus grande latitude en ce qui concerne l'interrogatoire des témoins. Je ne crois pas que l'on doive appliquer aux divers comités de la Chambre les règles suivies devant les tribunaux. Ces comités ne sont pas des cours de justice ; ils se composent de personnes déléguées par la Chambre pour faire des investigations et un rapport sur les questions qui leur sont soumises. Mais le projet de résolution me paraît aller un peu loin. Les deux premiers paragraphes en sont irréprochables, et j'agréerais volontiers la première partie du dernier où il est dit que l'on devrait pouvoir en appeler à la Chambre de toute décision de la majorité des membres du comité tendant à éliminer des dépositions ou à restreindre les investigations.

J'espère bien qu'on ne me trouvera jamais à ratifier la décision du président ni à voter avec la majorité pour empêcher que l'on interroge un témoin ou dispenser celui-ci

de répondre. Bien que je n'occupe pas depuis bien longtemps un siège en cette Chambre, je ne m'en suis pas moins déjà plus d'une fois rangé avec la minorité sur cette même question : j'ai protesté par mon vote contre la décision du président portant qu'il ne fallait pas obliger un témoin à répondre aux questions qui lui étaient posées dans l'intérêt du pays.

Mais je ne saurais appuyer le dernier paragraphe qui est ainsi conçu :

Et, sur demande à cet effet, le rapport nécessaire des délibérations devrait être ordonné immédiatement.

Ce serait fort bien de se rendre à ce vœu si le cas n'était déjà prévu par notre procédure parlementaire. Chaque jour, après avoir tenu leur séance, les comités spéciaux saisissent la Chambre de leurs rapports. Lorsque le président d'un comité dépose son rapport, il est loisible à tout député de proposer que ce rapport ne soit pas adopté. Ainsi, je crois avoir proposé moi-même, l'année dernière, le rejet du rapport présenté par le comité spécial des privilèges et des élections au sujet de la démission de M. Hyman. Le cas étant prévu par notre procédure parlementaire, je ne vois donc pas de raison pour que l'on se départisse de la règle depuis longtemps établie. Ce qui me confirme davantage dans cette opinion, c'est le mot "immédiatement" inclus dans la dernière partie de l'amendement.

Ce serait entraver l'expédition de la besogne d'un comité que d'obliger celui-ci à lever sa séance et à faire son rapport dès qu'un témoin refuse de répondre. Il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'il continue de siéger jusqu'à onze heures pour lever ensuite sa séance régulièrement. Le président dépose son rapport dans l'après-midi, et la minorité peut alors demander que ce rapport ne soit pas adopté. Pour ma part, je le répète, lorsqu'une motion tendant au rejet d'un rapport sera basée sur le refus d'un témoin de répondre ou sur le refus du président d'ordonner à ce témoin de répondre, j'accorderai volontiers mon appui à la minorité. En outre, en étudiant d'un peu plus près notre procédure parlementaire, on verra qu'il est loisible à la minorité aussi bien qu'à la majorité de présenter un rapport ; il est vrai que l'on s'est très rarement prévalu de ce privilège. Néanmoins, je crois que l'on peut relever certains de ces cas dans nos archives. Je regrette donc de ne pouvoir appuyer l'amendement...

Une VOIX : Vraiment ?

M. ARMAND LAVERGNE : Oui. Je le répète, je regrette de ne pouvoir appuyer l'amendement parce que, en principe, je veux que les comités de la Chambre jouissent de la plus grande latitude dans leurs investigations, et que les règles suivies devant les cours de justice ne prévalent pas devant les comités parce que ces derniers sont des tribunaux de nature essentiellement différente.

M. A. LAVERGNE.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je puis difficilement me ranger à l'avis de l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne). Moi qui occupe ici un siège depuis nombre d'années, j'ai toujours ignoré que la minorité d'un comité pût présenter un rapport. L'impossibilité de la chose me paraît d'autant plus évidente que si la majorité des membres de la Chambre s'oppose à la motion tendant au dépôt d'un rapport, celui-ci ne peut être déposé. Par conséquent, nous ne faisons que recourir à l'unique moyen que nous ayons d'exposer notre manière de voir à la Chambre et au pays.

M. ARMAND LAVERGNE : Permettez ; je vais m'expliquer plus clairement. Si on précisait des faits et que l'on proposât le rejet du rapport, je serais bien aise de voter pour que l'on oblige le témoin à répondre. Ainsi, dans l'affaire de M. Preston et de la North Atlantic Trading Company, on avait nettement précisé les faits ; tandis que le présent amendement ne vise aucun fait particulier. Je ne vois donc aucune raison de se départir de l'usage parlementaire à l'égard d'une proposition que ne motive aucun fait précis.

M. SPROULE : Laissez-moi dire pourquoi. Lorsqu'on proposa au comité de faire un rapport des faits à la Chambre, afin de nous permettre de fonder une motion sur ce rapport, on nous opposa un refus. Voilà ce qui nous empêche d'alléguer les faits en ce moment et nous oblige à recourir à ce moyen pour signaler le cas à l'attention de la Chambre et au pays.

M. ARMAND LAVERGNE : Si j'étais certain qu'il en fût ainsi, j'appuierais le projet de résolution. Mais je comprends que lorsque le refus de répondre est approuvé par le comité, on en fait le rapport à la Chambre et que l'on peut ensuite proposer que ce rapport ne soit pas adopté.

M. SPROULE : Mais la majorité des membres du comité ont appuyé la décision du président et se sont opposés à ce que la Chambre fut saisie d'un rapport à ce sujet; c'est ce qui nous a empêché d'aller plus loin. Nous usons de l'unique ressource parlementaire que nous ayons de signaler les cas à l'attention de la Chambre et du pays, et de chercher à combler ce qui me semble être la plus grave lacune de notre procédure parlementaire.

Cette question, je voudrais la traiter en peu de mots, en parlant tout d'abord des devoirs des membres du Parlement. A quoi sert le Parlement ? De qui tenons-nous nos attributions ? Si nous ne pouvons les exercer, qu'est-ce qui nous en empêche ? Ici, nous représentons le peuple; chacun de nous a reçu mission—de 25,000 personnes peut-être—d'agir au nom de ses commettants, de participer aux travaux législatifs et de veiller à la bonne gestion des affaires publiques. Nous représentons les propriétaires

du sol, des mines et des autres sources de la richesse nationale ; entre eux se trouve répartie, pour ainsi dire comme entre des actionnaires, la propriété de tous ces biens, et le Gouvernement est chargé de veiller à la gestion des affaires publiques. Le peuple a droit de savoir comment on gère son bien, si on reçoit un prix raisonnable de ce qui en est aliéné, et si l'on fait un emploi judicieux de ses deniers.

L'un de mes premiers devoirs en tant que représentants du peuple, c'est de surveiller la dépense des deniers publics. C'est ce que nous nous efforçons de faire en arrivant ici et, pour cela, nous commençons par faire des investigations au sujet de ces dépenses ; nous devons examiner tout d'abord les liasses de documents des ministères, parce que c'est la meilleure source d'information à laquelle nous avons droit de puiser. C'est le moyen le plus sûr, le plus court et le plus commode. Or, on nous nie le droit de nous en prévaloir sous prétexte que ce sont là des papiers de nature privée. A qui appartiennent-ils donc ? Je pensais qu'ils appartenaient au peuple du Canada et non aux ministres, aux sous-ministres, non plus qu'aux commis de première ou de deuxième classe, qui viennent nous dire sans sourciller : "Ce sont nos papiers particuliers, et nous ne pouvons vous permettre, à vous qui ne représentez que 25,000 électeurs, de mettre le nez dans nos affaires." Comment ces papiers pourraient-ils être de nature privée ? Ils se rapportent à la gestion des affaires publiques, et il nous incombe de veiller aux intérêts de ceux qui nous ont donné mission de nous enquérir de ces transactions. On nous entrave dès la première démarche que nous tentons pour remplir notre devoir. Je nie que ces papiers soient de nature privée. Je nie à tout ministre et à tout fonctionnaire le droit de nous interdire l'examen des papiers et des liasses qui appartiennent à mes commettants aussi bien qu'à ceux des ministres. Le serviteur est devenu le maître, et le représentant du peuple se voit méconnaître par des subalternes le droit d'exercer ses légitimes attributions.

Nous posons aussi des questions aux ministres qui nous répondent comme il leur plaît, et c'est peine perdue que de vouloir les contraindre à donner des réponses susceptibles de nous renseigner plus complètement qu'ils ne désirent. Le ministre qui refuse des informations n'est pas fidèle à son devoir. Ici encore on nous met des entraves et nous ne pouvons nous renseigner.

Nous avons encore la ressource de faire ordonner par la Chambre le dépôt de certains dossiers. Nous demandons les originaux parce que l'on constate parfois que les copies ne sont ni fidèles ni complètes ; il se trouve aussi parfois que ces documents sont incomplets et qu'on ne dépose qu'une partie du dossier. Nous ne sommes donc pas complètement renseignés de cette manière puisque l'on retient une partie des papiers. Au cours de la session actuelle, nous avons lutté plusieurs jours sur ce point-là, et nous avons fini par contraindre le Gouvernement à renoncer à sa prétention que l'opposition n'a d'autres privilèges que ceux que la majorité veut bien lui concéder. Le Gouvernement a dû céder à la force de l'opinion publique ; il a partiellement fait droit à notre demande en déposant un certain nombre de documents. Nous l'en remercions, mais il n'a fait que son devoir ; nous n'avons obtenu que ce à quoi nous avions droit à titre de représentants du peuple. Mais cela ne nous renseigne pas encore parfaitement, on ne nous permet pas de recueillir assez d'informations pour juger avec discernement et exposer au pays un état de choses qui, à certains égards et s'il était porté à la connaissance du corps électoral, jetterait beaucoup de discrédit sur le Gouvernement actuel.

Considérons un instant l'objet des comités. Au début de chaque session parlementaire, dès que l'on a voté l'adresse en réponse au discours de Son Excellence, on nomme certains comités. Cette fois, le 3 décembre, ils furent nommés sur proposition du premier ministre (sir Wilfrid Laurier), sa motion portant la formation du comité des comptes publics. De plus, sur proposition de sir Wilfrid Laurier, il a été décidé :

> Que les comités d'enquête permanents de la Chambre reçoivent le pouvoir d'examiner et enquêter toute question qui peut leur être soumise par la Chambre et de présenter de temps à autre leurs observations et leurs conclusions.

Qu'a-t-on renvoyé à ce comité ? Le 6 décembre, sir Wilfrid Laurier proposait que les comptes publics et le rapport de l'auditeur général déposés sur le bureau de la Chambre à la session dernière fussent renvoyés au comité des comptes publics, ce qui fut fait. Pourquoi en fut-il ainsi ? Pour permettre les investigations, pour permettre aux représentants du peuple de s'enquérir de tous les chefs de dépense compris dans ce rapport et de s'assurer si l'on fait un emploi sage, honnête et judicieux des deniers publics.

Au point où nous en sommes le comité est prêt à se mettre à l'œuvre. Ce comité est institué par la Chambre ; il va sans dire que le créateur est au-dessus de la créature. La Chambre a revêtu le comité du pouvoir d'assigner non seulement les fonctionnaires, mais aussi quiconque a fait des opérations avec le Gouvernement, de leur faire prêter serment et de les obliger à fournir les renseignements dont le comité a besoin pour se rendre compte si les deniers publics ont été dépensés judicieusement ou mal à propos. Voilà ce que nous nous efforçons de faire. Cet usage est aussi ancien que nos institutions parlementaires, c'est celui qui est suivi au parlement qui a servi de modèle au nôtre. C'est là un des droits incontestables de la Chambre, et la procédure à cet égard ne laisse aucun doute. Ce droit, son ancienneté seule suffirait à en faire une chose sacrée, et

les députés doivent toujours s'en prévaloir pour se trouver en mesure de remplir leur devoir.

Quelles sont les attributions de ce comité? Voici ce qu'en dit Bourinot :

Il est autorisé à examiner et enquêter toutes les questions et choses qui peuvent lui être soumises par la Chambre, et à présenter de temps à autre ses observations et ses conclusions, etc.

Le comité a donc mission de faire des enquêtes. On nous nie ce droit, et que nous oppose-t-on ? Nous commençons par l'étude du rapport de l'auditeur général, que la Chambre nous a renvoyé ; nous demandons tous les comptes et papiers, ainsi que toutes la correspondance concernant certain article de ce rapport. On nous les fournit en réponse à une demande formelle. Nous examinons les comptes ; lorsque nous y relevons quelque point douteux ou sur lequel les documents ne nous renseignent pas suffisamment, nous demandons que des renseignements complémentaires nous soient fournis par des fonctionnaires ministériels, et ceux-ci sont cités devant le comité.

Les comptes sont donc soumis au comité; celui-ci se livre à des investigations susceptibles de l'éclairer au sujet des dépenses publiques. Quand ses renseignements sont insuffisants, il fait comparaître ceux qui ont fait des opérations avec le Gouvernement : ce sont des fournisseurs, des agents pourvoyeurs de l'Etat ou des entrepreneurs de travaux publics auprès de qui nous tentons de nous renseigner. Notre premier soin est de leur faire jurer de dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité, après quoi nous leur posons les questions que nous jugeons nécessaires dans le but de faire jaillir quelque lumière. Nous est-il loisible de nous acquitter de notre tâche comme il devrait être permis de le faire ? Pas du tout. Comment nous en empêche-t-on ?

Tout d'abord, parmi les membres du comité se trouvent beaucoup d'avocats qui nous reprennent à chaque instant sous prétexte que nous ne nous conformons pas aux règles qui régissent la preuve devant les cours de justice. Je l'ai déjà dit cinquante fois et le répète encore, je ne crois pas que le comité soit assujetti à ces règles-là. Comment veut-on que ceux des membres du comité qui ne sont pas avocats soient au fait des règles qui régissent la preuve ? Les dépositions des témoins que nous interrogeons sont-elles susceptibles de faire condamner qui que ce soit à l'échafaud ou à la détention à perpétuité ? Ceux que nous interrogeons sont-ils dans le cas du prévenu à qui, suivant un usage généralement admis, on ne doit pas permettre de s'incriminer ? Pas du tout. Nos investigations portent sur de simples questions d'affaires.

Dès que nous posons une question, on voit certains avocats du comité se lever à la fois. L'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) s'empresse de prendre la parole, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) en fait autant. . .

M. A. K. MACLEAN : S'ils prennent la parole, ce n'est pas pour longtemps.

M. SPROULE : Oui, ils prennent la parole pour empêcher les témoins de répondre, pour nous dire qu'avant de poser une question nous devons alléguer quelque fait ou formuler une accusation et que nous ne sommes pas constitués en tribunal d'enquête. Que sommes-nous donc alors ? De quoi sommes-nous chargés de nous enquérir ? Et la nature de nos investigations n'est-elle pas absolument celle d'une enquête ? Sans doute. Les membres du comité sont tenus de faire ces questions aux témoins ; mais on nous en empêche parce que, ma foi, nous ne sommes pas avocats et n'entendons rien aux règles qui régissent la preuve. Vous ne devez pas, nous objecte-t-on, demander à cette personne de produire une lettre, parce que vous n'avez pas dit telle et telle chose et que, pour cela, vous n'avez pas droit à cette lettre ; vous ne devez pas poser à cet homme-là de question de nature à lui faire commettre une indiscrétion au sujet des affaires particulières de quelque autre personne. Et le témoin de ne pas répondre. C'est ainsi qu'on nous empêche de nous renseigner. Nous invitons le président à obliger le témoin à répondre. Règle générale, le président est enclin à dispenser le témoin de répondre et à rendre une décision en ce sens. Je veux bien croire qu'il s'imagine avoir raison, mais c'est en ce sens qu'il se prononce généralement.

Quelle ressource reste-t-il donc aux membres de l'opposition ? Il ne leur reste qu'à en appeler au comité de la décision du président pour qu'ordre soit donné au témoin de répondre. D'ordinaire, la majorité ministérielle du comité confirme la décision du président. Il ne nous reste plus rien à faire, à moins d'en appeler à la Chambre ; en effet, après en avoir appelé au comité de la décision du président, tout ce que nous pouvons faire, c'est d'en appeler à la Chambre de la décision du comité, afin d'en obtenir un ordre ou de savoir si le témoin est tenu ou non de répondre. Nous ne sommes pas autorisés à punir le témoin qui refuse de répondre, mais la Chambre l'est ; il lui est loisible de le traduire à la barre, et j'ai déjà vu comparaître des gens qui dûrent aller ensuite répondre aux questions auxquelles ils avaient préalablement tenté de se soustraire.

Reportons-nous à l'enquête relative à la North Atlantic Trading Company. Que n'y avons-nous pas vu ? On avait payé à même les deniers publics $300,000 à une compagnie qui, en réalité, n'existait pas à l'époque où cette somme considérable fut versée. Nous voulions savoir à qui on avait payé cet argent, pourquoi on l'avait payé et ce que l'Etat avait obtenu en retour. Nous

avons assigné des témoins. M. Smart, cidevant sous-ministre de l'Intérieur, refusa de répondre à nos questions. Nous en appelâmes au président, qui n'était autre, je crois, que l'honorable député de Bruce (M. McKenzie). Vous voulez que je rende une décision, dit-il, ce ne sera pas long : le témoin n'a pas droit de répondre. Il ne répondit pas, en effet, mais nous ne fûmes pas renseignés. M. Smart nous avait cependant appris qu'au moment de quitter le ministère il avait brûlé les papiers renfermant les renseignements que nous voulions obtenir, papiers qui appartenaient à l'Etat.

M. MILLER : Je me permettrai de faire à l'honorable député la même question que je posais l'autre jour à un autre collègue pour une allégation semblable. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) voudra-t-il me dire si M. Smart a réellement déclaré avoir brûlé des documents publics ou des papiers appartenant au ministère ?

M. SPROULE : Parlant de la correspondance échangée à propos de la North Atlantic Trading Company que l'on disait régulièrement constituée et avec laquelle il avait conclu un arrangement précis, M. Smart déclara formellement en ma présence qu'en quittant le ministère il avait emporté ces papiers ; il ajouta aussi qu'il les avait brûlés.

M. MILLER : J'aimerais...

M. SPROULE : Je ne veux pas que l'honorable député m'interrompe davantage, car je remarque que l'on a toujours recours à certain truc pour nous empêcher de prononcer nos discours ou d'exposer nos raisons comme nous avons parfaitement droit de le faire.

M. MILLER : J'aimerais demander à l'honorable député...

M. SPROULE : Si mon honorable ami a quelque chose à dire, il pourra prendre la parole lorsque j'aurai terminé.

M. Smart refusa donc de répondre, et le président déclara qu'il ne devait pas répondre. La même chose se répéta dans le cas de M. Preston. Nous voulûmes en appeler à la Chambre, mais on nous nia le droit de demander aux représentants du peuple d'ordonner à ce témoin de fournir les renseignements qu'il avait refusés au comité. Voilà pour un cas.

Nous avons voulu faire des investigations au sujet des opérations de l'Arundel Printing Company et au sujet du "Montcalm", nous avons voulu faire la lumière en maintes circonstances successives ; chaque fois nous nous sommes heurtés au même obstacle qui nous obligeait à perdre notre temps et nous empêchait de recueillir en dix jours autant qu'on nous en aurait dû fournir en quatre heures. Ne pourrons-nous donc jamais accomplir ici librement notre devoir de représentants du peuple ? Jusques à quand le pays tolérera-t-il qu'on nous entrave ainsi chaque fois que nous nous efforçons loyalement de remplir notre devoir envers le peuple ? Mettons-lui cet état de choses sous les yeux, il ne tardera pas longtemps à y remédier.

Au comité, nous avons voulu faire une enquête sur les soumissions que nous croyons entachées de fraude. Nous avons pu constater que les soumissions de deux personnes furent adressées sous un même pli et qu'elles étaient conçues de telle sorte que les deux intéressés devaient se partager les bénéfices, quel que dût être l'adjudicataire. Qui osera contester l'exactitude de cette allégation ? Je m'explique:

On a fait soumissionner la vente de la ficelle d'engerbage fabriquée dans les pénitenciers ; des soumissions furent envoyées à ce sujet par la Hobbs Hardware Company, de London, par M. H. N. Bate, d'Ottawa, et par M. Connolly, aussi d'Ottawa ; or, que constata le ministre de la Justice ? L'honorable David Mills m'a dit à moi-même : "J'étais bien convaincu que ces soumissions étaient frauduleuses. J'ai télégraphié à Hobbs d'envoyer le montant de son dépôt en garantie de l'exécution fidèle de son engagement et de venir signer le contrat ; il me répondit qu'un tel habitant à Ottawa—Connolly, je crois—le signerait, que c'était parfait, absolument comme s'il le signait lui-même.

M. Mills m'apprit que l'on avait reçu des soumissions de Connolly, de Bate et de Hobbs, et se déclara bien convaincu de la nature collusoire de ces soumissions. Et quand nous voulons faire une enquête sur ce sujet, le comité des comptes publics nous en empêche, ne voulant pas nous permettre de faire savoir au peuple combien d'argent ces transactions lui ont fait perdre. Quand nous voulons nous renseigner au sujet du bassin de radoub de Collingwood et des travaux publics qui s'exécutent sur tous les points du pays, c'est encore la même chose: on nous refuse les informations que nous tenons à avoir; nous interrogeons les fonctionnaires, mais on leur défend de nous répondre. C'est par ces moyens-là que les travaux parlementaires se trouvent presque constamment entravés.

Toutes les sources d'information sont fermées où les représentants du peuple devraient pouvoir puiser ; la dernière qui nous restait, celle du comité des comptes publics, nous est aussi fermée, et les partisans du Gouvernement viennent nous dire que nous devons nous conformer aux règles concernant la preuve, que les témoins ne sont pas tenus de répondre à nos questions, que nous les interrogeons sur leurs affaires privées qui ne nous regardent pas. Enfin, nous nous voyons obligés d'en appeler à la Chambre.

Nous demandons qu'on reconnaisse aux représentants du peuple le droit d'interroger les témoins au sujet des dépenses publiques. Le comité nous empêche de recueillir les renseignements qui nous sont absolument indispensables. La Chambre ayant nommé le comité, nous venons lui deman-

der d'ordonner à sa créature de reconnaître nos droits. La Chambre n'oubliera pas son devoir au point de refuser de corriger son enfant lorsqu'il fait mal. Le Parlement se trouve entravé dans l'exercice de ses attributions parce qu'on ne nous laisse pas remplir la mission que nous ont confiée nos commettants. La Chambre va-t-elle défendre les droits de ses membres ? Ces droits que le peuple a conquis au prix de luttes qui ont duré des siècles, allons-nous maintenant les abdiquer à la légère ? Ces droits si péniblement conquis, les maintiendrons-nous ou les laisserons-nous tomber en désuétude.

Avocats ou non, les membres du comité des comptes publics devraient pouvoir se renseigner sur ce qui, à leur avis, touche à la dépense des deniers publics. Ce comité devra-t-il continuer de nous susciter des obstacles ? S'il doit en être ainsi, le Parlement se verra dépouillé de l'une de ses plus importantes attributions et le peuple devra en demander compte au Gouvernement. Nos droits légitimes, on les méconnait au comité des comptes publics, à celui de l'agriculture et à celui de l'immigration. Dès que nous tentons de nous enquérir de la façon dont on a dépensé les deniers publics, on nous objecte tout d'abord qu'il faut se conformer aux règles concernant la preuve, puis que les témoins peuvent se dispenser de répondre pour telle ou telle raison.

Un autre subterfuge que l'on ne dédaigne pas, c'est de tenir les témoins à l'écart. Je me rappelle que nous avons déjà remué ciel et terre pour faire comparaître M. Charlton devant le comité, afin de nous renseigner au sujet d'une très forte dépense de deniers publics occasionnée par une ligne télégraphique qu'il construisait alors au Nord-Ouest. A cette époque-là, je voyais tous les jours M. Charlton se promener dans les rues d'Ottawa ; la première fois que nous voulûmes l'interroger, une lettre lui fut adressée, mais le comité ne sut jamais s'il l'avait reçue ou non. On lança alors un mandat de comparution censé devoir lui être signifié sans retard, et le jour même de l'assignation, j'avais vu M. Charlton dans l'enceinte parlementaire ; mais le mandat, me dit-on, ne lui avait pas été signifié. M. Charlton disparut tout à coup, et à la séance suivante du comité on nous apprit qu'il était en route pour le Nord-Ouest. Depuis ce jour-là, nous n'avons jamais eu l'occasion de l'interroger.

Les témoins que les comités ont voulu interroger se sont envolés loin de la ville et du pays, et tous les stratagèmes que l'esprit humain est susceptible d'inventer, on y a eu recours pour nous empêcher de faire la lumière. Si nous voulons savoir de quelle façon on gère le domaine forestier et les terres à pâturage, et comment le Gouvernement achète ses fournitures, on nous entrave de mille manières. Aujourd'hui, le Gouvernement se sert d'intermédiaires pour faire ses achats ; il a récemment imaginé un moyen de faire des affaires par l'entremise de compagnies fictives dont le personnel n'est pas connu. Certains de ses partisans cachent leur identité derrière le nom d'une compagnie. Un jour c'est la North Atlantic Trading Company dont les membres s'entourent de mystère ; un autre, c'est l'Arundel Printing Company, qui toucha $60,000 sur les fonds du Trésor public, et dont on ne voulut pas nous faire connaître les membres. On nous avait dit que c'était une compagnie d'imprimerie honorable, mais on découvrit plus tard que le président en était le fils de James Somerville, ancien représentant de Brant, qui tenait à London une petite boutique où il vendait des patrons Butterick, que sa femme et un parent en faisaient partie et que c'était là toute la compagnie. Ces gens-là s'étaient fait payer $60,000 des deniers publics sous le titre pompeux de l'Arundel Printing Company.

Nous avons voulu faire quelque lumière sur l'affaire d'irrigation Robins, on nous en a empêchés ; nous avons voulu faire des investigations au sujet de l'Eastern Supply Company, établie dans le but d'acheter des fournitures pour le compte de l'Intercolonial, on nous a encore empêchés. Nous avons néanmoins découvert que sur les fournitures ainsi achetées pour le compte de l'Etat, ces gens ont, en certains cas, fait un profit de 150 et même 200 p. 100, quand des fonctionnaires auraient pu acheter les mêmes choses au prix du gros sans se faire de remise. Mais non, on a mieux aimé payer une commission de 150 p. 100 à une seule compagnie sur plus d'un demi-million de fournitures achetées dans le cours de deux années. Nous avons cherché à connaître les noms de ceux qui composent cette compagnie, mais on coupa court à nos investigations ; on nous mit des bâtons dans les roues et l'on paralysa tous nos efforts.

Dans les circonstances, il nous est impossible de remplir notre devoir, et c'est là un état de choses que nous tenons à signaler à l'attention de la Chambre et au pays. Nous voulons savoir si la Chambre entend maintenir son autorité en obligeant les témoins à fournir aux représentants du peuple les informations dont ils ont besoin. C'est dans ce but que nous l'avons saisie de cette question. Si elle ne le veut pas, notre ressource extrême sera d'en appeler au peuple même. En attendant, force nous est, en tant que membre du comité des comptes publics et que représentants du peuple, d'inviter la Chambre à nous aider à remplir notre devoir envers le peuple, ce que nous nous efforçons de faire, quelque imparfaitement que ce soit, du mieux qu'il nous est possible.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Monsieur l'Orateur, j'aimerais faire quelques observations au sujet du projet de résolution et surtout de ce qui me paraît être un

aveu très sincère de la part du premier ministre.

Que le comité des comptes publics est constitué dans le but de permettre une vérification et une investigation libres et complètes des recettes et des dépenses publiques, ainsi que des circonstances qui s'y rattachent.

Il n'y a pas de divergence d'opinion, j'imagine, quant à la vérité de cet énoncé. Si le comité des comptes publics n'a pas cette mission-là, il n'en a pas du tout.

Que, dans l'intérêt public, le comité devrait jouir de la plus grande latitude dans ses recherches et ses investigations.

Cet énoncé découle naturellement du premier. Puisque le comité des comptes publics est constitué dans le but de permettre la vérification et l'investigation libres et complètes, il s'ensuit logiquement que ce comité doit jouir de la plus grande latitude dans ses recherches et ses investigations. Et pour atteindre ce but, est-il possible de tirer des prémisses une conclusion plus juste et plus appropriée ? Cette conclusion est-elle suffisante? Va-t-elle trop loin? Elle est ainsi conçue :

Que tout procédé de la part de la majorité de ce comité tendant à éliminer la preuve ou à restreindre l'enquête. . .

Puisque le comité doit recueillir des dépositions pour les fins de ses investigations, disons-nous qu'il faut interdire à la majorité de faire quoi que ce soit dans le but d'éliminer la preuve ou de restreindre les investigations ? Non pas ; nous ne posons pas de règle absolue, nous disons simplement :

. . .devrait donner lieu à un appel à cette Chambre,

. . . à la Chambre qui a institué le comité et lui a assigné ses devoirs ; à la Chambre qui lui a confié le soin d'examiner les comptes publics. Nous prétendons que dans l'accomplissement des devoirs qui nous ont été assignés, si la majorité du comité, par le fait qu'elle est la majorité, élimine la preuve ou restreint le champ des investigations, nous devrions avoir le droit de venir demander à la Chambre, qui nous a constitués, de juger le cas et de donner ses ordres, si toutefois elle en a à donner. Que pouvons-nous demander de plus raisonnable? Si nous tenions à faire poser comme règle absolue que la majorité du comité ne doit ni éliminer la preuve ni restreindre les investigations, nous le dirions et on pourrait nous taxer d'arbitraire. Mais il n'en est rien. Nous demandons que lorsque les membres du comité des comptes publics se heurtent à de tels obstacles dans l'accomplissement de leur devoir, il leur soit permis de soumettre le cas à la Chambre.

Le très honorable premier ministre a admis ce soir que nous avons déjà ce privilège; mais les travaux du comité des comptes publics ne lui sont pas familiers autant qu'à certains d'entre nous qui en faisons partie depuis des années. Il reconnaît que si la majorité du comité, avec ou sans l'autorisation du président, empêche la preuve, restreint l'interrogatoire des témoins ou s'y oppose, nous avons droit d'en appeler à la Chambre ; mais ce ne peut être que lorsque les investigations sont entièrement terminées et que le comité rend compte de ses travaux à la Chambre. Est-ce là un recours réel ? J'appelle l'attention du premier ministre sur le point.

Supposons que je me livre à des investigations à propos d'un contrat. J'assigne mes témoins avec tout le discernement dont je suis capable ; ils comparaissent devant le comité. J'en appelle un à la barre, on lui fait prêter serment, et la première question que je lui pose est celle-ci : Savez-vous quelque chose de ce contrat? Il répond que non. Je lui pose ensuite sur les circonstances qui se rattachent au contrat une question que je juge susceptible de faire jeter quelque lumière sur le sujet ; il ne se soucie pas de répondre. Je prie le président d'ordonner au témoin de répondre; il l'en dispense. J'en appelle alors au comité, et la majorité soutient la décision du président. Je dis alors au comité, et mes collègues de la minorité se joignent à moi : Puisque telle est votre décision, vous m'empêchez de poursuivre mes investigations ; permettez que je porte le cas devant la Chambre qui nous a constitués en comité.

Si, pour avoir droit d'en appeler à la Chambre, il faut attendre la fin des investigations: comment celles-ci pourront-elles jamais se terminer puisque l'on m'empêche, dès le début, de les faire. C'est impossible. C'est sur ce point que j'appelle surtout l'attention du premier ministre. Dès la première ou la seconde question que je pose, le comité m'arrête. Il m'est impossible de poursuivre mes recherches tant que le témoin ne m'aura pas donné le renseignement demandé. C'est précisément la cas qui se soulève aujourd'hui devant le comité et qu'il nous est interdit de discuter ici.

Je fais des investigations ayant trait à plusieurs personnes et à un grand nombre de circonstances. J'assigne un témoin. On lui ordonne d'apporter les papiers et la correspondance ; il répond que non.—N'en avez-vous pas reçu?—Oui, mais je ne l'ai pas apportée.—On vous a pourtant ordonné de l'apporter.—Je ne l'ai pas fait.—Avez-vous reçu une lettre d'un tel à telle époque? Je ne me souviens pas ; peut-être en ai-je reçu une, peut-être que non.—Si je vous lisais la lettre ou la dépêche . . .

M. E. M. MACDONALD : Je soulève la question de règlement.

L'hon. M. FOSTER : Je prends un cas qui pourrait se présenter.

M. E. M. MACDONALD : Ce n'est pas ce que l'honorable député a dit.

L'hon. M. FOSTER : Je n'insisterai pas davantage sur ce point.

M. E. M. MACDONALD : Permettez. La droite ne verrait guère d'inconvénient à ce que l'honorable député discutât le point ; il semble plutôt vouloir l'éviter.

L'hon. M. FOSTER : Eh mais, on m'interrompt au moment où je l'aborde à peine.

M. E. M. MACDONALD : Parce qu'il ne s'agit que d'une hypothèse.

L'hon. M. FOSTER : Je n'insisterai pas davantage. L'honorable député voit jusqu'où je suis allé. A ce point, le témoin refuse de répondre, et le président l'en dispense. J'en appelle au comité de la décision du président : il la confirme. S'il ne m'est pas permis de poser cette question, force m'est de renoncer à mes investigations. Je demande alors à porter le cas devant la Chambre qui a institué le comité. A moins que l'on me permette d'en appeler à la Chambre et que celle-ci fasse droit à ma demande, il m'est impossible de pousser plus loin mes recherches. Le secours indiqué par le premier ministre est purement illusoire. Selon lui, je pourrai en appeler à la Chambre un peu plus tard, quand l'affaire sera complètement vidée ; mais elle ne se terminera pas, je ne veux pas qu'elle se termine avant d'avoir pu interroger ce témoin-là et d'autres encore sur les mêmes sujets. Par conséquent, si nous n'avons pas d'autre recours que celui que propose le premier ministre, il ne nous en reste aucun.

Le comité des comptes publics ne peut invoquer aucun précédent pour motiver le refus qu'il nous a opposé d'en appeler à la Chambre. Pourquoi nous méconnaîtrait-on ce droit ? Lorsque la Chambre siège en comité général sous la présidence de l'Orateur suppléant, qu'il surgit une question de règlement et que le président rend une décision, chaque député a le droit d'en appeler de cette décision à l'Orateur et de discuter le cas devant la Chambre. La Chambre constitue un comité auquel elle assigne une certaine tâche, nous qui constituons la minorité de ce comité, nous nous employons à la remplir. A nous qui formons le seul élément militant du comité en ce qui concerne l'examen des comptes, on méconnaît le droit de poser certaines questions à un témoin, et quand nous demandons à la Chambre, on nous oppose un refus formel.

M. CROCKET : L'honorable député se rappelle-t-il qui s'est opposé à cette demande devant le comité ?

L'hon. M. FOSTER : Parfaitement ; c'est un ministre en disant formellement qu'on n'en finirait jamais s'il fallait faire droit à toutes les demandes de cette nature, que tout le temps de la Chambre se passerait à discuter ces appels. C'est le raisonnement que l'on tenait à propos des originaux de documents. Si nous devions faire droit, disait-on, à chaque demande d'originaux, il nous faudrait peut-être déposer tous les originaux de chaque ministère. Le changement d'attitude qui se produisit par la suite fit voir combien futile était cette objection. Le cas actuel est absolument semblable. Si nous avons droit d'être renseignés avant le vote des subsides, nous avons encore droit, quand les subsides sont votés et les deniers dépensés, de faire librement les investigations les plus complètes au sujet de cette dépense. Nous avons même le droit de nous opposer à l'octroi de nouveaux subsides.

Tout ce que nous demandons, c'est une mesure légitime d'équité et de justice. La Chambre ne nous l'accordera peut-être pas, mais en nous permettant de nous adresser à elle, on nous permet en même temps de nous faire entendre du public et d'exposer notre cause au peuple qui est le juge suprême. Que l'honorable ministre envoie un de ses commis relever dans les rapports du comité des comptes publics le nombre de fois que, de 1896 à 1908, des députés ministériels ont demandé le dépôt de documents ou l'institution d'enquêtes relativement à quelque dépense des deniers publics. Combien de fois cela s'est-il vu ? On peut les compter sur la moitié des doigts de la main. Qu'est-ce à dire ? Cela signifie qu'au comité des comptes publics seuls les membres de l'opposition se soucient de se renseigner au sujet de la dépense des deniers du peuple. Je me demande si ce comité se réunirait une seule fois par session s'il n'y était invité par les députés oppositionnistes ; sans ces derniers, je suis sûr qu'il n'aurait pas été institué d'enquête sur les fournitures Merwin, les entreprises de dragage, les frais de déplacement et autres chefs de dépense du Gouvernement.

Ce sont les membres de l'opposition qui constituent le seul élément militant du comité des comptes publics en ce qui concerne l'examen des comptes ; ce sont eux qui se chargent de faire des investigations et s'ils ne s'acquittent de la tâche que d'une façon bien imparfaite, cela tient aux obstacles qu'on leur suscite. Sous tous les régimes c'est à l'opposition qu'il incombe de faire l'investigation et la critique des dépenses publiques. Les députés ministériels approuvant les dépenses du Gouvernement, on ne saurait compter qu'ils instituent une enquête sur ce qu'ils jugent bon. Cette investigation est nécessaire et c'est aux députés oppositionnistes qu'il incombe de la faire. Entraver l'opposition, cela signifie que l'on ne veut pas qu'aucun comité fasse la lumière sur la dépense des deniers publics. Nous est-il permis de prendre une telle attitude ? Non certes, et l'opposition n'entend ni abdiquer ses droits ni faillir à ses devoirs.

Une tâche nous est assignée au comité des comptes publics dont nous voulons nous acquitter et, dussions-nous siéger tout l'été et tout l'automne, nous lutterons jusqu'à ce qu'on nous fournisse les moyens légitimes de scruter à fond les comptes publics,

comme c'est notre devoir de le faire. Si nous ne nous acquittions pas de cette tâche, nous n'aurions aucune raison de siéger ici. C'est déjà assez mauvais que le comité des comptes publics nous méconnaisse ce droit ; mais que la Chambre nous méconnaisse à son tour le droit de venir lui demander de juger si nous avons tort ou raison, voilà qui réduit l'opposition à l'impuissance absolue et prive le public de toute sauvegarde.

Si le ministre des Finances (M. Fielding) a eu tort de dire que la minorité de la Chambre n'a d'autre droits que ceux qu'il plaît à la majorité de lui reconnaître, ses partisans du comité des comptes publics ont également tort de prétendre que les droits de la minorité sont ceux qu'il leur plaît de lui conférer.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député nie-t-il qu'un membre puisse avoir d'autres droits que ceux que la majorité veut bien lui reconnaître ?

L'hon. M. FOSTER : Si l'honorable ministre, qui se dit libéral, veut discuter ce point avec moi, s'il est prêt à prendre cette attitude devant le public, je suis prêt, de mon côté, à me mesurer avec lui. S'il désire aller dire au peuple que les représentants de la minorité à la Chambre n'ont d'autres droits que ceux qu'il plaît à la majorité de leur reconnaître, nous sommes préparés à faire la discussion avec lui sur ce terrain.

L'hon. M. FIELDING : L'autre jour, en réponse à une question relative à certaines motions, j'ai dit que les droits d'un député à la Chambre ne sauraient être autres que ceux que la majorité lui confère. Cela, l'honorable député ne le contestera certainement pas. Si la majorité abuse de ce droit, on peut la dénoncer à l'opinion publique. Ce que j'ai dit alors, je le répète aujourd'hui : dans les délibérations de la Chambre, le député n'a d'autres droits que ceux qu'il plaît à la majorité de lui reconnaître.

L'hon. M. FOSTER : Je ne me soucie pas de discuter ce point avec mon honorable ami. Forte du nombre de ses membres, la majorité pourrait faire adopter une résolution interdisant aux membres de l'opposition d'élever la voix dans la Chambre. A-t-elle ce droit ?

L'hon. M. FIELDING : Oui. Le principe qui préside nécessairement aux délibérations de tout corps public, c'est que la volonté de la majorité doit prévaloir. Si cette majorité abusait de son pouvoir, il faudrait la dénoncer à l'opinion publique. Je le répète, ici comme en toute autre assemblée délibérante, le député ne saurait avoir, dans les délibérations, d'autres droits que ceux que la majorité lui reconnaît.

L'hon. M. FOSTER : Je suis bien aise que le ministre ait exprimé son opinion d'une façon encore plus catégorique. Cela n'améliore pas sa cause.

L'hon. M. FIELDING : Vraiment ?

L'hon. M. FOSTER : Le peuple saura de quelle trempe sont les libéraux en ce vingtième siècle.

L'hon. M. FIELDING : Est-ce du vrai libéralisme ?

L'hon. M. FOSTER : C'est absolument le contraire. Tenir un pareil langage c'est fouler aux pieds les enseignements de l'histoire constitutionnelle et autre. C'est rendre inutile la lutte qui s'est poursuivie des siècles durant au sein des nations civilisées pour l'obtention des droits égaux et de la liberté de parole. Nous ne sommes pas nés d'aujourd'hui. Nos droits ne dépendent pas des suffrages que nous avons la faculté d'exercer. Ils découlent de luttes séculaires, des progrès et des conquêtes que rapporte l'histoire, et il ne sied pas aux libéraux de défendre une doctrine qui n'est que la revendication d'un pouvoir tyrannique. Autant vaudrait une autorité tsarienne. Je préférerais avoir affaire à un tsar qui n'aurait qu'une seule tête qu'au tsar à plusieurs têtes qu'on nous propose.

L'hon. M. FIELDING : Je me demande comment cela peut changer la situation.

L'hon. M. FOSTER : Si le ministre consent à placer la question sur ce terrain et à s'en rapporter à la décision du public, je suis prêt.

L'hon. M. FIELDING : Volontiers ; car les faits sont là et rien ne peut les changer.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) est sûr et certain . . .

L'hon. M. FIELDING : J'ajoute foi à ce que j'ai dit.

L'hon. M. FOSTER : Il est absolument certain, ce soir, comme il l'était lorsqu'il déclarait que la Nouvelle-Ecosse devait se séparer de la confédération et qu'il était l'homme qui amènerait ce résultat.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député (M. Foster) fait souvent allusion à cet incident. Ma conduite, en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, a été approuvée de temps à autre par la population de cette province. Pour le moins dire, je n'ai jamais été obligé de solliciter un mandat en dehors de ma province.

L'hon. M. FOSTER : Lorsqu'il se sent acculé, le ministre est toujours disposé à invoquer des arguments mesquins et indignes de lui. Des hommes qui le valent, des gens qui composaient son entourage dans cette Chambre, ont essuyé une défaite dans leurs circonscriptions électorales. Autre chose est d'être vaincu et autre chose est d'éviter un revers par des moyens louches. Celui qui essuie un revers se trouve dans une position plus digne et plus hono-

rable que le candidat qui est élu par des moyens qu'il n'aurait pas dû employer, par les moyens dont le ministre s'est servi, dit-on, dans Shelburne-et-Queen.

L'hon. M. FIELDING : Inutile de s'en rapporter aux on-dit. Le dossier est là, et l'honorable député peut l'invoquer.

L'hon. M. FOSTER : En effet ; et le ministre a refusé de répondre aux questions que lui posait . . .

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas refusé de répondre aux questions qui avaient trait à l'élection dont la validité était en jeu. Lorsqu'on a voulu introduire des questions étrangères dans le procès, le juge a décidé que cela était illégal et la cour d'appel lui a donné raison.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami s'est fié à son avocat, et il a refusé de répondre aux questions. Le dossier est ici et je pourrais le citer, si le temps me le permettait. Mais, je m'éloigne du comité des comptes publics. Je mets fin à mes commentaires en appelant de nouveau l'attention du premier ministre sur l'insuffisance du recours qu'il propose. Il est inutile parce qu'il met fin à l'enquête et empêche celui qui la conduit de poursuivre son interrogatoire. Si dans un cas spécial, il y a trois ou quatre témoins, les grandes lignes de l'interogatoire seront les mêmes ; mais je devrai me dispenser d'interroger l'un d'eux, parce que la majorité aura exercé un pouvoir qui ne lui appartient pas, selon moi.

Lorsque je veux en appeler au corps auquel le comité est responsable, une majorité brutale me prive de l'exercice de ce droit qu'on me reconnaîtrait devant tous les tribunaux du pays. Tout ce que le projet de résolution demande, c'est la reconnaissance de ce droit d'appel. Il a pour objet de constituer la Chambre en forum public ou nous pourrons discuter, sur la question de la légitimité de l'interrogatoire. Mais si cette question ne doit pas sortir des quatre murs de la salle de comité et si on permet à la majorité des membres du comité de nous nier le droit d'en appeler à cette Chambre, on restreint nos pouvoirs et on nous empêche de nous acquitter de la tâche que le public désire nous voir accomplir.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : A cette heure avancée, je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en discutant longuement cette question qui n'est, en somme, qu'une question académique. Quelqu'un qui ne connait pas les représentants de Toronto-nord (M. Foster) et de Grey-est (M. Sproule) et qui les entendrait parler pour la première fois, pourrait sortir de cette enceinte avec la conviction que la majorité des membres du comité, vraisemblablement appuyée par le Gouvernement, a refusé à la minorité l'accès aux documents publics nécessaires à l'enquête, et que le comité a injustement conseillé aux témoins de refuser de rendre témoignage. Mais, en ma qualité de membre de cette Chambre, connaissant ces messieurs, je ne n'hésite pas à dire que, pour ma part, je doute fort de leur sincérité lorsqu'ils portent ces accusations contre la majorité des membres du comité. Je leur ai entendu vanter la pureté du parti conservateur. Au fait, il y a quelques instants à peine, le représentant de Toronto-nord a eu quelque chose à dire d'une élection complémentaire qui a eu lieu il y a un an ou deux dans la Nouvelle-Ecosse, lorsque le ministre des Finances s'est fait réélire après avoir été privé de son mandat. A les entendre parler de la pureté de leurs mœurs politiques, de leur honnêteté—cette honnêteté à la Lydia Pinkham qui se donne pour une panacée à tous les maux politiques—on croirait qu'ils ne sont pas capables, collectivement ou individuellement, de commettre la moindre infraction à la loi électorale du pays. Mais, je vois dans le "Star", de Montréal, édition d'hier, une dépêche qui démontre que nos bons amis, les conservateurs, ne sont pas aussi honnêtes qu'ils voudraient nous le faire croire. Au Nouveau-Brunswick, a lieu une élection dont nous avons beaucoup entendu parler cet après-midi, et cette dépêche de Saint-Jean a trait à cette élection :

> Le "Sun" publie ce matin un affidavit du docteur George M. Pearson, de Sussex, alléguant que, cédant aux sollicitations de M. George W. Fowler, député, il avait consenti à se porter candidat comme oppositionniste à l'élection provinciale dans le comté de King et qu'il avait commencé à solliciter les suffrages de ses amis mais que, quelques jours plus tard, trois membres du parti vinrent lui demander de contribuer $1,000 à un fonds électoral.
>
> Pour le parti de la pureté électorale :
>
> Ils lui dirent qu'un candidat avait consenti à verser mille dollars et que chacun des deux autres devait en faire autant.
>
> Cela eut formé un total de $3,000. L'affidavit ajoute :
>
> M. James A. Murray fut candidat, au lieu du docteur Pearson.

Voilà une preuve très récente que les honorables députés ne sont pas aussi immaculés qu'ils cherchent à nous le faire croire. Quant à moi, je n'ajoute pas plus foi à leurs paroles lorsqu'ils vantent la pureté de leurs mœurs politiques que lorsqu'ils soutiennent que le comité des comptes publics a, cette année ou une autre année, injustement entravé l'expédition des affaires publiques ou illégalement refusé à qui que ce soit l'autorisation de soumettre au comité des témoignages dont celui-ci devait avoir connaissance.

Le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) a fait allusion à l'enquête de la dernière session concernanat l'affaire dite de Collingwood. J'ai fait observer que les dépositions n'avaient pas été transmises à la Chambre.

M. BOYCE : Bien à tort.

M. A. K. MACLEAN : Je ne voudrais pas me fier au jugement de l'honorable député sur une question de convenance.

M. BOYCE : Vous vous êtes excusé d'avoir agi ainsi.

M. A. K. MACLEAN : A ce moment-là, l'honorable député (M. Bennett) a pu dire à la Chambre que les archives faisaient foi que le comité avait ordonné de lui transmettre les dépositions prises à l'enquête. Depuis, j'ai feuilleté le registre des délibérations du comité des comptes publics et j'ai constaté que celui-ci n'a jamais donné cet ordre, qu'une motion à cet effet n'a pas été proposée et que les rapports que les documents de la session publient comme des rapports du comité des comptes publics n'ont point été autorisés. La motion suivante proposée par M. Barker, le 9 avril, est la seule que le comité ait adopté :

Le comité recommande que les dépositions prises jusqu'à ce jour soient imprimées, soit que les enquêtes respectives soient terminées ou non, et que la règle 72 soit suspendue à cet effet.

Les mêmes papiers qui renferment son avis de motion énumèrent une foule d'enquêtes, entre autres, celles du bassin de radoub de Collingwood, du fusil Ross et des appareils à fausses cibles. En justice, je ne saurais reprocher aux représentants d'Algoma (M. Boyce) et de Simcoe-est (M. Bennett) de s'être servis des rapports tels que publiés dans les documents de la session, lors même qu'ils le sont à tort ; cependant, je désire mettre cette question devant la Chambre sous son vrai jour, afin de me justifier. Plusieurs députés savent qu'il était généralement entendu que les enquêtes concernant le fusil Ross et les appareils à fausses cibles seraient ajournées à la session suivante. Je crois même que le chef du ministère et le leader de l'opposition étaient d'accord sur ce point.

Le projet de résolution blâme les décisions du comité des comptes publics concernant l'acceptation ou le rejet de certaines dépositions. Si le comité a eu raison d'écarter des dépositions, je pourrai conclure logiquement et à bon droit que le projet de résolution doit être repoussé ; mais si l'on affirme, ainsi qu'on le fait que la majorité rejette à tort des dépositions, il y aura lieu de se demander et d'examiner quels sont les devoirs du comité. Je ne crois pas qu'on ait révoqué en doute qu'il est du devoir du comité des comptes publics de s'enquérir de la manière dont le Gouvernement a employé les crédits votés par la Chambre. En Angleterre, les Communes ont un comité semblable dont les pouvoirs et les devoirs sont bien définis dans un de leurs ordres permanents (n° 7) :

Il y aura un comité permanent, appelé le comité des comptes publics, pour l'examen des comptes indiquant l'emploi qu'on a fait des sommes accordées par le parlement pour faire face aux dépenses publiques.

Je soutiens qu'il saute aux yeux, et je suppose qu'il n'est pas nécessaire de proclamer cet axiome, que le seul objet du comité des comptes publics est de s'enquérir de l'emploi qu'on a fait des crédits votés par le Parlement. On semble avoir une notion confuse des devoirs de ce comité et de la latitude qu'il doit avoir. Je constate que le traité de Bourinot sur la procédure parlementaire, dans la 3e édition publiée par M. Flint, dit des comités parlementaires :

C'est un principe évident et indiscutable de droit parlementaire qu'un comité doit s'en tenir à la question qui fait l'objet du renvoi et qu'il n'a pas la faculté de s'en écarter.

L'objet du renvoi fait au comité des comptes publics, c'est l'examen des comptes publics. Le rapport de l'auditeur général pour l'exercice précédent est soumis au comité qui ne doit s'enquérir que des questions mentionnées dans ce rapport :

Ce principe est indispensable à l'expédition régulière des affaires; car, si l'on admettait que ce que la Chambre a eu en vue dans un cas et a renvoyé à un comité est tellement sous la dépendance de ce comité que celui-ci est libre de désobéir à l'ordre, c'en serait fait de tous les travaux; et, chaque fois que les circonstances s'y prêteraient, les délibérations de la Chambre se trouveraient dans un état de confusion. Conséquemment, si un projet de loi est renvoyé à un comité, celui-ci n'aura pas la faculté de s'écarter de l'objet des dispositions.

Je trouve aussi cette déclaration concernant la procédure :

Les comités sont considérés comme des parties de la Chambre dont les investigations sont restreintes dans le champ désigné par la permission qui leur est donnée; mais leurs délibérations sont soumises la plupart du temps aux mêmes règles qui sont observées dans la Chambre.

Par conséquent, je soumets de nouveau que le comité des comptes publics doit se borner à faire l'examen des comptes publics. Si des députés pouvaient citer un cas où ce comité a refusé d'entendre des témoins qui auraient tiré au clair ou expliqué de quelque manière une dépense publique, ce serait un juste motif de plainte, mais je déclare qu'ils ne peuvent pas, que je sache, donner un seul exemple, du moins depuis quatre ans, du rejet par le comité des comptes publics d'un mot ou d'une ligne d'une déposition qui aurait répandu de la lumière sur telle ou telle inscription des comptes publics.

M. SPROULE : N'est-ce pas ce qui a eu lieu dans le cas de la compagnie commerciale North-Atlantic ?

M. A. K. MACLEAN : Non, dis-je. Le comité a outrepassé ses pouvoirs et a reçu des dépositions qu'il n'était pas autorisé à recevoir. Si les dépositions forment un volume aussi gros que celui qu'on trouve aux

archives, c'est uniquement grâce à la condescendance de la majorité des membres du comité.

M. SPROULE : Vous avez une singulière notion de vos devoirs.

M. A. K. MACLEAN : Je n'entends pas m'en rapporter à la parole des députés de l'opposition lorsqu'ils disent que les témoignages que nous avons déjà refusé et que nous refusons encore d'entendre doivent, par conséquent, être importants ou avoir trait à la question. L'honorable député qui vient de reprendre son siège a fait allusion à des délibérations du comité des comptes publics et, vraisemblablement, à l'enquête concernant les appareils à fausses cibles. Il n'en a pas fait mention, mais les faits qu'il a rapportés ne m'ont pas permis de douter que c'était cette enquête qu'il avait en l'idée. La preuve que l'honorable député voulait obtenir du témoin dans ce cas-là, c'était la correspondance échangée entre deux membres de la compagnie.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne devrait pas, il me semble, faire allusion aux délibérations du comité dont rapport n'a pas été fait.

M. A. K. MACLEAN : Si l'on soulève cette objection, je devrai m'incliner ; mais je croyais que la Chambre m'accorderait à cet égard la même latitude qu'au représentant de Toronto-nord (M. Foster). En somme, c'était peut-être une hypothèse. Mais, imaginons le cas suivant : une compagnie se fonde pour la vente d'un objet—disons un parc d'artillerie—au département de la Marine. Supposons qu'un marché a été passé en 1904 et qu'il a pris fin. Supposons encore que ce marché fasse l'objet d'une enquête devant un comité parlementaire qu'on interroge un témoin sur la correspondance échangée ou les conversations qui ont eu lieu entre des membres de cette compagnie plus d'un an après la conclusion et l'expiration du marché.

M. BARKER : Ce n'est pas ce qui a eu lieu.

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député ne connaît peut-être pas le cas dont je parle.

M. BARKER : Je sais quelle est votre hypothèse.

M. A. K. MACLEAN : Je soutiens qu'aucun homme d'un bon jugement ne dira que, devant un comité d'enquête, la correspondance échangée entre des membres de cette compagnie un an environ après la conclusion d'un marché, est une preuve pertinente. Il n'est que juste et convenable qu'il y ait des restrictions concernant l'admissibilité de la preuve. Si les députés avaient leurs coudées franches au comité des comptes publics, et si on leur permettait de débiter tous leurs cancans et toutes leurs médisances, les séances de ce comité n'auraient plus de fin. C'est le droit et le devoir de chaque membre du comité de circonscrire ainsi le champ des enquêtes. Au lieu de permettre à l'opposition de réprimander et de censurer les membres du comité qui sont partisans du ministère, ceux-ci pourraient à juste titre reprocher à l'opposition la perte de temps qu'elle cause au comité.

M. BLAIN : L'honorable député me permet-il de l'interrompre ?

M. A. K. MACLEAN : Oui, je n'imiterai pas le chef de l'opposition; je vous permettrai de m'interrompre.

M. R. L. BORDEN : Pardon. J'ai déclaré à l'honorable député qu'il était parfaitement libre de me poser n'importe quelle question; mais, lorsqu'au milieu de mon discours, il a entrepris de le commenter, je lui ai rappelé que j'avais la parole.

M. BLAIN : Qu'est-ce que l'honorable député penserait du cas d'un membre influent du comité qui, pendant la déposition d'un témoin, serait assis auprès de celui-ci et lui parlerait constamment à voix basse.

M. A. K. MACLEAN : Il n'y a pas lieu de dire ce que je pense d'un cas semblable parce que je n'en ai pas eu connaissance.

M. BLAIN : Le cas s'est présenté au comité des comptes publics.

M. A. K. MACLEAN : Je n'en ai pas eu connaissance et je refuse de croire ce qu'on m'en dit à moins d'en connaître quelque chose.

M. BLAIN : C'était en la présence de l'honorable député.

M. A. K. MACLEAN : Le comité des comptes publics doit posséder certains pouvoirs de déterminer dans quel sens l'enquête aura lieu. Assurément, il doit pouvoir diriger l'interrogatoire et circonscrire les dépositions dans certaines bornes. Cependant, j'avoue qu'il y a des cas où il est parfaitement légitime de prétendre que les députés de la gauche ont le droit d'en appeler à la décision de la Chambre.

Au moment où la séance allait être suspendue, le chef de l'opposition a fait une assertion et je lui ai demandé, doucement et poliment, il me semble, s'il connaissait des cas où on avait appelé de la décision du comité ou de son président et, d'un ton violent et passionné, il m'a aussitôt cité l'affaire Merwin. Après cette réponse de l'honorable député, j'ai cru que j'avais le droit de répliquer, mais mon honorable ami s'est mis en fureur et a voulu m'anéantir, parce que j'avais osé dire que, dans l'affaire Merwin, l'appel avait eu lieu parce qu'un témoin avait refusé de répondre à une question.

J'avoue qu'il y a des cas où la minorité doit avoir le droit d'en appeler à la décision de la Chambre ou du comité.

Mais je ne devrais pas dire la minorité; cette expression ne me semble pas rigoureusement exacte. Lorsqu'un témoin refuse de répondre à une question, bien qu'il n'y ait pas de règle à suivre, il est d'usage, à la demande du comité, de faire rapport à la Chambre du refus du témoin de répondre à la question. Je ne connais aucun cas où cela ait été refusé ; du moins, ma mémoire ne me fournit pas d'exemple. Dans l'affaire de M. Merwin, celui-ci refusa de répondre à une certaine question concernant le prix de revient d'un article. Quelqu'un proposa de soumettre à la Chambre et la question et le refus du témoin. Le comité y consentit aussitôt et, si l'on consulte les archives du comité, l'on trouvera plusieurs cas qui ont été soumis à la Chambre parce que les témoins refusaient de répondre à certaines questions. Lorsqu'un témoin refuse d'obéir à une citation, il est également manifeste que le comité est tenu de faire connaître ce refus à la Chambre. Cela est souvent arrivé et des rapports ont été faits à la députation. Si le comité refusait d'assigner un témoin à la demande d'un de ses membres, je serais d'avis qu'il y a lieu de soumettre son refus à la Chambre. Mais que l'on examine les archives du comité des comptes publics, que l'on scrute les annales du Parlement, l'on trouvera ni exemple ni précédent pour justifier l'attitude que prennent aujourd'hui certains députés. Pourquoi le comité serait-il obligé de rendre compte de ses délibérations lorsqu'un témoin refuse de répondre à une question qui peut être une sotte demande et être tout à fait étrangère à l'objet de l'enquête? Certes, il doit y avoir des bornes. S'il fallait faire rapport du refus de répondre à une question qui, légalement ou moralement, est oiseuse et n'a pas trait à l'enquête, lorsqu'il prendrait fantaisie à un membre du comité d'interroger un témoin sur la coupe de son habit ou la pointure de sa chaussure, il pourrait légitimement demander au comité de faire rapport à la Chambre, si le témoin refusait de répondre. Je ne suppose pas que cela puisse arriver, mais le raisonnement est aussi plausible dans un cas que dans l'autre et, conséquemment, la règle se résume à ceci : lorsqu'un témoin refuse de répondre, ou que la majorité du comité refuse de permettre une question et que le président déclare qu'elle n'est pas pertinente et que ce témoin ne doit pas y répondre, les députés n'ont pas le droit de se plaindre devant la Chambre de la décision du comité, tant qu'ils n'ont pas démontré que la question est plausible et pertinente.

Les cas que j'ai cités sont de bons exemples du droit d'appel, à savoir, le refus d'un témoin de répondre à une question ou d'obéir à une citation. La raison saute aux yeux. Le comité n'a aucun pouvoir sur le témoin. Le président ou la majorité du comité ne peut pas l'obliger à répondre et nous sommes tenus de demander l'autorisation de la Chambre.

Dans cette affaire, l'opposition suit la même ligne de conduite qu'à l'égard de sa croisade en faveur de la pureté des mœurs politiques. Lorsque les députés de la gauche étaient au pouvoir, ils étaient en majorité dans les comités. Alors, ils n'étaient pas d'avis qu'on devait s'enquérir des affaires personnelles. Le représentant de Grey-est (M. Sproule) a presque versé des pleurs parce que le comité des comptes publics soutenait qu'il fallait dévoiler des affaires d'une nature personnelle. Je désire citer quelques exemples des objections que soulevaient nos adversaires lorsqu'ils étaient au pouvoir, afin de prouver qu'ils ne prennent pas aujourd'hui la même attitude.

M. ALEX. JOHNSTON : Attendez le retour du représentant de Grey-est.

M. A. K. MACLEAN : Le 29 de juillet 1891, un nommé William Peart était interrogé relativement à certaines affaires ayant trait au ministère de l'Intérieur. M. Somerville, qui faisait alors partie du comité lui demanda :

D. Combien d'argent M. Dewdney vous a-t-il donné, à vous personnellement?—R. Je ne suis pas libre. . .

D. Vous êtes libre de dire tout ce que vous savez?—R. Je ne suis pas libre de dévoiler ainsi mes affaires personnelles.

D. Qui vous a dit cela?

Ici, M. Foster soulève une objection.

D. Je veux que vous nous appreniez qui vous a dit de ne pas le dire?—R. Mes affaires personnelles ne concernent que moi.

Le président décide que le témoin ne devait pas répondre à la question et , le comité ayant été consulté, confirma sa décision et parmi ceux qui furent de cet avis, je relève les noms de MM. Foster, Taylor et Sproule. Je crois que ce M. Sproule est celui qui fait encore partie de la Chambre, et il consentait alors à dire qu'on ne devait pas s'enquérir des affaires personnelles.

M. J. D. REID : Quel était le sujet de l'interrogation ?

M. A. K. MACLEAN : Des questions ayant trait au ministère de l'Intérieur. Le 31 de juillet 1891, M. Mulock demanda à un témoin si des entrepreneurs de l'édifice Langevin avaient contribué au cadeau offert à M. Langevin et, quelqu'un ayant soulevé une objection, le président décida qu'il n'y avait pas lieu de poser cette question et que le témoin ne devait pas y répondre, parce qu'elle n'avait pas trait à l'objet de l'enquête. Je constate que MM. Fisher, Taylor, Bergeron et Haggart opinèrent pour le maintien de la décision du président.

M. TAYLOR : C'est bien cela.

M. A. K. MACLEAN : Permettez-moi de citer quelques autres exemple. Le 8 de septembre 1901, au comité des comptes publics un nommé Thomas N. Scott était interrogé sous serment et on lui demanda si la Fonde-

rie de caractères du Dominion avait versé une somme dans la caisse des élections fédérales. Cette maison vendait à cette époque une foule d'articles au Gouvernement. A n'en pas douter, les représentants de Toronto-nord et de Grey-est diraient aujourd'hui que c'est une question fort pertinente; cependant lorsqu'elle fut faite, M. Foster souleva une objection que le président jugea bien fondée. Sa décision ayant été attaquée, MM. Bergeron, Foster, Sproule et Taylor opinèrent pour son maintien.

Je constate que, le même jour, M. J. D. Rolland fut interrogé et qu'on lui demanda si, en 1887 et depuis, lui, la compagnie dont il faisait partie ou quelque membre de cette compagnie, avait donné à M. Dansereau ou à un tiers une somme d'argent à titre de cadeau ou autrement. A ce moment, notre objecteur historique, M. Foster, intervint de nouveau et s'opposa à la question et le président maintint l'objection, et MM. Bergeron, Foster, Taylor et Sproule défendirent sa décision.

Le 31 de juillet 1891, M. Mulock proposa d'assigner M. Joseph A. Charlebois devant le comité relativement à des paiements faits à des journaux dans lesquels sir Hector Langevin avait eu ou avait encore des fonds. On objecta que la motion n'avait pas trait à une inscription contenue dans les documents alors soumis au comité et qu'elle était irrégulière. Le président décida que l'objection était valable et je constate que MM. Haggart, Foster et Taylor approuvèrent cette décision parce que la motion n'avait pas trait à une inscription des comptes publics contenus dans le rapport de l'auditeur général. Il y a encore un exemple ou deux que je pourrais citer à la députation. Le 4 d'août, 1891, un nommé John Graham rendait témoignage et on lui demandait si le directeur général des Postes de l'époque avait rendu visite à M. Graham ou si celui-ci avait eu un entretien avec le ministre concernant l'absence de Mlle Graham.

M. BENNETT : Pourquoi l'ancien ministre des Travaux publics a-t-il été absent du pays toute l'année durant ?

M. A. K. MACLEAN : Je crois que l'ancien ministre des Travaux publics s'est absenté du pays parce qu'il était malade.

M. BENNETT : Est-ce tout ?

M. A. K. MACLEAN : Je ne vois pas quel rapport cela peut avoir avec la question, mais je constate que la même objection a été soulevée et maintenue par le président et que MM. Foster, Haggart, Taylor et Sproule se sont rangés de l'avis du président. Le 14 d'août, 1891, on demandait à un nommé George H. Kernick, de Montréal, d'exhiber un prétendu marché passé entre M. Berthiaume et la Papeterie de la Nouvelle-Angleterre concernant la fourniture du papier à l'imprimere de l'Etat. On objecta —et le président maintint l'objection—que ces documents ne devaient pas être soumis au comité des comptes publics mais au comité des privilèges et élections, car, autrement, le premier empiéterait sur les prérogatives du dernier. Le document dont on demandait communication se rapportait directement à un marché qui intéressait l'Etat. La décision du président fut confirmée par la grande majorité des membres du comité, et je constate que, dans cette circonstance, MM. Bergeron, Foster, Haggart, Taylor et Tisdale ont encore appuyé la décision du président.

M. BLAIN : Dans ses recherches, l'honorable député a-t-il rencontré un cas où le comité a nié à la minorité le droit d'en appeler à la Chambre ?

M. A. K. MACLEAN : Je n'ai pas rencontré un cas, pas un seul, où on ait demandé d'en appeler de la décision de la majorité du comité affirmant que la preuve offerte n'était pas pertinente et était étrangère à l'enquête.

J'affirme, monsieur l'Orateur, qu'il s'agit simplement de savoir si la preuve que la majorité du comité a refusé d'entendre, au dire des députés de l'opposition, avait trait à l'objet de l'enquête. Cet après-midi, le premier ministre a très bien exposé la question lorsqu'il a dit qu'on a imprimé près de 1,000 pages de dépositions, en 1906, et 700 pages, l'an dernier. Je déclare que, si le comité des comptes publices s'est trompé, c'est parce qu'il a trop élargi le champ de l'enquête et qu'il a laissé mettre aux archives des dépositions qui n'avaient pas trait aux questions qui lui étaient soumises.

Encore un mot. On se plaît à reprocher au comité des comptes publics—et le député de Grey-est en a parlé ce soir—que les avocats qui en font partie objectent constamment que la preuve n'est pas légale. Or, j'ai fidèlement assisté aux séances de ce comité pendant les trois dernières semaines de la législature et je ne me rappelle pas avoir entendu un de ses membres appartenant au barreau invoquer les lois de la preuve pour repousser un témoignage. On objecte généralement qu'une preuve qui ne se rapporte pas rigoureusement à l'objet de l'enquête doit être exclue pour des raisons multiples et évidentes. C'est une question de sens commun, et si le représentant de Grey-est veut se servir de la dose de bon sens qu'il possède, il arrivera, par le même raisonnement, à la même conclusion que les membres du barreau qui font partie du comité.

Je déclare que ceux qui se disent la minorité sont bien traités devant le comité par le groupe qu'ils appellent la majorité. J'affirme que le comité ne repousse jamais aucune preuve qui devrait être reçue, aucun témoignage qui contribuerait à tirer au clair ou à expliquer en quelque façon les comptes publics tels que publiés dans le rapport de l'auditeur général et soumis au comité. J'ajoute que si le comité se trompe

—et je le crois—c'est en gonflant les dossiers, en autorisant toutes sortes de preuves qui n'ont pas trait à l'objet de l'enquête. En terminant, je déclare qu'il n'y a pas lieu d'adopter le présent projet de résolution parce que les faits qu'on allègue pour lui servir de fondement n'existent pas et n'ont jamais existé.

M. GEORGE TAYLOR. Le représentant de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a commencé son discours en disant qu'il n'ajoutait pas foi aux dires des membres de l'opposition. Après s'être donné en spectacle comme il l'a fait ce soir, je crois qu'il aurait dû être le dernier à tenir ce langage.

Lorsque le député de Simcoe-est (M. Bennett) mentionnait un incident qu'il croyait avoir été porté à la connaissance de la Chambre, le représentant de Lunenburg a invoqué le règlement. Monsieur l'Orateur, vous n'avez pas voulu donner votre décision, parce que vous ne saviez pas si la députation avait été mise au fait de cet incident. Alors, l'honorable député a pris la parole et, engageant sa responsabilité de représentant du peuple, il a soutenu l'affirmative. Ensuite, le représentant de Simcoe-est a amené pavillon et n'est plus revenu sur le sujet. Mais, voici que vous, monsieur l'Orateur, après avoir consulté le dossier, vous déclarez qu'il a été fait rapport de l'incident lorsque le représentant de Lunenburg, engageant sa responsabilité de député, avait affirmé le contraire. Il a voulu, à la façon des avocats...

M. A. K. MACLEAN : Dites-vous que mon assertion n'était pas vraie ?

M. TAYLOR : J'accepte la déclaration du président de cette Chambre qui est intervenu sans qu'aucun député de l'opposition ait soulevé une objection, et je m'en raporte à sa parole et au dossier.

Le représentant de Lunenburg a mentionné mon nom relativement à certains votes du comité des comptes publics; mais il ne peut pas signaler un seul cas où sous le régime conservateur, on ait refusé à la minorité le droit d'en appeler à la Chambre—pas un seul.

J'ai fait partie de ce comité depuis 1882 jusqu'à ce jour—je crois que, seuls, le représentant de Grey-est et le premier ministre, sont dans le même cas—et je défie le représentant de Lunenburg de scruter les dossiers de ce comité. Qu'il examine le cas de Sénécal, l'affaire de l'imprimerie, celle de M. Rykert, qui représentait Lincoln, celle de sir Hector Langevin, et il y en a des milliers d'autres. Sir John Thompson et d'autres membres de la majorité ont dit à l'opposition : Nous supprimerons les entraves et nous vous accorderons une enquête complète et impartiale. Mais, que s'est-il passé au comité des comptes publics pendant des années sous le présent ministère ? Le représentant de Lunenburg et d'autres que je pourrais nommer semblent avoir été envoyés au comité comme des mercenaires, afin d'empêcher l'opposition de mettre en lumière les nombreux actes de corruption que nous dévoile le rapport de l'auditeur général. A onze heures, dès que le comité se réunit, l'un deux prend la parole et cherche à faire perdre le temps jusqu'à l'ajournement, et l'opposition n'a pas l'occasion d'interroger un témoin ni de faire une déclaration. Dès que l'un d'eux se sent fatigué, un autre se lève, discourt à perdre l'haleine sur une question légale et entrave l'enquête.

Je crois, et le public est également d'avis, que le Gouvernement a peur que ces comptes soient examinés. Le ministre des Finances déclare que la minorité n'a dans cette Chambre que les droits que la majorité lui accorde. On dirait qu'il en est ainsi. Mais, à titre de représentant de six à sept mille électeurs, je dois dire que, si je n'ai pas dans cette enceinte d'autres droits que ceux que la majorité veut bien me reconnaître, je suis du nombre de ceux qui sont prêts à demeurer ici jusqu'à Noël. Je conseille au ministre d'enchaîner ses cerbères, s'il désire faire voter le budget cette année. Si nous devons être traqués, comme nous le sommes chaque jour au comité des comptes publics, par plusieurs avocats qu'on met à nos trousses, le premier ministre devra attendre pour obtenir ses subsides. Le ministre des Finances avouera que l'opposition a certains droits lorsqu'il s'agit du budget, et nous nous proposons de les exercer.

Si le ministre ne veut pas rendre justice à la minorité au comité des comptes publics, pour ma part, je puis lui dire que le budget ne sera pas voté avant plusieurs mois. Il ferait mieux de refréner le représentant de Lunenburg et deux ou trois autres députés, par exemple, le représentant de Simcoe-nord (M. L. G. McCarthy) qui soutenait l'autre jour que la preuve que nous offrions ne serait pas acceptée dans une cour de justice. Le comité des comptes publics n'est pas un tribunal ; c'est un comité d'enquête et nous avions le droit de nous enquérir de tout ce qui se rapportait à l'affaire qui nous était soumise. Aucun des exemples que le représentant de Lunenburg a mentionnés ne s'appliquait aux questions dont le comité des comptes publics a été saisi soit à cette session soit à la précédente.

Lorsqu'il était dans l'opposition, le très honorable premier ministre n'assistait pas aux séances du comité des comptes publics, mais il y envoyait des hommes éprouvés, comme sir William Mulock et M. McMullen, et tout leur était mis sous les yeux, rien ne les empêchait de faire l'enquête la plus approfondie. Cependant, lorsqu'ils soulevaient des questions étrangères au sujet, comme celles que le représentant de Lunenburg a citées, notre devoir était de faire observer le règlement de la Chambre et de ne pas permettre qu'on s'enquit des affaires personnelles. Notre devoir était d'empêcher qu'on demandât aux témoins—soit à quel-

que entrepreneur soit à un membre de la compagnie du Pacifique-Canadien—s'ils avaient contribué à un cadeau offert à sir Hector Langevin. Si notre haut commissaire en Angleterre, lord Strathcona, était cité devant le comité, et si on lui demandait s'il a fait cadeau d'une automobile au premier ministre, je bondirais aussitôt sur mes pieds et je dirais que cela le concerne et qu'il peut donner son argent au premier ministre, s'il le désire. Ce sont des cas semblables que le député de Lunenburg a cités—un entrepreneur a-t-il contribué à un cadeau offert à sir Hector Langevin, homme probe et honnête s'il en fut jamais au Canada. Mais, parce qu'il était pauvre, qu'il ne s'enrichissait pas comme des gens de l'entourage du premier ministre s'enrichissent aujourd'hui, ses adversaires voulaient traduire devant le comité des témoins qui auraient déclaré s'ils avaient contribué à un pareil cadeau. Ces questions furent interdites à bon droit.

Je mets l'honorable député (M. A. K. Maclean) au défi de citer un seul cas où on ait refusé à la minorité le droit d'en appeler à la Chambre, bien qu'elle eût vidé tous les cartonniers des ministères afin de trouver quelque chose à reprocher au ministère. Dans chaque cas elle a obtenu ce droit aussitôt qu'elle l'eut demandé. Mais, si elle n'a pas demandé d'en appeler, comme dans les exemples mentionnés par l'honorable député, c'est simplement parce qu'elle a compris au comité que sa cause n'était pas bonne et qu'elle a eu honte de demander un appel. L'honorable député ne peut pas citer sous l'ancien régime, comme nous le pouvons sous le régime actuel, des cas où, pendant des sessions entières, des avocats ont pris la parole devant le comité et ont discouru sur la question de savoir si l'on devait obliger un témoin à répondre.

Sous l'ancien ministère, lorsque le comité des comptes publics se réunissait, les témoins étaient assignés et interrogés et l'on ne perdait pas de temps à soulever des objestions futiles et à empêcher la vérité de se faire jour, ce que ces messieurs ont fait à la dernière session et à la présente. Je conseille au premier ministre de rappeler ses bouledogues, s'il veut que la session prenne fin avant Noël.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Lorsque le représentant de Lunenburg a pris la parole je m'attendais, vu son zèle au comité des comptes publics, qu'il tenterait de justifier son attitude ; mais j'ai été surpris et déçu de constater qu'il évitait de discuter le projet de résolution, et qu'il employait toute ses resssources à découvrir si, dans le passé le parti conservateur a de quelque manière, cherché à bâillonner les témoins dans des cas semblables. Il a lu en commençant un extrait du " Star " de Montréal, concernant le représentant de King-et-Albert (M. Fowler) et la corruption électorale. Puis il a porté son attention sur la forme de radoub de Collingwood et le traité de Bourinot sur la "Procédure parlementaire" et ensuite, il s'est rabattu sur ce qui s'est passé, en 1891, au comité des comptes publics. En présence de sa conduite, non seulement au comité mais dans cette enceinte, il me semble qu'il aurait dû être le dernier à s'opposer à l'adoption du projet de résolution. Son dossier est si chargé qu'il serait excessivement imprudent de sa part de s'afficher. L'honorable député ayant cité un article du "Star", de Montréal, dirigé contre le représentant de King-et-Albert, je lui rappellerai ce que ce journal dit de lui. J'extrais l'entrefilet suivant du "Star", de Montréal, édition du 13 février :

GRIEFS ET BUDGET.

Sir Wilfrid a eu raison de faire taire l'un de ses partisans les plus turbulents qui croyait qu'il serait commode pour le parti ministériel d'exiger un avis de deux jours avant qu'on pût exercer le droit séculaire qu'a le Parlement d'exposer ses griefs au moment de passer à la discussion du budget. C'est-à-dire que le Parlement ne pouvait pas de droit exprimer un grief—quelque urgent qu'il fût—sans qu'il data de deux jours passés, à moins que le Gouvernement, contre qui on l'invoquerait probablement, ne permît obligeamment de faire entendre la plainte.

L'honorable député se rapproche beaucoup du ministre des Finances qui a posé en principe, avec beaucoup d'assurance, que la minorité n'a pas d'autres droits que ceux que la majorité lui accorde. Son bras droit (M. Maclean) ne néglige rien pour propager cette doctrine et l'appliquer dans la pratique. Il a réveillé le passé et a voulu citer des exemples de cas semblables arrivés en 1891, mais les cas qu'il mentionne n'ont aucune analogie. Il n'en a pas invoqué un seul où on ait demandé de faire rapprt à cette Chambre de la décision du comité confirmant celle du président. Par conséquent, l'honorable député cherchait à nous dérouter. Mais, dans quelle situation nous trouvons-nous aujourd'hui ? L'objet de la proposition du représentant de Peel est d'affirmer un principe très louable dont la quintessence se trouve dans le dernier paragraphe—celui auquel le premier ministre refuse de souscrire, à savoir :

Que tout procédé de la part de la majorité do ce comité de nature à supprimer la preuve, ou à restreindre l'enquête devrait donner lieu à un appel à cette Chambre, et, sur demande à cet effet, le rapport nécessaire des délibérations devrait être ordonné immédiatement."

Si les membres du comité choisis parmi la députation ministérielle ne veulent pas étouffer la vérité, pourquoi n'y aurait-il pas appel à la Chambre. Le représentant de Lunenburg déclare qu'il doit y avoir appel lorsqu'un témoin refuse de répondre devant le comité ; par conséquent, il reconnaît que, dans certaines circonstances, on a le droit d'en appeler à la Chambre de la décision du comité. Mais, si ce droit existe dans certains cas, par exemple, lorsqu'un témoin

refuse de répondre, il doit certainement exister lorsqu'on lui conseille de ne pas répondre et que la majorité du comité l'encourage dans son refus. L'honorable député dit aussi que, lorsqu'un témoin refuse de comparaître, on peut faire connaître sa conduite à la Chambre. Mais, à cet égard, il diffère d'opinion avec le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) qui, l'autre jour, a soutenu que ce comité n'avait pas de rapport à faire à la Chambre, que sa décision était finale et que le comité n'était pas autorisé à rien faire de plus. Toutefois, l'honorable député n'admet pas cette doctrine, car il reconnaît qu'il y a appel à la Chambre des décisions du comité dans trois cas distincts. Une fois que la doctrine a été battue en brèche, la logique veut qu'il soit fait rapport à la Chambre de tout refus d'un témoin, que le comité l'ait approuvé ou non.

J'ai fait partie du comité des comptes publics et j'ai eu l'occasion de désapprouver fortement la procédure adoptée. Citons un exemple. On pose une question à un témoin, on est sûr que quelque député, apque l'opposition cherche à découvrir la vérité et supposer que la question tend à un certain but. Il peut se faire que ce soit le dépôt de documents, comme dans un cas dont j'ai eu connaissance. Mais dès que la preuve paraît sur le point d'amener une solution, la communication d'un document que l'on sait être entre les mains du témoin, on est sûr que quelque député, appartenant au même parti que l'honorable député se lèvera et objectera que la preuve n'est pas pertinente et que le document ne doit pas être communiqué, bien qu'on reconnaisse qu'il se trouvera encore entre les mains du comité.

On a eu recours à d'autres moyens, comme par exemple de prévenir et d'instruire les témoins qui sont assignés devant le comité. Si le très honorable chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) suivait en intéressé les délibérations de ce comité, j'ose dire qu'il s'apercevrait bientôt que ses partisans, dont plusieurs ont pris la parole dans la présente occasion, ignorent absolument le principe énoncé dans cette motion, et qu'il approuve si fortement. L'honorable premier ministre dit qu'il n'est pas antagoniste à la déclaration que le comité des comptes publics est constitué dans le but d'accorder l'étude et l'examen le plus complet des recettes et des dépenses de l'administration et des circonstances qui s'y rapportent. Mais qu'il vienne juger par lui-même de l'application de ce principe devant le comité des comptes publics, et il se convaincra de la fréquente nécessité de l'appel des délibérations à la Chambre. La proposition d'amendement déclare que :

Dans l'intérêt public, le comité devrait jouir de la plus grande liberté possible d'enquête et d'investigation.

Est-ce accorder la plus grande mesure de liberté possible, quand les députés interrompent les témoins qui sont d'eux-mêmes désireux de dire la vérité ? J'ai vu des cas devant le comité des comptes publics où un témoin interrogé disait qu'il n'avait pas d'objection à répondre, mais un membre du comité s'interposait en disant : "Je ne vois pourquoi vous répondriez." Et même après une série d'objections, auxquelles le témoin ne prenait aucune part, et qu'il se déclarait encore prêt à répondre, un partisan du Gouvernement soulevait de nouveau la même objection. Ensuite, le croiriez-vous, monsieur l'Orateur, suivait une consultation à voix basse entre ce partisan du Gouvernement et le témoin assermenté. Il fallut jusqu'à deux protestations auprès du président du comité pour faire cesser ces chuchotements, et finalement le témoin, prévenu, mis sur ses gardes, averti qu'un grave danger pouvait résulter de la réponse qu'il s'était jusque-là offert à donner ; le témoin, dis-je, balançant entre sa conscience et la crainte, finissait, après une longue attente pour voir s'il avait la bienveillante permission de ce partisan du Gouvernement de desserrer les lèvres, par donner sous l'effet de l'intimidation, une réponse évasive et désobligeante. C'est ce qui s'est passé à ma connaissance, et ce matin même, à la séance du comité. Et le partisan du Gouvernement qui s'interposait ainsi est l'honorable député du Cap-Breton-sud (M. A. Johnston).

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député (M. Boyce) aborde une question discutée en comité et dont il n'a pas encore été fait rapport à la Chambre.

M. LENNOX : Il n'en sera jamais fait rapport.

M. JOHNSTON : Je ne portais pas beaucoup d'attention aux observations de l'honorable député (M. Boyce). Qu'a-t-il à dire au sujet du député de Cap-Breton-sud ?

M. BOYCE : Il est très possible que dans les circonstances. . .

M. A. K. MACLEAN : Je crois qu'en toute justice, l'honorable député (M. Boyce) devrait répondre à la question de l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Johnston).

M. JOHNSTON : Avec votre permission monsieur l'Orateur, un honorable député vient de me dire que le député d'Algoma m'a accusé de m'être permis de chuchoter à un témoin au comité, ce matin. Je tiens à opposer le démenti le plus formel à la déclaration de l'honorable député (M. Boyce). On avait posé au témoin une question absolument dans le sens de celle que l'honorable député de Lunenburg a mentionné, et j'ai dit en effet que cette question n'avait pas le moindre rapport avec le sujet en discussion devant le comité ; j'ai dit ensuite au témoin que s'il n'avait pas d'objection à répondre, je ne voyais pas de raison qui l'en empêchait. Mais je nie catégoriquement avoir tenu un tête à tête avec le témoin, comme l'a déclaré l'honorable député. Je m'en tiens là : toute autre assertion qu'il

pourra faire à ce sujet ne méritera pas que je m'en occupe.

M. BOYCE : C'est moi qui examinais ce témoin. . .

M. l'ORATEUR : J'ai déjà averti l'honorable député qu'il discute un fait qui s'est passé devant un comité qui n'a pas encore fait son rapport à la Chambre.

M. BOYCE : Je continuerai donc mes observations. Je dirai seulement que si un tel état de choses...

M. A. K. MACLEAN : Lequel.

M. BOYCE : Celui dont j'ai parlé...

M. A. K. MACLEAN : Dites-le.

M. BOYCE : Je vais prendre le fait que vient d'admettre l'honorable député de Cap-Breton-sud, et je dis que la répétition de faits de ce genre...

M. l'ORATEUR : L'honorable député (Boyce) continue à faire allusion indirectement au même sujet. Ce n'est pas permis.

M. BOYCE : Je ne fais pas...

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit voir que c'est une allusion.

M. BOYCE : Alors, je dirai que si des faits de ce genre s'étaient produits à des réunions antérieures du comité des comptes publics ; si on avait empêché un témoin de répondre, ou si on l'avait interrompu, ou si on avait tenu avec lui des conversations à voix basse ; si on avait protesté contre ces interruptions et qu'on en fit aucun cas, si l'honorable député de Lunenburg avait été présent et avait participé à ce genre de...

M. A. K. MACLEAN : Rien de tel n'est jamais arrivé en ma présence devant le comité des comptes publics. Le cas supposé de l'honorable député ne tient à rien.

M. BOYCE : Je ferai observer à l'honorable député (M. A. K. Maclean) qu'il n'a pas le droit de faire allusion à un sujet discuté en comité et dont il n'est pas fait rapport à la Chambre. Si des cas de ce genre sont d'occurence fréquente, à quoi sert la déclaration spécieuse de l'honorable député qu'il désire l'examen sans restriction des comptes publics devant le comité. Qu'il fasse en sorte, lui et ses amis, que cette investigation soit si complète, en facilitant la tâche à ceux qui poursuivent l'enquête, qu'il devienne impossiblse de ne pas répondre à toute question pertinente, et que tous les faits se rapportant aux comptes publics soumis à l'investigation soient rendus publics. Dans ce cas, l'opposition se sentira beaucoup mieux disposée à se laisser moraliser par l'honorable député. Celui-ci a fait allusion aux actes et aux votes irréguliers du comité des comptes publics sous le régime conservateur. Il s'est reporté jusqu'à 1891. Les conservateurs au pouvoir n'ont jamais hésité à accorder une enquête sur les méfaits commis par ses propres partisans ou les adhérents des autres partis politiques. Après l'enquête, toute la preuve était livrée à la publicité, sans aucune tentative d'étouffer la vérité, et justice était rendue ; les coupables étaient traînés devant les tribunaux et, souvent logés en prison.

M. A. K. MACLEAN : Ils n'y restaient pas longtemps.

M. BOYCE : C'est possible. L'honorable député peut-il me citer un cas où le Gouvernement actuel a poursuivi ou puni un de ses partisans qui aurait été trouvé coupable au cours d'une enquête ? C'est le contraire qui est la vérité. Le Gouvernement racolle certains de ses fonctionnaires dans les prisons ; il les attend à la porte jusqu'à ce qu'ils soient libérés, et il leur donne des positions et des promotions et des augmentations de traitement. C'est la différence entre l'administration conservatrice et l'administration libérale.

Si le comité des comptes publics doit remplir l'objet de sa fondation, en facilitant l'investigation complète et sans restriction des dépenses du Gouvernement, en permettant de scruter tous les comptes et dénoncer l'extravagance et les détournements, il ne faut pas que son travail soit entravé par les objections subtiles des avocats, ou l'application de pratiques légales ou coutumières, comme l'honorable député nous en a donné un exemple. Si ce comité doit accomplir sa tâche, et si le très honorable premier ministre désire qu'il l'accomplisse, il faut agrandir sa sphère d'action, lui donner plus de latitude, plus de pouvoir, afin de laisser la lumière se faire complètement et de renseigner le pupblic sur la gravité des scandales qui se commettent avec ses deniers.

GEORGE E. FOWLER (King-et-Albert): Je n'aurais pas pris part à ce débat si l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) n'avait lu une déclaration solennelle que le " Star " de Montréal, a publiée et, qui a trait à la présente élection générale au Nouveau-Brunswick. Je ne vois pas l'à-propos de cette citation, mais puisqu'on en a permis la lecture, je ne crois pas enfreindre les règles en lisant un extrait d'un journal du Nouveau-Brunswick sur la conduite des amis de l'honorable député. L'article est ainsi conçu :

M. Goodspeed a-t-il déposé les $1,000?

Le candidat du Gouvernement fait un aveu compromettant—Argent pour les votes, le rhum, etc.

Comment le conseiller Clarence Goodspeed peut-il être candidat du Gouvernement dans la circonscription d'York après les déclarations contraires qu'il a faites avant d'être choisi?

Telle est la question que les électeurs d'York feraient bien de se poser pendant que les organes créchards. . .

Ce sont les organes du Gouvernement ; inutile d'insister sur ce point.

. . .font tant de bruit parce que le Dr Pearson n'est pas le candidat de l'opposition dans la circonscription de King.

Les électeurs d'York feraient bien d'étudier et de réfléchir sérieusement sur le cas du conseiller Clarence Goodspeed.

Peu de temps avant la convention du parti du Gouvernement dans ce comté, le nom du conseiller Clarence Goodspeed fut mentionné comme celui d'un candidat probable, et il fut invité à le devenir par plusieurs des chefs du parti.

Au cours du mois de janvier, le conseiller Goodspeed était en ville pour assister à la conférence entre les représentants du gouvernement provincial et ceux de la municipalité d'York, au sujet de l'acquittement de certaines factures du bureau de salubrité publique. Il rencontra dans la rue Queen un des représentants du " Gleaner ", qui lui demanda s'il allait être candidat. Il répondit négativement.

Interrogé sur la raison de son refus, le conseiller Goodspeed déclara franchement et ouvertement que pour être candidat du gouvernement, il lui faudrait débourser $1,000 pour acheter des votes, du rhum, etc.

Un tel aveu de la part du conseiller Goodspeed est très grave.

A-t-il déposé ses $1,000 pour acheter des votes, du rhum, etc.?

Si j'ai bien compris la citation que l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a lue, il n'y est pas dit que ce montant soit pour d'autres que des fins légitimes. On se rappelle qu'il n'y a pas longtemps l'honorable député de Grey-sud (M. Miller) a déclaré qu'il avait été lui-même obligé de dépenser $1,200 pour des fins légitimes dans son comté.

M. SAM. HUGHES : Son serment ne fait pas foi d'autant.

M. FOWLER : C'est ce qu'il a dit à la Chambre, et ce qu'il dit ici équivaut à une déclaration solennelle.

M. SAM. HUGHES : Les deux déclarations ne s'accordent pas.

M. FOWLER : C'est à l'honorable député de se mettre en règle avec sa conscience. La déclaration assermentée ne dit pas que cet argent est pour d'autres que des fins honnêtes, mais dans sa déclaration, M. Goodspeed donne la raison de son refus d'accepter la nomination, c'est qu'il était obligé de dépenser $1,000 à acheter des votes et du rhum. Ce détail ne relève pas de la question, je le sais, mais j'ai cru devoir montrer à la Chambre les deux côtés de la médaille, afin de ne pas la laisser croire que les torts, si torts il y a, ne sont pas tous du même côté.

M. A. H. CLARKE (Essex-sud) : Monsieur l'Orateur, je n'entends pas prolonger inutilement le débat à cette heure avancée de la soirée, et je ne discuterai pas, comme l'honorable député qui m'a précédé, des questions étrangères à la résolution qui nous est soumise. Il convient, je crois, qu'en ma qualité de président du comité qui fait le fond de la discussion, je prenne la parole sur cette résolution, car naturellement, je suis jaloux de l'honneur et de la dignité de ce comité. A la lecture de la résolution, il est évident qu'elle attaque inutilement le comité qui est chargé de l'investigation des comptes publics. Elle me fait l'effet de n'être pas du tout en rapport avec le principe des institutions parlementaires concernant les comités permanents de la Chambre. Je suis fier que ce débat ait surgi. Il y a longtemps que je cherchais à m'éclairer et à m'instruire sur la véritable procédure à suivre dans la direction de ce comité. Le résultat de mes recherches est que la Chambre a une telle confiance dans le comité, dans son intégrité et dans sa compétence, qu'elle lui donne ses coudées franches, se fiant à son honnêteté, pour scruter toutes les matières qui lui sont soumises.

Je trouve dans " Parliamentary Government in England " de Todd, les principes qui régissent la nomination de tels comités, et il me semble que celui-ci a été nommé selon les règles de pratique énoncées par cet auteur :

Ces comités sont ordinairement nommés soit à la demande ou avec l'approbation directe du Gouvernement, et sont composés dans une proportion raisonnable des hommes dirigeants des deux côtés de la Chambre, y compris des membres de l'administration actuelle et des administrations antérieures, afin que, règle générale, l'équilibre entre les partis soit maintenu et l'opinion de la Chambre représentée. Dans la nomination des comités, il est d'usage de conserver une majorité d'un membre pour le parti qui est en majorité à la Chambre. Il faut choisir pour faire parti des comités publics, des hommes qui, par leurs aptitudes, leur expérience ou les intérêts spéciaux qu'ils représentent, sont spécialement qualifiés pour ce service.

Je prétends que c'est la règle qui a été suivie dans la constitution du comité des comptes publics. Si je suis bien renseigné, ce sont les chefs et les whips des deux partis qui ont fait le choix, selon leurs aptitudes, des membres qui le composent. Il me semble qu'après une telle procédure, quand le choix a été ratifié par les deux côtés de la Chambre et avec le consentement des membres qui en font partie, il faille de graves raisons pour jeter du discrédit sur un comité qui est chargé de fonctions si importantes. Je crois que le comité qui existe fait honneur à ceux qui l'ont choisi. Je crois qu'il est composé d'hommes représentant les deux partis politiques qui sont mus par le désir sincère de faire les investigations voulues pour arriver à la connaissance de la vérité sur les matières qui leur sont soumises. L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a dit, avec assez de vérité, bien qu'avec un peu d'exagération, que la majorité du comité n'est pas disposée à scruter la dépense. Je ne partage pas entièrement son avis. Je crois que la majorité ministérielle du comité est

tout aussi désireuse que les membres de l'opposition, de se renseigner sur la dépense de l'administration. La vérité est que les membres de l'opposition sont si ardents, qu'il reste peu de chance aux députés ministériels de déployer leur activité à la recherche des faits. Il est vrai aussi que la majorité ne possède pas toutes les informations que possèdent les membres de l'opposition, car il est admis qu'un entrepreneur ou un fournisseur mécontent ou désappointé s'empresse toujours d'aller porter ses plaintes aux députés de la gauche, afin de leur permettre de trouver le Gouvernement en défaut, ou d'attaquer un soumissionnaire heureux ou autre chose de ce genre. Il y a d'autres intérêts à protéger. Bien que la majorité n'ait pas le même intérêt à fouiller les comptes publics, il convient de se protéger contre une autre tendance de la minorité, qui la porte à vouloir introduire dans la discussion des sujets qui sont de nature à jeter du blâme et du discrédit sur les membres du Gouvernement ou ceux qui administrent ses affaires. C'est le devoir de la majorité du comité de faire en sorte qu'on ne révèle pas seulement les faits qui sont de nature à jeter du discrédit sur le Gouvernement et sur des membres du comité des comptes publics, mais aussi les faits qui leur sont favorables. On connaît très bien qu'elles sont les matières qui doivent être soumises à ce comité. Je ne saisis pas l'objet du premier paragraphe de la résolution. Je ne sais pas s'il a pour objet de donner au comité plus de juridiction qu'il en a. Il ne contient pas la formule en usage et qui a toujours été en usage depuis la confédération pour renvoyer ces matières devant le comité des comptes publics. Cette formule est bien claire. Le comité a le pouvoir de faire l'examen et l'investigation de toutes les matières qui lui sont soumises. C'est assez clair n'est-ce pas, et si ce paragraphe ne va pas au-delà, je n'en vois pas l'utilité dans la proposition d'amendement. Celle-ci contient encore le deuxième paragraphe suivant :

Il est de l'intérêt public que le comité jouisse dans la plus large mesure possible de la liberté d'enquête et d'examen.

Prise littéralement, je suis entièrement opposé à cette doctrine. Je ne crois pas qu'on veuille l'imposer dans son sens littéral, mais qu'on exige plutôt l'investigation libre des matières soumises à l'examen du comité. Autrement, nous pourrions fouiller les affaires domestiques des gens à Ottawa. Je ne crois pas que cette intention était dans l'esprit de l'auteur de la motion. C'est pourtant l'idée de certains honorables députés de la gauche, que le comité devrait jouir de la liberté absolue d'enquête sans égard aux règles sur la preuve. J'en serais fort aise en ma qualité de président, car je n'aurais plus d'objections à trancher. Mais combien dangereux serait l'exercice de cette liberté dans tous les milieux ? Combien dangereux en effet ce privilège illimité si, à l'instigation de quelque personne malveillante, quelque personne désireuse de perdre son prochain, il était possible de poser des questions dommageables à la réputation, sans que l'instigateur soit responsable de ses demandes ? Je crois qu'il faut avant tout, à ce comité, poser aux témoins des questions pertinentes seulement, et ensuite, que les témoins soient responsables de leurs déclarations. Je suppose un cas. Supposons qu'une accusation soit portée—je ne fais allusion à personne du comité, car on pourrait dire que je rappelle quelque sujet qui a été discuté—mais supposons qu'une accusation soit portée contre quelqu'un, disons contre l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy), pour avoir surpris les affections de la femme de son voisin. Je sais que son grand âge dissipera tout soupçon à ce sujet. Alors j'écris à l'honorable député de Leeds (M. Taylor), disant que je sais que l'accusation est vraie. Il est placé dans le banc des témoins, et on lui demande : N'avez-vous pas reçu une lettre de M. Clarke, disant que l'honorable député de New-Westminster a détourné l'affection de la femme de son voisin ? L'honorable député de Leeds va répondre : Oui, j'ai reçu cette lettre en telle occasion. Cette déclaration est consignée ; et voici qu'il est passé dans nos archives que l'honorable député de New-Westminster s'est rendu coupable d'un forfait, et cette déclaration a été faite à mon instigation, tandis que l'honorable député de Leeds ne savait rien de l'accusation. Il est possible que des personnes fourbes et intrigantes écrivent une lettre, et que le contenu de cette lettre soit rendu public, causant la ruine de l'innocent, sans qu'aucun témoin responsable ne comparaisse devant le comité. C'est ce à quoi je m'oppose, et pour ma part, je m'efforcerai d'être aussi perspicace que possible afin d'empêcher qu'on emploie devant le comité, et d'une façon qui n'engage personne, toute espèce de preuve d'ouï-dire destinée à jeter du discrédit sur des gens qui n'ont pas l'avantage de se défendre, car cette preuve n'étant pas directe, mais simplement des répétitions par des personnes qui ne connaissent rien personnellement n'est pas admissible, et nous ne pouvons l'admettre. Ce serait une procédure très dangereuse, et elle nécessite l'application stricte des règles de la preuve. J'ai entendu certains députés faire des déclarations sur le compte d'hommes d'affaires, qui sont venus me consulter ensuite pour savoir s'ils ne pourraient pas réclamer à ces députés des dommages-intérêts pour diffamation. J'ai dû leur répondre dans la négative. et ajouter que grâce à son immunité parlementaire, le député était libre de dire ce qu'il voulait, malicieusement ou autrement. Telles sont les responsabilités des membres du Parlement, et que ce soit à la Chambre ou au comité, je prétends qu'un des principaux abus contre lesquels le comité doit se prémunir est

l'abus des déclarations émanant de personnes qui ne sont pas responsables au comité, qui ne sont pas là pour appuyer leur assertions et être examinées en contre-preuve. Si c'est l'esprit du deuxième paragraphe de la résolution que toute demande pertinente ou inadmissible doit être tolérée, alors je m'y oppose de toutes mes forces.

Le troisième paragraphe de la résolution a beaucoup d'importance :

Que tout procédé de la part de la majorité de ce comité de nature à supprimer la preuve, ou à restreindre l'enquête devrait donner lieu à un appel à cette Chambre, et, sur demande à cet effet, le rapport nécessaire des délibérations devrait être ordonné immédiatement.

J'aurais cru que l'auteur de cette résolution et ceux qui l'appuient auraient pu nous montrer des précédents pour justifier la pratique qu'ils veulent mettre en usage, et qui ne l'a jamais été auparavant à ma connaissance. Ils n'en ont cité aucun, et je crois qu'avec la confiance que le Parlement dépose d'ordinaire dans ses comités, ils seront incapables d'en trouver un seul. Je lis les lignes suivantes à la page 429 du même ouvrage de Todd que j'ai cité :

Rien n'est plus remarquable que la facile indulgence de la Chambre envers ses propres comités spéciaux, bien qu'il y ait peu de branches de notre système de gouvernement qui puissent moins supporter la critique, quand leurs délibérations sont scrutées au point de vue de la procédure.

Au parlement anglais, le premier du monde, bien que ses délibérations soient sujettes à la critique, rien n'est remarquable comme la large tolérance avec laquelle la Chambre traite les comités qu'elle nomme elle-même. Elle leur confère certains pouvoirs. Elle déclare avoir confiance en eux parce qu'ils peuvent plus facilement que toute la Chambre ensemble expédier la besogne. Les hommes les mieux qualifiés pour remplir la charge sont nommés dans ces comités, et pour cette raison, probablement pour cette raison seule, l'Angleterre, ni aucun autre pays à ma connaissance, n'a prévu l'appel à la Chambre des décisions de ces comités sur une question de preuve. Je ne sais pas si un tel appel serait sage ; je ne vois pas ce qu'on pourrait y gagner. Comment prétendre que la Chambre peut plus intelligemment discuter des matières de ce genre qu'un autre comité spécialement nommé pour les étudier ? L'opinion diffère nécessairement sur les règles de la preuve, et je regrette que l'honorable député de Simcœnord (M. Bennett) ait jeté, comme il l'a fait, du discrédit, sur l'honorable député de Verchères (M. Geoffrion), un homme qui jouit d'une haute réputation comme juriste et comme citoyen. On l'attaque parce que sa décision, l'année dernière, n'a pas su plaire à un certain député. C'est excessivement injuste. Je me rappelle avoir été souvent débouté de mes objections devant les tribunaux, et j'ai pensé parfois que le juge qui renvoyait certaine partie de ma preuve était prévenu contre moi ou quelque chose de tel. C'est un sentiment naturel, et probablement le sentiment qui subsistera toujours vis-à-vis ceux qui diffèrent d'opinion avec vous. Il faut qu'il y ait désaccord sur des questions de ce genre. Je puis dire toutefois que jusqu'ici les décisons qui ont été rendues par le président sont je crois justes et consciencieuses. On a parlé d'un manque de courtoisie à l'égard de la minorité, mais je ne me rappelle rien qui puisse justifier cette accusation. Nous sommes en session depuis près de deux mois, et j'oserais dire qu'au moins cent demandes de documents ont été faites, des documents sur toutes les matières possibles et dans tous les départements, et quel que soit l'honorable député de l'opposition qui formule une demande, aucune objection n'a été faite pour lui fournir tous les documents et toutes les informations. Le seul sujet de plainte des députés de la gauche est sur la preuve, mais ils n'ont pas énuméré les décisions qui ont été rendues en leur faveur ; et je ferai remarquer que beaucoup de ces dernières n'ont pas plu à la majorité.

Mais si une de ces décisions leur déplait, ils suspendent l'enquête et accourent aussitôt à la Chambre. Cette tactique dénote à mon sens un manque de respect pour le comité, où les deux partis sont représentés à peu près dans la même proportion qu'à la Chambre. L'honorable député de Toronto nous a dit qu'il y a appel à la Chambre des décisions du comité général de la Chambre, mais il ne nous a pas dit que c'est le seul appel qu'il y ait. L'appel du comité général de la Chambre n'est pas porté à ce comité, mais il en est donné avis à M. l'Orateur, et alors l'appel est porté devant la Chambre. Dans ce cas on ne fait qu'un appel, et c'est au même tribunal. La pratique est la même devant un comité. La pratique est qu'il y a appel de la décision du président du comité de la Chambre aux membres de la Chambre, et de même, s'il y a appel de la décision du président d'un comité, l'appel doit être porté aux membres de ce comité. Quand le comité ne s'accorde pas sur l'admissibilité d'une demande, le cas est-il si important qu'il faille retarder les délibérations du Parlement pour le discuter? Le principal motif de grief de l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) au sujet des chantiers maritimes de Collingwood, est qu'une certaine demande a été déclarée hors d'ordre, mais il a été fait rapport de cette décision, et cependant l'honorable député trouve le cas assez grave pour le citer à l'attention de la Chambre et demander à celle-ci de renverser la décision du comité ou de la lui référer pour supplément d'étude. D'après mon expérience, il est possible, malgré le rejet d'une demande, d'obtenir les informatitons par d'autres témoins, de sorte qu'à la fin de l'enquête, cette demande peut n'être d'aucune utilité. On a soulevé une autre objection au

sujet de la publicité, mais, vraiment, avec la procédure qui nous régit, l'objection ne tient pas debout. Les délibérations sont imprimées au jour le jour, distribuées journellement à tous les députés; les correspondants de journaux assistent à toutes les séances, les journaus publient des comptes rendus quotidiens, et je ne vois pas qu'il soit possible d'accorder plus de publicité. Je crois que ce serait un abus de soumettre à la Chambre pour y provoquer des déclarations qui n'engagent pas la responsabilité de celui qui les fait, des objections renvoyées par le comité, comme inadmissibles dans la preuve. Quand une fois la Chambre est saisie de ces cas, la députation s'en mêle, et alors des déclarations dommageables à autrui se répandent dans le public, bien qu'elles aient été déclarées inadmissibles à l'enquête. Le comité est chargé de recueillir les témoignages et d'appliquer les règles sur la preuve de façon à élucider complètement les faits. Je ne crois pas, quand on connaît le fonctionnement de ce comité, qu'on puisse montrer qu'il est tombé dans des abus. Les membres d'un comité devraient faciliter la tâche du président, et il n'est pas juste de s'attendre qu'il décide toujours selon les désirs d'un parti ou de l'autre. Souvent les députés savent eux-mêmes que les questions qu'ils posent ne sont pas suivant les règles, et ils s'aperçoivent de leur erreur après un moment de réflexion. Si vous suspendez le cours de la procédure dès qu'une demande est déclarée hors d'ordre, et si vous refusez de continuer vos recherches pour vous adresser à la Chambre, vous bouleversez toute l'enquête, lorsqu'il eut été facile d'attendre que l'investigation sur ce fait particulier fut close, et le rapport fait à la Chambre, alors que vous eussiez obtenu pleine liberté de discussion sur ce sujet.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député croit-il que faire rapport d'une décision concernant les témoignages, cela suspend de fait les délibérations à l'enquête ? Si c'est là son raisonnement, il me paraît très remarquable.

M. CLARKE : Cela n'arrêterait pas nécessairement les travaux du comité.

M. R. L. BORDEN : Pas du tout.

M. CLARKE : Mais c'est ce qui est arrivé l'autre jour.

M. R. L. BORDEN : Ce n'était pas nécessaire.

M. CLARKE : Pourquoi est-ce arrivé ?

M. R. L. BORDEN : Je n'en sais rien.

M. CLARKE : Vous savez que les membres de la minorité dans ce comité ne sont pas des novices; ils connaissent les ficelles à tirer pour agiter les questions devant le comité et devant le public. Il n'y a pas que la majorité qui cherche à tromper l'opinion, et la minorité est bien capable de faire expressément des demandes inadmissibles dans le but de les faire rejeter, afin de se donner l'occasion de cesser toute procédure, pour pouvoir ensuite crier devant le public que nous refusons de faire la lumière.

Je crois, monsieur l'Orateur, que tous les membres de la majorité de ce comité sont disposés à être justes. Mais parce qu'ils ne veulent pas se rendre ridicules, et admettre qu'une demande est admissible quand ils sont convaincus qu'elle ne l'est pas, je ne crois pas qu'il faille les blâmer pour agir selon les dictées de leur conscience.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Je ne puis laisser passer sans réplique le discours de l'honorable député (M. Clarke). Il a parlé de façon à faire croire à la Chambre que tout ce dont nous nous plaignons ici depuis deux ou trois heures, n'est jamais arrivé. Monsieur l'Orateur, tous nos sujets de plainte se sont produits au comité depuis une dizaine de jours, en l'absence de l'honorable député. Il est président de ce comité, c'est vrai, mais d'autres honorables députés l'ont remplacé depuis environ deux semaines, et il ignore ce qui s'y est passé. Sans cela, j'ai la certitude qu'il n'aurait pas fait une revue spéciale des agissements du comité depuis une dizaine de jours, mais je lui donne l'assurance qu'avant longtemps, nous la ferons nous-mêmes, et qu'il en apprendra plus sur le sujet qu'à présent. Ce soir les partisans du Gouvernement ont parlé comme si nous n'avions jamais eu à nous plaindre de l'obstruction, et de la suppression de la preuve et des objections de droit. Rien de plus absurde que cette prétention, en présence d'honorables députés qui ont suivi régulièrement les délibérations de ce comité. J'ai fait partie de ce comité pendant plusieurs années, et je puis dire d'une façon aussi positive qu'il est possible de le faire, que depuis trois ou quatre ans, il s'est présenté plusieurs partisans du Gouvernement qui n'ont fait que mettre des bâtons dans les roues. Il ne saurait y avoir de doute à ce sujet, et personne de la droite qui fait partie du comité ne le niera. Je dirai plus : je ne connais personne qui, plus que l'honorable député de Lunenburg, a persisté dans cette manière d'agir, et cependant, c'est lui qui a dit ici, ce soir, ses paroles le prouvent, que rien de tel n'est jamais arrivé, mais qu'au contraire tout se fait honnêtement et sans intervention de la part des honorables députés pour cacher la vérité. Où est l'honorable député de la droite qui croit à la véracité de cette déclaration? L'honorable député lui-même a été appelé à l'ordre mainte et mainte fois dans le comité pour sa conduite, et il le sait. Il y en a d'autres. Si j'avais une autre personne à placer sous un plus mauvais jour à ce sujet que l'honorable député de Lunenburg, ce serait l'honorable député qui a contredit il y a un instant l'affirmation du député d'Algoma (M. Boyce). Je dois dire que j'en tombais des nues quand je lui ai entendu faire sa déné-

gation, car j'étais présent, et d'autres honorables députés d'en face étaient également présents et ils ont dû être, comme moi stupéfiés de l'entendre. Le fait est patent, indéniable, et il n'y a pas que nous qui l'avons remarqué, car certains de ses amis ont protesté. Cependant cet honorable député a l'audace de contredire l'honorable député qui interrogeait le témoin en contre-preuve. Je ne veux pas du tout jeter du discrédit sur le président actuel. Je ne me rappelle rien dans sa conduite au comité que je pourrais lui reprocher. Nous entendrons parler davantage de ce qui s'est passé au comité depuis dix jours, et ce dès que nous aurons l'occasion de le faire. J'ai toujours essayé, pour ma part, de faciliter la tâche du président. J'ai proposé à la fin d'une session qu'on lui témoignât nos remerciements et un vote fut adopté dans ce sens. La tendance générale est d'être juste à l'endroit du président. Règle générale la tendance est de l'aider. J'ai été forcé une fois, je crois, de parler un peu durement d'un certain président, mais j'avais raison de le faire. Ce n'était pas tant à lui personnellement que je m'en suis pris, mais aux honorables députés qui l'ont poussé à faire ce qu'il n'aurait pas fait, je crois, de propos délibéré. Je veux parler de ce président qui, à un moment donné, se tournant du côté d'un témoin qui venait d'être interrogé selon la règle, et lorsqu'aucun membre du comité ne soulevait d'objection, lui dit qu'il n'était pas nécessaire qu'il répondit, bien que le témoin y était tout disposé. Voici l'exemple d'un président que l'honorable député d'Essex (Clarke) n'a jamais suivi, j'en suis certain.

M. CLARKE : Je l'aurais fait, si la demande n'était pas pertinente.

M. BARKER : Personne ne s'y opposait. Le témoin ne réclamait aucun privilège ; il était prêt à répondre, et aurait répondu si le président n'était intervenu. Je ne parle pas d'un sujet qui n'a pas encore été discuté à la Chambre. La Chambre en a été saisie auparavant, et en présence du président du comité lui-même. Mais, je le répète d'après mes observations depuis trois ou quatre ans, certains honorables députés font métier d'entraver les procédures, en soulevant des objections techniques ou de toute autre façon en empêchant au lieu de faciliter les témoignages.

M. ALEX. JOHNSTON (Cap-Breton) : Monsieur l'Orateur, quelques mots seulement, car il est déjà tard. Je tiens à contredire la déclaration de l'honorable député (M. Barker). Nous sommes habitués depuis quelques années aux observations de ce genre de la part de l'honorable député d'Hamilton devant la Chambre, mais depuis longtemps le public a cessé de croire à ses paroles, ici ou ailleurs, quand il s'agit de politique. Inutile pour moi et pour ceux qui le connaissent, ou pour ceux qui ont surveillé sa carrière parlementaire de dire quel est son penchant dominant. Quand il dit que certains membres du comité des comptes publics font métier d'entraver les travaux du comité, je tiens à déclarer qu'il s'écarte très loin de la vérité, et j'irais encore plus loin, si la Chambre et le pays n'en étaient fatigués, en ajoutant que sa déclaration n'est pas vraie.

Plusieurs honorables DEPUTES : A l'ordre.

M. JOHNSTON : Je comprends en effet que je n'ai pas le droit d'employer cette expression à la Chambre des communes.

Plusieurs honorables DEPUTES : Retirez-là.

M. JOHNSTON : Je la retire pour la simple raison que je n'ai pas le droit de faire cette déclaration. Je veux que le pays connaisse la vérité. L'année dernière, le comité des comptes publics a recueilli 664 pages de dépositions assermentées, et on n'a qu'à lire ce rapport du commencement à la fin pour avoir la réfutation de la déclaration que l'honorable député a faite ce soir avec tant de volubilité. Il ne sait que trop bien que son assertion tendant à faire croire que certains députés s'appliquent à interrompre inutilement les délibérations du comité des comptes publics n'est pas fondée. Il sait que quiconque parcourra ce dossier de 664 pages y trouvera que les députés ministériels ont fait peu d'obstruction au comité. Les rapports sont là, et le public les croira plutôt que les assertions du député d'Hamilton.

M. TAYLOR : Les procès-verbaux ne font pas foi de l'obstruction.

M. JOHNSTON : Certainement, quand il en existe. Il fut un temps où les délibérations du comité des comptes publics n'étaient pas rendues publiques, mais heureusement les procès-verbaux existent encore et sont à la disposition de tous. Si l'honorable député d'Hamilton était aussi empressé de feuilleter les rapports du comité des comptes publics au temps de l'administration de ses amis, il trouverait qu'il y avait alors des obstructionnistes professionnels, des personnes entraînées à cette besogne, principalement les quatre maîtres auxquels l'honorable député de Lunenburg a fait allusion.

Mais l'honorable député d'Hamilton a bien pris soin de ne pas faire allusion à ces jours heureux. Beaucoup de gens seraient très surpris s'ils connaissaient le genre de questions que l'on pose aux témoins qui comparaissent devant le comité des comptes publics. On leur demande par exemple s'ils sont mariés ou célibataires ; s'ils sont gendres ou brus ; des questions de ce genre et autres toutes aussi inconvenantes, sont posées tous les jours devant le comité, et il sied mal à l'honorable député d'Hamilton de venir devant cette Chambre affirmer des choses qu'il sait ne pas être conformes aux faits. S'il veut se faire dans le pays une réputation d'homme sérieux, possédant des

vues larges sur la politique du pays, il devra changer de méthode. Mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) s'est complu naturellement, cet après-midi dans son rôle habituel. C'est un rôle qui ne demande pas beaucoup de courage. Il ne faut pas qu'un homme soit très brave pour se lever dans cette Chambre et accuser tout le monde d'être parjure, voleur et scélérat et tout ce qu'il peut y avoir de plus vilain. Mais l'honorable député est si bien connu de ses collègues dans la Chambre, que personne, spécialement de ce côté-ci de la Chambre, ne s'étonne de ses assertions les plus abracadabrantes. En fait, il est incapable de dire quelque chose de raisonnable. Il n'est pas nécessaire d'avoir beaucoup de courage pour faire ces déclarations extravagantes dans cette Chambre, mais il lui en faudrait pour aller les faire en dehors de la Chambre.

M. BENNETT : Venez dans Simcoe-est et je vais vous faire votre affaire.

M. JOHNSTON : L'honorable député a bien soin de ne parler de cette manière que là où il sait être en sûreté. Il n'oserait pas répéter les mêmes paroles en dehors de la Chambre. Je ne tiendrais aucun compte des discours de l'honorable député s'il n'y avait pas en dehors de cette Chambre des gens qui ne le connaissent pas.

M. BENNETT : Venez à Simcoe-est et je paierai vos frais de voyage.

M. JOHNSTON : J'aimerais à y aller et à montrer mon honorable collègue sous son vrai jour dans son propre comté. Mais il y a une chose certaine, c'est qu'il ne parlera pas devant ses électeurs de la manière qu'il a parlé ici cet après-midi, pour la simple raison qu'il a déjà eu des désagréments dans des questions de ce genre.

M. BENNETT : Je serai élu par une plus forte majorité.

M. JOHNSTON : Si l'honorable député est si confiant, j'irai peut-être lui faire une visite.

M. BENNETT : Venez-y.

M. JOHNSTON : Je ne sais si j'irai, mais je n'y aurais pas d'objection. J'aimerais beaucoup à parler à ses électeurs et à leur dire la manière dont se comporte leur représentant ici. S'ils pouvaient seulement venir ici et l'écouter tous les jours, ils s'étonneraient qu'il ait pu arriver à Ottawa. La tocade de l'honorable député est le gendre de Conmee. Depuis qu'il est dans cette Chambre, il n'a jamais pu s'élever au-dessus de cette question d'importance nationale—le gendre de Conmee. Des chevaux emballés ne pourraient pas l'entraîner plus loin. Ce gendre de Conmee est le meilleur obstacle qu'on puisse lui opposer. Il y est si fortement attaché que personne ne peut l'en arracher à moins que ses propres électeurs ne viennent à sa rescousse et ne lui rendent sa liberté. Et le seul moyen qu'ils ont c'est de refuser de voter pour lui aux prochaines élections.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Je ne m'étonne pas que l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) se sente obligé de venir à l'appui du Gouvernement et de combattre cette motion. Il est un de ceux qui sont toujours debout dans le comité des comptes publics, comme s'il avait charge de défendre le Gouvernement. En compagnie de trois ou quatre autres, il fait de son mieux pour entraver toute tentative d'obtenir la preuve, et il n'est que naturel qu'il essaie de se défendre devant cette Chambre. Mais personne de ceux qui l'ont entendu ne peut dire qu'il ait fait de la lumière sur la question. Il ne peut pas empêcher ceux qui assistent aux séances du comité des comptes publics de savoir qu'il y a chez la majorité une conspiration pour empêcher toute enquête. La raison en est facile à comprendre. Mon très honorable ami a, cet après-midi, dit que le comité avait fait des enquêtes.

C'est vrai. Il a fait l'enquête sur la Lodge, affaire dans laquelle, on a démontré que le pays avait payé $8,000. Mais c'est justement parce que la vérité est sortie de ces enquêtes, qu'aujourd'hui on ne veut plus en laisser faire. Mon honorable ami de Cap-Breton (M. Johnston), dit que nous posons des questions qui n'ont pas de rapport avec le sujet, par exemple lorsque nous demandons à un témoin s'il est marié ou célibataire. Mais, prenons le cas d'un homme qui reçoit $3 par jour comme pointeur, et qui fait avec un autre un marché en vertu duquel il lui donne $1.50 par jour pour faire l'ouvrage et que lui-même ne travaille pas. Il lui fallait avoir un bateau et il en loua un que le Gouvernement paya. A qui appartenait ce bateau? A sa femme, et c'est son nom de fille que l'on a donné comme étant celui de la personne de qui on avait loué le bateau. Mon honorable ami est surpris que nous demandions à un témoin s'il est marié ou célibataire. Il est absolument nécessaire de poser des questions de ce genre si l'on veut découvrir les tricheries qui sont faites dans ce département. Il y a longtemps que cette motion aurait dû être faite; et pour ma part, j'ai souvent dit à mes amis pendant cette session, qu'il était inutile de chercher justice devant le comité des comptes publics. Je me rappelle, mon honorable ami de Cap-Breton n'était pas alors dans cette Chambre, combien différemment les choses se passaient sous le régime conservateur...

M. JOHNSTON : L'honorable député n'était pas dans cette Chambre...

M. BERGERON : J'y étais. Pendant dix-huit ans j'ai fait partie du comité des comptes publics, sous le régime conservateur, et pendant tout ce temps, je n'ai jamais vu de choses semblables à celles dont nous sommes témoins sous le régime actuel.

M. JOHNSTON : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. BERGERON : Oui.

M. JOHNSTON : Mon honorable ami (M. Bergeron) n'assistait pas à la première partie de ce débat, et s'il y avait assisté, il ne parlerait pas comme il parle maintenant...

Quelques VOIX : Posez votre question.

M. JOHNSTON : Je veux lui demander s'il me permettra de lui rappeler ce dont parlait mon honorable ami de Lunemberg, il n'y a pas longtemps ?

M. BERGERON : J'ai été assez heureux pour ne pas entendre ce qu'il a dit.

M. JOHNSTON : Il aurait pu apprendre...

Quelques VOIX : A la question.

M. JOHNSTON : J'y suis.

M. BERGERON : Il est très difficile de répondre à une question qui n'en est pas une, mais simplement un autre discours que l'honorable député désire faire. Je disais que sous l'ancien régime, les choses se passaient d'une manière bien différente. Non seulement les députés ne cherchaient pas à empêcher les enquêtes, mais le comité avait des avocats à son emploi, et même des avocats libéraux, payés par un gouvernement conservateur, dans le but de découvrir les faits dans les enquêtes que faisaient le comité des comptes publics et le comité des privilèges et élections. Mais aujourd'hui nous avons à la tête de ce comité un président—je ne puis pas dire grand chose du président actuel, car il n'a pas siégé souvent, mais lorsqu'il a présidé, je crois qu'il a agi avec assez de justice—mais nous avions l'année dernière, un président, et je regrette de dire que non seulement il a été un outil dans les mains de la majorité du comité...

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député (M. Bergeron) ait le droit d'appliquer à un membre de cette Chambre l'épithète " d'outil ".

M. BERGERON : Je crains de ne pas comprendre assez la langue anglaise pour saisir la signification de ce mot. Je ne l'ai pas employé avec l'intention d'insulter. Je voulais dire qu'en premier lieu le président obéissait aux ordres de la majorité du comité, mais que plus tard, il est allé jusqu'au point de prendre sur lui d'empêcher de poser des questions aux témoins. Or, pourquoi empêcherions-nous ces enquêtes ? Il n'y a pas très longtemps j'ai vu qu'un ministre avait déclaré dans un discours devant une assemblée publique que le présent Gouvernement était composé d'honnêtes gens et que l'on n'avait rien prouvé de mal contre lui. Que pouvons-nous prouver contre le Gouvernement actuel si les enquêtes doivent être conduites pendant cette session comme elles l'ont été depuis le commencement ?

Il est impossible d'arriver à découvrir la vérité devant le comité des comptes publics lorsque la majorité fait tout ce qu'il est en son pouvoir de faire pour empêcher de connaître cette vérité, et cela est facile. Les témoins sont tous des amis et ne sont pas très disposés à répondre aux questions. Nous sommes obligés quelquefois de développer beaucoup de persistance, mais lorsque les témoins s'aperçoivent qu'ils sont appuyés par une majorité du comité, il est impossible d'en obtenir la vérité. Nous en avons eu la preuve l'année dernière dans le cas de l'affaire Merwin. Merwin ne voulait pas répondre, mais lorsqu'il y fut obligé, il déclara qu'il avait fait des profits s'élevant jusqu'à 187 pour cent sur des articles qu'il avait vendus au département. J'ai dit qu'il y avait là conspiration et je veux le prouver. Il y a quelques années, depuis que le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, le Parlement a demandé de faire une enquête au sujet des menées corruptrices dans les élections. Cette enquête fut accordée par le premier ministre (Sir Wilfrid Laurier), parce qu'il était convaincu que nous n'étions pas en état de prouver les accusations contre les fonctionnaires qui avaient pris part à l'élection de Huron-ouest, mais lorsque l'enquête eut lieu, on apporta une preuve si éclatante de corruption électorale, et la conduite du parti libéral fut tellement dévoilée qu'à la session suivante le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) demanda à continuer l'enquête, mais le très honorable premier ministre lui-même lui répondit : Non ; plus d'enquête de cette façon. Le chef de l'opposition (M. Borden) voulut continuer son enquête mais le chef du gouvernement lui répondit : Non : "Non nous n'accorderons pas d'enquête de ce genre, nous vous accorderons une commission royale composée de juges qui non seulement entendront les témoignages dans la cause de Huron-ouest, mais feront aussi une enquête dans toutes les élections qui ont eu lieu depuis dix ou quinze ans. La Chambre a accepté cela, et où est cette commission royale ? En avons-nous jamais entendu parler ? A-t-elle jamais été nommée ? Et quelle a été la conséquence de ne pas la nommer et d'éviter l'enquête ? La conséquence a été que nous avons vu plus de corruption électorale que jamais dans l'histoire du Canada, et peut-on trouver étrange que les honorables membres de la droite non pas tous—je parle particulièrement de ceux qui siègent comme membres du comité des comptes publics—se rendent devant le comité. Je parle plus particulièrement de ceux qui siègent au comité des comptes publics comme s'ils étaient chargés de défendre la cause d'un client ; non pas de rechercher si le pays est volé et si le Gouvernement actuel est corrompu mais de défendre l'administration coûte que coûte et

d'empêcher les témoins de dire des choses qui pourraient être préjudiciables au Gouvernement.

Je le répète, depuis longtemps nous aurions dû adopter une motion comme celle-ci, et je regrette que l'honorable premier ministre se soit cru obligé de la repousser. Si on examine la motion on verra qu'elle est tout simplement une énumération des règlements de la Chambre, des règles du parlement anglais que nous sommes si fiers de suivre. Le premier ministre aurait pu accepter cette motion sans humiliation pour le Gouvernement. J'ai souvent vu sir John A. Macdonald accepter des motions faites par des membres de l'opposition, et je ne vois pas pourquoi le premier ministre actuel ne ferait pas la même chose. Il ne faut pas que le Gouvernement s'imagine que parce qu'il est appuyé par une forte majorité dans le comité des comptes publics et dans la Chambre des communes il peut empêcher le peuple de trouver comment ses affaires sont administrées. Je n'ai pas été surpris d'entendre l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Johnston) parler comme il a parlé. Il n'a pas fait autre chose qu'injurier mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) et n'a pas jeté de lumière du tout sur le sujet. Dans tout son discours il n'a pas dit un seul mot qui put être considéré comme une raison à l'encontre de l'adoption de cette motion.

(L'amendement de M. Blain, mis aux aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lennox, |
| Ames, | Léonard, |
| Armstrong, | Macdonell, |
| Barker, | McLean (Queen), (I.P.-E.), |
| Barr, | Martin (Queen), (I.P.-E.), |
| Beattie, | Morin, |
| Bennett, | Osler, |
| Bergeron, | Perley, |
| Blain, | Porter, |
| Borden (Carleton), | Reid (Grenville), |
| Boyce, | Roche (Marquette), |
| Brabazon, | Schaffner, |
| Broder, | Smith (Wentworth), |
| Chisholm (Huron), | Sproule, |
| Clements, | Stanfield, |
| Cockshutt, | Taylor, |
| Crocket, | Walsh (Huntingdon), |
| Daniel, | Ward, |
| Elson, | White, |
| Fowler, | Wilmot, |
| Henderson, | Wilson (Lennox-et-Addington), |
| Herron, | Worthington, |
| Hughes (Victoria), | Wright (Muskoka)—49. |
| Jackson (Elgin), | |
| Lake, | |
| Lefurgey, | |

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lavergne (Drummond-et-Arth.), |
| Archambault, | Lavergne (Montmagny), |
| Aylesworth, | Law, |
| Beauparlant, | LeBlanc, |
| Béland, | Lemieux, |
| Black, | Logan, |
| Borden (sir Frederick), | Lovell, |
| Bourbonnais, | Macdonald, |
| Brodeur, | Maclean (Lunenburg), |
| Brown, | McColl, |
| Bureau, | McCool, |
| Caldwell, | McCraney, |
| Calvert, | McIntyre (Perth), |
| Carney, | McIntyre (Strathcona), |
| Caron, | McKenzie, |
| Carrier, | McLean (Huron), |
| Cash, | McLennan, |
| Clarke, | Marcile (Bagot), |
| Conmee, | Marcil (Bonaventure), |
| Copp, | Martin (Montréal, Ste-Marie), |
| Crawford, | Martin (Wellington), |
| Cyr, | Mayrand, |
| Delisle, | Michaud, |
| Demers, | Miller, |
| Desjardins, | Pardee, |
| Devlin, | Parmelee, |
| Dubeau, | Paterson, |
| Dyment, | Paquet, |
| Ethier, | Parent, |
| Fielding, | Pickup, |
| Finlay, | Proulx, |
| Finlayson, | Reid (Ristigouche), |
| Fisher, | Rivet, |
| Fortier, | Robitaille, |
| Galliher, | Roche (Halifax), |
| Gauvreau, | Ross (Cap-Breton), |
| Geoffrion, | Ross (Rimouski), |
| Girard, | Savoie, |
| Gladu, | Schell (Glengarry), |
| Gordon, | Schell (Oxford), |
| Guthrie, | Sinclair, |
| Harty. | Sloan, |
| Hughes (King), (I.P.-E.), | Smith (Oxford), |
| Hunt, | Templeman, |
| Jackson (Selkirk), | Tolmie, |
| Johnston, | Turcotte, |
| Kennedy, | Turriff, |
| Lachance, | Walsh (Montréal, Ste-Anne), |
| Lanctôt (Laprairie-Napierville), | Watson, |
| Lanctôt (Richelieu), | Wright (Renfrew), |
| Laurier (sir Wilfrid), | Zimmerman.—103. |
| Laurier (L'Assomption), | |

ONT PAIRE

| Ministériels. | Oppositionnistes. |
|---|---|
| MM. | MM. |
| Telford, | Tisdale, |
| Emmerson, | Haggart, |
| Bickerdike, | Bristol, |
| Greenway, | Clare, |
| Burrows, | McCarthy (Calgary), |
| Ratz, | Seagram, |
| Wilson (Russell), | Pringle, |
| German, | Kemp, |
| Oliver, | Staples, |
| McCarthy (Simcoe), | Maclean (York-sud), |
| Macpherson, | MacLaren, |
| McLean (York-centre), | Lewis, |
| Loggie, | Lalor, |
| Sifton, | Northrup, |
| Carvell, | Monk, |
| Turgeon, | Lancaster, |
| Ross (Yale-Cariboo), | Avery, |
| Pugsley, | Ganong, |
| Grant, | Marshall, |
| Tobin, | Forget, |

M. BERGERON.

| | |
|---|---|
| Graham, | Foster, |
| Stewart, | Thompson, |
| Meigs, | Owen, |
| Hall. | Christie. |

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Enquêtes au sujet des naufrages, $9,000.

Quelques VOIX : Expliquez ce crédit.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : C'est le même chiffre que l'année dernière. Nous avons dépensé l'année dernière $8,552.16. Ces enquêtes sont faites aux sujet de naufrages et aux endroits que l'on juge convenables. Le but principal d'une enquête est de découvrir si l'accident est dû au manque de précautions ou à la négligence du pilote ou du capitaine du vaisseau. Ces enquêtes sont faites dans l'intérêt du public.

M. R. L. BORDEN : Quel est le principe qui nous guide lorsqu'il s'agit de décider l'endroit où l'enquête sera faite, ici ou en Angleterre ? Par exemple, l'enquête au sujet le l'abordage du "Mongolian" de la ligne Allan dans le golfe Saint-Laurent et des avaries qui en sont résultées, a été tenue en Angleterre. Je désirerais connaître quel est le principe qui vous guide dans le choix de l'endroit où se fera l'enquête.

L'hon. M. BRODEUR : L'accident a eu lieu dans le golfe Saint-Laurent près de la côte de Terreneuve ; les deux steamers étaient enregistrés en Angleterre. Les parties intéressées dans cet accident désiraient que l'enquête fût tenue en Angleterre.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas là une question d'intérêt public complètement indépendante des parties intéressées ? L'enquête est tenue dans l'intérêt du public, et si la loi exige qu'une enquête soit tenue, je ne vois pas que nous soyons obligés de consulter à ce sujet le désir des parties intéressées.

L'hon. M. BRODEUR : Les officiers de ces navires possédaient des certificats de l'amirauté anglaise, et l'intérêt public a été aussi bien servi en faisant faire l'enquête par le ministère du commerce anglais. L'intérêt public a été aussi bien servi que si l'enquête avait été faite dans le Canada.

M. R. L. BORDEN : Je ne veux pas dire que l'enquête n'aurait pas pu être faite aussi bien en Angleterre qu'ici, mais il me semble très important qu'une enquête au sujet de sinistres maritimes dans les eaux canadiennes devrait être faite dans notre pays. Ce n'est pas une question qui doit nous être indifférente. Chaque sinistre qui a eu lieu dans nos eaux est de nature à nuire dans un certain degré à la navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent. Il me semble qu'il est très désirable que l'enquête soit faite dans le pays où nous pouvons obtenir les témoignages de personnes renseignées, témoignages de personnes autres que celles qui étaient à bord des navires, et qui sont en mesure de donner des renseignements certains sur les causes du naufrage. Voilà pourquoi le ministre devrait faire une déclaration claire ou définie afin que nous puissions savoir exactement pourquoi ces enquêtes sont faites de l'autre côté de l'Atlantique au lieu d'être faites ici. Lorsqu'il y a un sinistre dans nos eaux nous voulons en connaître les circonstances exactes. Nous voulons être en mesure de démontrer que le sinistre n'est le résultat d'aucun défaut dans la navigation des eaux canadiennes si ce défaut n'existe pas. D'un autre côté si le défaut existe, nous voulons être parfaitement renseignés afin de pouvoir le corriger. On vient de m'informer que la collision a eu lieu à soixante milles de la pointe Amour dans le détroit de Belle-Isle, dans les eaux canadiennes. Je ne puis dire si ce renseignement est exact ou non. Mon honorable ami l'honorable ministre devrait être en mesure de dire ce qui en est.

Si l'accident a eu lieu à cet endroit je trouve étrange qu'une enquête qui touche à la navigabilité des eaux canadiennes soit faite en Angleterre au lieu de l'être dans notre pays. Et il sera peut-être nécessaire de modifier la loi pour qu'elle soit plus claire dans des cas de ce genre, parce que je suis bien convaincu que le ministre comprend comme moi que la nature de l'enquête et l'endroit où elle sera faite peuvent avoir une grande portée pour la sauvegarde de nos intérêts.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas s'il est absolument exact de dire que l'accident a eu lieu dans des eaux canadiennes? Tout le golfe Saint-Laurent n'est pas sous notre juridiction. Si un navire part de l'autre côté de l'Atlantique en destination d'un port canadien et vient en collision dans le fleuve Saint-Laurent avec un autre navire, l'enquête pourra probablement avoir lieu au Canada, mais si l'accident a lieu dans le golfe en dehors de la limite des trois milles on ne peut pas dire que ce sont des eaux absolument canadiennes. Avons-nous juridiction exclusive dans la matière? L'Angleterre n'a-t-elle pas la même juridiction que nous ? Supposons que deux bateaux viennent en collision sur la côte d'Irlande, en dehors de la limite des trois milles ; nous aurions naturellement la même juridiction dans l'enquête que si l'accident était survenu dans le golfe Saint-Laurent en dehors de la limite des trois milles. Si un accident survient dans une partie quelconque du Saint-Laurent entre la Pointe-au-Père et Québec, où il y a des pilotes, nous aurions juridiction presque exclusive, parce que nous sommes responsables des certificats des capitaines et seconds et de la conduite du pilote. Même dans ce cas l'enquête

pourrait se faire en Angleterre, si l'un des navires avait son congé pour l'Angleterre, et l'enquête aurait le même effet. En Angleterre on accepte le rapport de notre commissaire des sinistres maritimes comme nous acceptons les rapports des enquêtes faites par les officiers anglais. Je ne crois pas que l'intérêt public ait souffert parce que nous n'avons pas juridiction exclusive, et tant que l'intérêt public sera aussi bien servi, si ces enquêtes sont reçues en Angleterre que si elles l'étaient ici, il ne peut pas y avoir grand mal.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que nous n'avons pas plusieurs services de sauvetage auxquels le Gouvernement accorde des subventions plus ou moins fortes ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous en avons trois.

M. R. L. BORDEN : Où sont-ils situés ?

L'hon. M. BRODEUR : Un dans Québec, l'autre dans la Nouvelle-Ecosse et un dans la Colombie-Anglaise.

M. R. L. BORDEN : Combien de fois a-t-on utilisé les services de sauvetage l'année dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : Six fois environ.

M. ARMSTRONG : Combien d'enquêtes ont été faites l'année dernière ? Quelle en a été la nature ? Où ont-elles été tenues ? et combien de fonctionnaires du Gouvernement y ont pris part ?

L'hon. M. BRODEUR : Vingt-quatre. Les enquêtes sont généralement conduites par le commissaire des sinistres maritimes, mais dans la Colombie-Anglaise on nomme un juge pour conduire l'enquête. Il est arrivé aussi que dans la Nouvelle-Ecosse on a nommé un juge pour présider à une enquête au sujet d'un naufrage.

M. R. L. BORDEN : On m'a informé que le steamer " Mongolian " après son accident est revenu à Montréal, et que les deux steamers sont restés dans ce port pendant trois semaines environ. Je trouve étrange que dans un cas de ce genre, on n'ait pas fait d'enquête ici et qu'on l'ait faite en Angleterre.

L'hon. M. BRODEUR : Peut-être que je me trompe au sujet de l'attitude prise par les deux gouvernements dans cette manière. Pense-t-on qu'il vaudrait mieux faire dans tous les cas une enquête au Canada ? Soupçonne-t-on qu'il puisse y avoir conspiration entre les compagnies ?

M. R. L. BORDEN : Non je ne veux pas dire cela.

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons toujours pensé qu'il valait aussi bien que l'enquête fut tenue dans le pays ou les deux navires étaient enregistrés et où les officiers avaient pris leur certificats.



M. R. L. BORDEN : La question n'intéresse le public canadien que pour les raisons que j'ai mentionnées il y a un instant, mais dans quelques cas au moins ces raisons peuvent être d'intérêt majeur.

L'hon. M. BRODEUR : Il peut arriver des cas où il serait mieux probablement de faire l'enquête dans notre pays. Supposons qu'un accident ait été causé par quelque défectuosité dans nos phares ou parce que nos sirènes d'alarme ne fonctionnent pas bien. Dans ce cas nous aimerions peut-être à faire l'enquête nous-mêmes ; parce que non seulement il est d'importance de découvrir si les officiers en charge des navires étaient coupables de négligence ou non, mais il est aussi très important de savoir si l'accident est dû à un défaut dans les auxiliaires que nous donnons à la navigation. Dans ce cas-ci l'accident a eu lieu dans le golfe Saint-Laurent où les officiers possédaient des certificats d'Angleterre où les deux navires étaient enregistrés, nous avons pensé qu'il était autant dans l'intérêt public de tenir l'enquête à l'endroit où elle a eu lieu.

M. R. L. BORDEN : Il y a beaucoup de précautions à prendre avant de consentir que l'enquête ne soit pas faite dans ce pays.

M. TAYLOR : Je vois un item de $2,449, comme frais de voyage de M. O. G. V. Spain, commissaire de la flotte de protection des pêcheries et des sinistres maritimes, pour une période de neuf mois. Il a fait son premier voyage à New-York entre le 14 et le 16 juillet 1906 et son compte est de $33.75. Au sujet de quel sinistre a-t-il eu à faire une enquête à New-York ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai informé la Chambre l'autre jour que le commandant Spain avait été envoyé à New-York pour étudier le système américain de bateaux pilotes, parce que nous nous proposions d'adopter un service de ce genre à la Pointe-au-Père.

M. TAYLOR : Quel rapport avait cette dépense avec les sinistres ? Pourquoi ne l'a-t-on pas porté au compte du pilotage. Les dépenses totales du commandant Spain pendant neuf mois se sont élevées à $2.249, et pris à la gorge il a été obligé de remettre $383.63.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'en suis pas absolument certain, mais il me semble que cet item aurait dû être porté au compte du pilotage et non des enquêtes dans les sinistres maritimes.

M. TAYLOR : Quelle explication le ministre a-t-il a donner du voyage suivant de Toronto à Windsor, entre le 27 juillet et le 7 août, pour lequel le commandant Spain s'est fait payer $158.50. Quelles enquêtes a-t-il faites en ces circonstances ?

L'hon. M. BRODEUR : Malheureusement je n'ai pas les détails devant moi.

M. TAYLOR : Mais nous insistons pour avoir les détails de toutes les dépenses que nous trouvons dans le rapport de l'auditeur général aux pages P—31 et P—6. Quelle enquête est-il allé faire à Winnipeg, voyage pour lequel il s'est fait payer $251 ?

L'hon. M. BRODEUR : C'était une enquête concernant le naufrage du steamer " Princess " sur le lac Winnipeg, naufrage dans lequel six personnes ont perdu la vie.

M. BENNETT : Il n'a dépensé que seize piastres par jour à New-York, où la vie est plus coûteuse qu'à Winnipeg.

M. TAYLOR : Je constate que des dépenses pendant les neuf mois sont élevées à dix piastres par jour, et nous voulons avoir les détails complets de toutes ces dépenses et des enquêtes qu'il a faites.

L'hon. M. BRODEUR : Je vais nommer les sinistres. Il y a d'abord les naufrages de " l'Athabaska " et du " Carice "...

M. TAYLOR : Nous voulons avoir les dates de ces enquêtes, afin que nous puissions voir si elles s'accordent avec les comptes.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois que le comité des comptes publics serait plus en mesure d'entrer dans ces détails.

M. BENNETT : Le comité des comptes publics est surchargé d'ouvrage dans le moment.

M. TAYLOR : Le ministre a les comptes et il peut obtenir l'information.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis bien prêt à donner l'information, mais mon honorable ami sait...

M. TAYLOR : Alors réservons le crédit jusqu'à ce que nous obtenions l'information.

L'hon. M. BRODEUR : On ne peut pas exiger que j'aie devant moi tous les comptes qui ont été payés par le département l'année dernière, lorsque la dépense a été de quatre millions de dollars. Si mon honorable ami désire obtenir une information spéciale, concernant un compte en particulier naturellement il n'y a aucune objection à la lui fournir, mais il doit comprendre que le ministre n'est pas tenu d'avoir dans la Chambre avec lui tous les comptes qui ont été payés durant l'année.

M. TAYLOR : Si l'on nous donne la date du naufrage et le montant de la dépense, nous pourrons juger si le compte est exact ou non.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas d'objection à fournir cette information à mon honorable ami, mais le comité des comptes publics serait plus en mesure de répondre à sa demande.

M. TAYLOR : Le comité des comptes publics ne veut pas nous donner de renseignements, et le ministre des Finances nous dit que la minorité n'a pas autres droits que ceux que la majorité veut bien lui accorder.

L'hon. M. BRODEUR : C'est tout le contraire.

M. TAYLOR : Nous avons des droits dans cette Chambre, mais je ne crois pas qu'il soit juste de nous forcer à rester ici à une heure après minuit pour voter des crédits.

L'hon. M. FIELDING : Il y a déjà deux ou trois semaines que le budget du département de la marine est soumis au comité.

M. TAYLOR : Si mon honorable ami veut avoir une souque à la corde nous pouvons rester ici jusqu'à samedi soir.

L'hon. M. FIELDING : Nous ne voulons pas de ces jeux-là, nous voulons faire du travail.

M. TAYLOR : Nous voulons obtenir les renseignements que le ministre a promis de nous donner.

L'hon. M. FIELDING : Je ne critique pas la gauche parce qu'elle pose des questions, mais elle devrait être disposée à rester ici.

M. BENNETT : Combien voulez-vous faire adopter d'item encore avant de lever la séance.

L'hon. M FIELDING : Voilà qui est parler affaire, je laisserai mon collègue le ministre de la Marine donner la réponse à cette question.

L'hon. M. BRODEUR : Voilà trois jours que nous discutons le budget de la marine, et nous pourrions peut-être réserver cet item et adopter quelques autres.

M. BOYCE : Avant que l'on n'abandonne ce sujet je veux offrir quelques commentaires, sur les enquêtes qui sont faites au sujet des sinistres maritimes. Le 30 janvier 1907, j'ai demandé certains documents concernant les naufrages qui ont eu lieu sur les lacs Huron et Supérieur. Ces documents m'étaient nécessaires, en conséquence d'une affaire sur laquelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries a été appelée dans cette Chambre le 18 décembre 1906. Je veux parler de la perte lamentable du steamer "Golspie", et des horribles détails auxquels le ministre n'a pas semblé alors porter la compassion que les circonstances malheureuses de ce naufrage méritaient. Je veux appeler l'attention du ministre sur les circonstances de ce naufrage avant de faire des commentaires sur l'insuffisance du rapport qui a été fait. Le 4 décembre, le "Golspie", parti de Fort-William pour Owen-Sound, était sur la rive nord du lac Supérieur, non loin de la rive sud du havre de Michipicoten, lorsqu'une tempête survint et il fut jeté à la côte. Je crains que le ministre ne m'ait pas pris au sérieux lorsque j'ai soumis la question à la Chambre au mois de décembre, parce que son inaction depuis

à l'égard de ceux qui ont souffert de ce naufrage indique qu'il n'a pas considéré la chose comme importante. Le thermomètre était dit-on à 40 degrés au-dessous de zéro, et le navire après avoir été jeté à la côte a commencé à se briser. L'équipage ne pouvait plus rester à bord. Les noms et nationalités de ceux qui le composaient ont une certaine importance : Arthur Green, Londres, Angleterre ; J. H. Keebing, Huddersfield, Yorkshire, Angleterre ; John Donnelly, Belfast, Irlande ; et James Thornburn et William MacDonald, tous deux de Glasgow.

Je ne sais pas si c'était Black ou Red MacDonald, mais qu'il fut noir ou rouge, cela ne l'a pas empêché de se geler les deux pieds.

Ces matelots ont essayé de chercher un endroit de refuge et le froid excessif qu'il faisait alors, les a gelés. La question à décider est de savoir si ces matelots ont obéi ou désobéi aux ordres de leur capitaine et s'ils se sont hasardés en dehors du navire de leur propre gré. Il y a ensuite la question de savoir si le capitaine n'aurait pas dû enseigner à ces matelots, comment faire pour se protéger ou si les matelots devaient d'eux-mêmes trouver les moyens propres. Je me propose d'examiner ces points en détail.

Le ministre a-t-il été renseigné sur les faits et a-t-il ordonné une enquête ; et est-ce que le rapport de son enquête a été déposé sur le bureau de la Chambre. Quel a été le montant des avaries du " Golspie ". Quelle était la valeur du navire et quand a-t-il été abandonné et sauvé. Quelles étaient les avaries ? Les assureurs ont-ils pris possession du navire ? Quelle était la valeur de la cargaison ? En quoi consistait la cargaison ? Quels étaient les noms du capitaine et des membres de l'équipage? A-t-on, dans l'enquête, découvert que l'on aurait dû employer d'autres moyens que ceux que l'on a employés pour protéger ou sauver la vie des matelots ?

M. TAYLOR : Nous avons consenti à réserver cet item comme le ministre pourra le voir en consultant le hansard et il nous donnera l'information demandée la prochaine fois que la Chambre se formera en comité des subsides.

M. DANIEL : Le ministre voudra-t-il dire à la Chambre où sont situées les écoles de navigation ?

L'hon. M. BRODEUR : Halifax, Lunenburg, Yarmouth, Saint-Jean, North Sydney, Québec, Montréal, Toronto, Collingwood, Vancouver, Victoria et Ottawa.

M. DANIEL : Y a-t-il eu une école de navigation à Saint-Jean pendant les derniers douze mois ou plus ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, M. Cole donne des conférences à cet endroit.

M. BOYCE.

M. DANIEL : A-t-on fait des examens à cet endroit ?

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas eu d'examen depuis un certain temps à Saint-Jean. Nous cherchons un examinateur. Pour devenir examinateur de capitaines ou de seconds, il faut posséder beaucoup de connaissances, vu que nos examens sont très sévères, et personne n'a pu réussir jusqu'à présent à les subir.

M. CLEMENTS : Où est située l'école pour les districts de l'Ouest entre Toronto et Windsor ?

L'hon. M. BRODEUR : A Toronto.

M. BOYCE : Combien de professeurs y avez-vous ?

L'hon. M. BRODEUR : Un.

M. BOYCE : Est-il nécessaire que ce professeur ait des certificats particuliers ?

L'hon. M. BRODEUR : Il doit posséder un certificat de capitaine de marine.

M. BOYCE : Quand ces écoles ont-elles été établies ?

L'hon. M. BRODEUR : Je crains de ne pas avoir ce renseignement sous la main.

M. BOYCE : Je voudrais connaître la date de l'établissement de chaque école ?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas cette information devant moi.

M. BOYCE : Le ministre voudra-t-il réserver l'item jusqu'à ce qu'il puisse obtenir cette information ?

M. LEFURGEY : Monsieur le président, vous avez décidé l'autre jour, bien que nous ne puissions pas discuter plus d'un item de chaque crédit lorsque nous les discutons en détail, les uns après les autres, cependant, lorsqu'il s'agit d'adopter toute la résolution, on peut discuter tout ce qui est compris dans cette résolution. Je proposerai donc que nous laissions adopter ces item et qu'avant que la résolution soit votée définitivement, nous les discutions en tout ou en partie.

M. J. D. REID : Tous les autres ministres ont consenti à laisser faire la discussion sur les item

L'hon. M. FIELDING : Nous trouverons un " modus vivendi ".

M. BOYCE : Je voudrais avoir une réponse à ma question.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas les dates de la fondation de chacune des écoles, mais je puis dire à l'honorable député dans quel ordre ces écoles ont été établies : Halifax, Lunenburg, Yarmouth, Saint-Jean, Sydney-nord, Québec, Montréal, Kingston, Collingwood et Victoria.

M. BOYCE : L'honorable ministre peut-il nous donner les dates ?

L'hon. M. BRODEUR : Certainement.

M. BOYCE : Les fournira-t-il, et nous laisserons adopter l'item dans l'intervalle ?

L'hon. M. BRODEUR : Je donnerai l'information à mon honorable ami privément. Il peut y avoir de bonnes raisons pour qu'il connaisse la date exacte...

M. BOYCE : Je ne la demanderais pas si je n'en avais pas besoin.

M. J. D. REID : Pourquoi alors ne pas réserver l'item ?

M. MACLEAN : Qu'enseigne-t-on dans ces écoles ?

L'hon. M. BRODEUR : L'art du marin.

M. CLEMENTS : Ces écoles sont-elles ouvertes tout le long de l'année ?

L'hon. M. BRODEUR : On donne des conférences depuis la première semaine de décembre jusqu'au mois de mars.

M. BOYCE : Quel nombre parmi ceux qui ont suivi ces cours ont reçu des certificats ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai le nombre de ceux qui ont assisté à ces cours, et non pas de ceux qui ont reçu des certificats.

M. BOYCE : Combien d'élèves avez-vous eus l'année dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : En tout, deux mille deux cent cinquante et un.

M. BOYCE : Comment ce chiffre était-il réparti ?

L'hon. M. BRODEUR : Lunenburg, cent quatre-vingt-dix-neuf ; Yarmouth, deux cent onze ; Saint-Jean, treize ; North Sydney, cent vingt-sept ; Québec, quatre cent vingt-sept ; Toronto, quatre cent cinquante-trois ; Collingwood, cinq cent soixante et quinze ; Victoria, deux cent quarante-six.

M. BOYCE : Jusqu'à quel degré l'enseignement est-il donné ?

L'hon. M. BRODEUR : Jusqu'au degré nécessaire pour obtenir un certificat.

M. BOYCE : Donne-t-on l'enseignement pratique ou théorique ?

L'hon. M. BRODEUR : Les deux.

M. BOYCE : En quoi consiste l'enseignement pratique ?

L'hon. M. BRODEUR : La science de la navigation.

M. BOYCE : L'honorable ministre ne devrait pas traiter la chose aussi à la légère. Je lui demande un renseignement, mais je n'entends pas qu'on me réponde par un sourire. Les minorités ont des droits. Est-il en état de nous dire jusqu'à quel degré est porté l'enseignement théorique et en quoi il consiste ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, je ne le puis pas.

M. BOYCE : Peut-il nous dire quels sont les traitements des professeurs ?

L'hon. M. BRODEUR : De $250 à $300.

M. A. MACLEAN : Y a-t-il des endroits où il n'y a pas d'écoles, mais où il y a des examens ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, à Halifax, Ottawa, Lunenburg, Charlottetown, Kingston, Toronto, Windsor, Winnipeg, Selkirk, Nelson, Vancouver et Victoria.

M. BOYCE : Quel est le coût d'entretien ?

L'hon. M. BRODEUR : La dépense pendant les six mois finissant le 30 septembre a été de $1,600.24.

M. BOYCE : Le ministre peut-il nous dire quelle a été la dépense de chaque année ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, je puis les donner depuis 1870.

M. BOYCE : Peut-il nous donner le nombre des certificats qui ont été accordés pendant la même période ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons accordé, l'année dernière, cinquante-six certificats de long cours et deux cent dix-neuf pour la navigation des côtes et de l'intérieur. Je fournirai l'information pour les différentes années.

M. BUREAU (Texte) : Monsieur le président, je voudrais bien savoir si un député peut demander des renseignements sur des faits qui se sont passés depuis le déluge jusqu'à aujourd'hui? Je crois que l'honorable député est hors d'ordre.

M. BOYCE : Je crois comprendre que l'honorable solliciteur général trouve que je vais trop loin dans l'histoire du département.

M. BUREAU : Je n'ai jamais dit cela.

M. BOYCE : Je regrette de ne pas comprendre le français, mais on m'a informé que c'est ce qu'il avait dit. Le Gouvernement a pris plaisir à réveiller ce qui s'était passé il y a vingt ans et est même allé jusqu'à l'année 1872 pour trouver des excuses et blâmer le parti auquel j'appartiens.

Quelques VOIX : Adopté.

M. BOYCE : Il est entendu que l'item sera réservé jusqu'à ce que le ministre ait fourni l'information.

L'hon. M. BRODEUR : Je l'aurai lorsque le budget viendra en dernière épreuve.

Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables, $20,000.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il, lorsque nous discuterons cet item, fournir les pièces qui se rapportent au compte que l'on trouve à la page O—32 du rapport de l'auditeur général, "Tasmania" $4,000 ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

(Il est fait rapport des crédits adoptés.)

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

M. TAYLOR : Le ministre voudra-t-il nous dire quelles affaires nous discuterons demain ?

L'hon. M. FIELDING : Nous comptions discuter le traité français, mais la chose a été remise à la demande d'un honorable membre de la gauche, de sorte que nous serons obligés, je crois, de continuer la discussion du budget.

M. SLOAN : Je désire donner avis qu'aussitôt que l'occasion s'en présentera, lorsqu'on proposera que l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre puisse se former en comité des subsides, c'est mon intention de discuter une question d'intérêt public, savoir : la saisie de la goélette "Charlotta G Cox" faisant la pêche aux phoques, le 29 mai 1907, et autres questions concernant la pêche aux phoques dans le nord de l'océan Pacifique.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure quarante minutes vendredi matin.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 14 février 1908.

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

### DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA JOURNEE DE TRAVAIL DANS LES ENTREPRISES PUBLIQUES.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) demande à déposer le bill (No 97) touchant la journée de travail dans les entreprises publiques.

M. R. L. BORDEN : Un mot d'explication.

M. VERVILLE : Monsieur l'Orateur, ce bill n'a pas le mérite de la nouveauté. La session dernière, j'ai présenté un projet de loi absolument semblable, qu'on a répandu à profusion surtout parmi les classes ouvrières, les avocats et autres. Je le sais, plusieurs députés ont reçu, à l'égard de cette mesure, des représentations de la part de divers syndicats ouvriers et de l'Association des manufacturiers. Je désire que ce projet soit l'objet d'un examen approfondi. Je serai en mesure de donner des éclaircissements circonstanciés, lorsque le bill sera adopté en 2e délibération.

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

M. BENNETT.

### QUESTION RELATIVE A LA DISTRIBUTION DU GRAIN DE SEMENCE AU NORD-OUEST.

M. A. MARTIN (Queen) : Monsieur l'Orateur, je sollicite, un instant, l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Oliver), afin de lui poser une question. Relativement à l'achat de grains de semence pour le Nord-Ouest, j'ai remarqué un paragraphe énonçant que ces achats s'effectueront en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis. Je tiens à informer le ministre que dans l'Ile du Prince-Edouard. . .

M. L'ORATEUR : C'est là un exposé de faits.

M. A MARTIN Eh ! bien, mon exposé finit ici même. Il me faut bien élucider ma pensée, avant de poser ma question. Je veux demander au ministre s'il a l'intention de se renseigner sur les prix du grain, au pays même, avant de s'adresser à la Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis ? S'adresser en Grande-Bretagne pour obtenir de l'avoine, équivaudrait à porter du charbon à Newcastle. Nous expédions, de notre province, de l'avoine en Angleterre. Je tiens seulement à savoir si le ministre se propose d'examiner le marché de l'île du Prince-Edouard, où les prix sont relativement minimes ?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : L'agent que nous avons nommé pour faire ces achats est en ce moment en communication, paraît-il, avec les négociants de l'île du Prince-Edouard et nous avons, en outre, entamé des négociations avec les autorités de l'Intercolonial, dans le but de faciliter les transports de ces grains. A un autre moment, je donnerai de plus amples éclaircissements ; ce que je viens de dire suffira, pour le moment.

M. SPROULE : Je désire savoir si le ministre a pris quelque décision touchant les quantités de blé, d'avoine et d'orge qu'il doit acheter ?

L'hon. M. OLIVER : Ces prévisions figurent dans les documents imprimés que j'ai déposés sur le bureau de la Chambre.

M. SPROULE : Est-ce que tous les renseignements y sont donnés ?

L'hon. M. OLIVER : Oui ; la réponse est qu'il faudra 800,000 ou 1,000,000 de boisseaux de blé; 1,500,000 ou 1,750,000 boisseaux d'avoine et peut être plus de 250,000 boisseaux d'orge. Nous obtenons actuellement des renseignements, au moyen des demandes qui nous sont transmises, ce qui constitue la seule source autorisée d'information à notre disposition, et de jour en jour, nous serons en meilleure situation pour juger de l'étendue des besoins. Quoi qu'il en soit, nos prévisions atteignent les chiffres que j'ai consignés dans les documents imprimés.

M. W. J. ROCHE : Je désire savoir quelles sont les fonctions que le ministre a assignées à M. Leech ; si ces fonctions sont prescrites par voie de décret du conseil, et dans l'affirmative, le ministre voudrait-il bien déposer sur le bureau le décret du conseil en question ?

L'hon. M. OLIVER : Ces fonctions ne sont pas prescrites par décret du conseil. M. Leech, comme l'honorable député le sait, est inspecteur des agences des terres fédérales pour l'Ouest; et comme les demandes en question doivent être inscrites aux bureaux des terres, afin qu'il soit décidé si ces demandes sont présentées par des propriétaires de homesteads ou d'autres personnes, et que par conséquent, il faudra recourir aux services des bureaux des terres à cet égard, nous avons pensé que M. Leech, étant très au courant des opérations de ces bureaux, nous pourrions avantageusement lui confier la direction de cette partie de l'œuvre.

## QUESTION RELATIVE AU TARIF D'UN SOU POUR LA PETITE POSTE.

M. A. C. MACDONELL : Monsieur l'Orateur, je désire savoir du ministre des Postes s'il a pris quelque mesure en vue d'établir le tarif d'un sou pour la petite poste, dans les grandes villes. Il y a quelques mois, le ministre des Postes a déclaré qu'il allait inaugurer cette innovation, à brève échéance. Ce serait une réforme de la plus haute importance, surtout pour les grands centres, et je désire savoir si le ministre est en mesure de nous éclairer à cet égard.

L'hon. ROD. LEMIEUX (directeur général des Postes) : J'ai l'intention de présenter bientôt un projet de loi sur cette question-là même.

M. HENDERSON : Tout en réalisant cette réforme postale au bénéfice des grandes villes, en abaissant de moitié le tarif des lettres de ville le ministre, je l'espère, tiendra compte des besoins des districts ruraux, en leur accordant un tarif d'un demi cent, au lieu d'un cent. J'en suis sûr, le ministre tiendra aussi à faire preuve de libéralité à notre endroit. J'attends la réponse du ministre.

## DECLARATION RELATIVE AUX ARRANGEMENTS POSTAUX ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. ROD. LEMIEUX (directeur général des Postes) : Hier j'ai promis à l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) que je lui donnerais quelques renseignements sur les modifications récemment apportées aux conventions postales. La Chambre le sait, l'année dernière, nous avons conclu un accord avec le département des Postes des Etats-Unis, relativement à la convention de 1888, et afin que la Chambre puisse bien saisir la nature de cet accord et la modification effectuée, je vais donner lecture du texte de la convention de 1888 qui subit une modification. En vertu de la convention intervenue entre les Etats-Unis et le Canada le 19 janvier, 1888, il a été convenu entre les deux pays de ce qui suit :

(c) La classification des objets de correspondance confiés à la poste, ainsi que les frais de port et les droits de recommandation à percevoir sur ces objets, originaires de l'un ou de l'autre pays et adressés à l'autre, seront en conformité des lois et des règlements du régime intérieur du pays d'origine; pourvu que les frais de port et les droits de recommandation ainsi perçus ne dépassent pas dans l'un ou l'autre pays le minimum des frais de port et des droits de recommandation prescrits pour les articles de nature similaire par les articles 5 et 6 de la convention de l'union postale universelle, tenue à Paris, en juin 1878, ainsi que modifiée par l'acte additionnel, de Lisbonne, en date du 21 mars 1885.

C'est-à-dire que la convention postale entre les Etats-Unis et le Canada, qui a existé jusqu'au 12 mai de l'an dernier, stipulait que nous transporterions les lettres et les journaux venant des Etats-Unis au Canada, au taux du tarif des Etats-Unis, et que le département des postes des Etats-Unis transporterait nos lettres et nos journaux au taux de notre tarif de l'intérieur. Il y avait réciprocité entre les deux pays.

M. R. L. BORDEN : Depuis quand cette convention existait-elle ?

L'hon. M. LEMIEUX : Depuis 1888. Voilà nombre d'années que nous comprenions qu'au point de vue postal, il y avait de graves embarras à appréhender. Il y a trente ans ou même quinze ans, nous étions en mesure d'accorder aux Etats-Unis le privilège de faire bénéficier de la modération de notre taxe de l'intérieur les journaux et les périodiques expédiés des Etats-Unis ; car, à cette époque, il y avait beaucoup de lecteurs de littérature américaine, au Canada.

Ces années dernières, toutefois le nombre des journaux et des périodiques s'est considérablement accru au Canada et en outre, on le sait, l'esprit national s'est fortement développé, par tout le pays. Obéissant à cet esprit, nous sommes allés à Washington, l'année dernière, et les deux pays sont convenus de modifier leurs tarifs postaux, de sorte que les journaux venant des Etats-Unis au Canada ou les journaux expédiés du Canada aux EtatsUnis acquitteraient une taxe de quatre cents par livre au minimum, le chiffre de la taxe précédente étant d'un demi-cent par livre. Pendant nombre d'années, le Canada avait gravement souffert sous le régime postal précédent et cela par suite de la classification acceptée par le département des Postes aux Etats-Unis. La classification canadienne était bien plus dra-

conienne que celle acceptée par les autorités à Washington, et cela pour des raisons qu'il serait oiseux de rappeler ici. Chaque fois que le directeur général des Postes, aux Etats-Unis, cherchait à réduire la classification de ce qu'on appel les objets de correspondance de deuxième catégorie, sa proposition était accueillie par un tolle général de la part des éditeurs intéressés aux Etats-Unis.

Aux Etats-Unis, parmi les objets de correspondance de deuxième classe rentrait un type de journal qui, d'après notre clasification, n'était nullement un journal ; mais aux termes de la convention postale, le Canada était obligé de faire le transport de tous les imprimés originaires des Etats-Unis et entrant au Canada, sous le masque de journaux. Afin de protéger notre propre presse, et en vue de développer l'esprit national au pays, j'ai cru qu'il fallait imposer une taxe plus élevée sur les journaux des Etats-Unis; et en même temps, les Etats-Unis consentirent à admettre nos journaux au maximum de la taxe, c'est-à-dire, quatre cents la livre. Ce système a très bien fonctionné, depuis le mois de mai dernier. L'an dernier, l'épreuve tentée nous a prouvé que ce n'est pas le journal légitime, originaire des Etats-Unis qui crée le plus d'embarras au Canada. La circulation des journaux quotidiens des Etats-Unis, au Canada, n'est pas très considérable et nous avons pensé que nous étions en mesure de mitiger les sévères mesures prises, l'an dernier, par les ministères des Postes, et au Canada et aux Etats-Unis. Par conséquent, dans la nouvelle convention conclue le 7 janvier 1908, nous avons décrété d'apporter quelque tempérament aux conditions établies l'an dernier et de donner au journal quotidien légitime, des deux pays, accès à la poste, au taux d'un cent par livre, au lieu de quatre cents. Voilà la seule modification effectuée, relativement à la circulation des journaux.

M. ARMSTRONG : Quand le ministère a pris les mesures tendant à donner ainsi aux journaux quotidiens des Etats-Unis accès à la poste du Canada, qu'est-ce qui empêchait de faire bénéficier de cette modération de taxe les journaux hebdomadaires ou semi-hebdomadaires, des deux pays ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il n'a pas été apporté de changement relativement aux journaux hebdomadaires ou semi-hebdomadaires.

La réforme, l'année dernière, ne s'appliquait qu'aux journaux quotidiens, et les périodiques demeurent toujours à quatre cents, la livre.

M. ARMSTRONG : Est-ce que nos journaux hebdomadaires n'acquittent pas quatre cents la livre, à la poste des Etats-Unis?



L'hon. M. LEMIEUX : La taxe des journaux semi-hebdomadaires demeure ce qu'elle était.

M. ARMSTRONG : Sans doute, mais cette taxe est plus élevée qu'elle ne l'était, avant le remaniement.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, la convention de l'an dernier imposait une taxe de quatre cents la livre, et cela va sans dire, les journaux hebdomadaires bénéficient du privilège dont bénéficie le monde tout entier. Ainsi, on peut expédier les périodiques canadiens aux Etats-Unis, et il en est de même des périodiques des Etats-Unis venant au Canada. Le grand avantage dont bénéficie le Canada, par suite de cet arrangement, c'est que nous sommes aujourd'hui en situation de n'accepter à la poste que les périodiques et les journaux hebdomadaires qui rentrent dans notre classification, tandis qu'autrefois nous étions obligés d'accepter la classification des Etats-Unis, le résultat étant que le Canada servait de déversoir à toutes les publications nauséabondes, originaires de certains états de l'Union.

L'administration postale du Canada a réussi à balayer du pays toutes ces publications, et par suite de l'arrangement intervenu avec le gouvernement des Etats-Unis, nous n'acceptons que les périodiques qui répondent aux conditions de notre classification. Nous sommes donc parfaitement libres d'accepter ou de rejeter tout périodique quelconque ; mais la Chambre et le pays peuvent avoir la certitude que nous n'accepterons que les bons périodiques.

M. BENNETT : Est-ce qu'on n'a pas relevé le tarif des magazines américains entrant au Canada ? J'ai reçu un compte pour port en sus exigé pour plusieurs périodiques que je reçois. Le gouvernement américain a-t-il usé de représailles en relevant le tarif des magazines canadiens ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il n'y a que fort peu de revues canadiennes expédiées aux Etats-Unis. Le gouvernement des Etats-Unis frappe les périodiques canadiens qui entrent aux Etats-Unis de la même taxe que nous imposons sur les magazines américains expédiés au pays.

M. BENNETT : Par suite de cette initiative prise par les deux gouvernements, est-ce que le Gouvernement a fait quelque remboursement aux éditeurs canadiens, à cause de ce relèvement de taxe ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'année dernière, lorsque ce changement eut lieu, l'Association de la presse canadienne adopta certains vœux, à Toronto et elle envoya une délégation auprès du Gouvernement fédéral. Comme les abonnements, généralement parlant, datent du 1er janvier, les délégués demandèrent au département des postes de rembourser l'écart entre l'ancienne taxe et

la taxe nouvelle, jusqu'au 1er janvier de cette année.

Le ministère des Postes a acquiescé à cette demande, par voie de décret du conseil et nous avons maintenant au bureau les comptes des différents éditeurs de journaux au Canada.

M. BENNETT : D'après vos prévisions, combien le Gouvernement sera-t-il appelé à payer ?

L'hon. M. LEMIEUX : Le montant ne sera pas élevé. Nous n'avons pas encore reçu tous les mémoires, mais je serai bientôt en mesure de donner ce renseignement à l'honorable député.

M. ARMSTRONG : J'ai reçu certaines communications des éditeurs de journaux hebdomadaires ou semi-hebdomadaires, tant de la Colombie-Anglaise que de l'Alberta et d'Ontario, protestant contre la réduction de la taxe postale sur les journaux quotidiens admis aux Etats-Unis, sans que les journaux hebdomadaires et semi-hebdomadaires bénéficient de cette modération de taxe. Ils protestent contre l'arrangement conclu, le printemps dernier, à cause du surcroît de frais postaux qu'entraîne maintenant l'expédition de leurs journaux aux Etats-Unis.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai déjà dit que le changement n'intéresse que les journaux quotidiens. Relisons l'amendement apporté à la convention :

Amender l'article 1 en y ajoutant le paragraphe que voici :

(a) Néanmoins, quant aux taxes énumérées à l'alinéa (c) sus-visé, il y aura dérogation en faveur des journaux quotidiens légitimes de l'un et l'autre pays, publiés six fois la semaine, et les frais de port à percevoir pour les journaux, originaires de l'un ou de l'autre pays et adressés à de véritables abonnés dans l'autre pays ne dépassera pas le taux de 1 cent par livre ou fraction de livre.

Voilà le seul changement visé.

M. ARMSTRONG : Je saisis cela parfaitement. C'est là le seul changement apporté depuis mai dernier; mais avant cette date, les journaux hebdomadaires et semi-hebdomadaires bénéficiaient, à leur entrée aux Etats-Unis de conditions plus favorables que celles dont ils jouissent aujourd'hui. Les journaux hebdomadaires canadiens édités dans les provinces de l'Ouest ainsi que ceux édités dans certaines parties des provinces de l'Est ont une très forte circulation aux Etats-Unis. Pourquoi le ministre accorde-t-il cet avantage aux journaux quotidiens à destination des Etats-Unis, lorsqu'il n'y a relativement qu'un petit nombre de ces journaux quotidiens expédiés aux Etats-Unis, par comparaison avec la circulation des journaux quotidiens américains, au Canada.

L'hon. M. LEMIEUX : Alors, c'est tout au bénéfice du Canada.

M. ARMSTRONG : C'est possible; mais pourquoi faire bénéficier les journaux quotidiens d'une modération de taxe que vous n'accordez pas aux journaux hebdomadaires et semi-hebdomadaires ?

L'hon. M. LEMIEUX : Voici pourquoi : si nous accordions ce privilège aux journaux hebdomadaires et semi-hebdomadaires, force nous serait, en revanche, d'accepter les conditions primitives alors que le Canada, au point de vue du régime postal, était devenu le déversoir de toutes ces publications inadmissibles qui nous venaient de l'autre côté de la frontière.

A mon avis, il n'y va pas de l'intérêt du pays de favoriser la propagation des idées dont se font les véhicules ces journaux hebdomadaires, venant des Etats-Unis, à la circulation desquels nous nous sommes opposés au Canada, et contre laquelle du reste, le département des Postes aux Etats-Unis a lui-même protesté sans aucun résultat.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'affirme-t-il pas qu'il peut remédier à cet abus, par l'application de la classification canadienne. N'est-ce pas là une sauvegarde suffisante ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il est vrai qu'en un sens nous exerçons une certaine réglementation à cet égard, au moyen de notre classification ; mais il n'existe pas de bureau de censure au ministère des Postes, et force nous serait, sans doute, de faire droit à toutes les demandes qui nous seraient adressées en faveur de ce genre de publications aux Etats-Unis.

Si nous ouvrions la porte toute grande comme autrefois, le pays serait inondé de ce genre de publications. Les plus chers intérêts du Canada et j'ajoute l'intérêt bien entendu de ce sentiment national qui règne aujourd'hui au pays demandent le maintien des taxes établis, l'an dernier. Comme résultat de cette convention, nous avons eu la bonne fortune d'obtenir du Gouvernement anglais une réduction de taxes postales, de 8 cents la livre à 2 cents la livre. Que le député de Lambton veuille bien m'en croire, enlever la barrière élevée contre ces périodiques venant de l'autre côté de la frontière, serait faire preuve de déloyauté envers le gouvernement métropolitain. Comme résultat de l'arrangement intervenu l'an dernier, avec le gouvernement britannique nous avons réussi à débarrasser notre service postal de ces publications inadmissibles que nous recevions de l'autre côté de la ligne-frontière et nous avons augmenté d'au moins 100 à 125 p. 100 les abonnements aux publications d'origine britannique. Il faut bien se garder de supprimer cette barrière qui constitue une protection pour nos plus chers intérêts.

M. ARMSTRONG : Je ne m'explique pas que dans l'espace de six mois, le ministre ait ainsi changé d'avis sur un important

aspect de cette question. Avant d'acquiescer au changement effectué, l'an dernier, le ministre avait dû, sans doute, examiner les journaux quotidiens. Je tiendrais à connaître la nature et le mode de cet examen. Si le ministre a fait un examen approfondi des journaux quotidiens, en mai dernier, pourquoi a-t-il changé d'avis, dans l'espace de six mois ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je crois avoir déjà donné les éclaircissements voulus ; mais si l'honorable député désire que je revienne sur ces explications, je le ferai volontiers. Il me semble que j'ai bien mis en lumière la nature de ce changement qui s'inspire, je crois, des plus chers intérêts du Canada. Après tout, cette modération de taxe consentie en faveur des journaux quotidiens importe peu, au point de vue national ; car au Canada, il n'y a qu'un petit nombre de lecteurs des journaux quotidiens des Etats-Unis, tandis que les journaux canadiens, surtout ceux des comtés limitrophes, comptent nombre d'abonnés dans les états de l'Union américaine et notre presse bénéficiera de cette réforme.

M. ARMSTRONG : Je tiens à savoir . . .

M. l'ORATEUR : Le ministre des Postes (M. Lemieux) a répondu à la question que lui avait posée le député de Lambton (M. Armstrong). L'honorable député a fait ses observations sur cette question; il a donc pleinement bénéficié du privilège de porter la parole sur la motion en discussion.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable collègue a pourtant été distancé à cet égard par le ministre des Postes.

M. l'ORATEUR : Le ministre des Postes a fait une déclaration et le député de Lambton irait contre le règlement, en se permettant de nouvelles observations.

M. ARMSTRONG : Pourquoi le ministre des Postes exclurait-il un périodique comme le "Scientific American" et admettrait-il un journal comme le "New York American" ? Pourquoi exclure l' "Outlook" et laisser entrer des publications d'un mérite bien inférieur?

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député obtiendra tous les journaux hebdomadaires religieux qu'il désirera.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Puisque le ministre des Postes (M. Lemieux) a de nouveau abordé ce sujet, je désire revenir sur une question que j'ai développée ici, il y a quelque temps. On a beaucoup discuté dans la presse l'initiative du ministre des Postes concernant la petite poste dans les villes. S'il faut ajouter foi aux rumeurs, et sans doute ces rumeurs se justifieront, les villes bénéficieraient, à l'avenir, d'une taxe de un cent bien qu'elles jouissent déjà de la distribution à domicile. Je ne m'oppose nullement à la chose. Nous avons d'abondantes recettes postales et à mon avis, il faut consacrer ces recettes à l'amélioration du service postal.

Il faut viser à rendre ce service aussi parfait que possible. Chaque citoyen a droit d'obtenir le meilleur service postal. Il faut viser à rendre ce service aussi parfait que possible, et cela, au moindre prix. Bien que je ne m'oppose pas à ce que les villes du Canada bénécient d'une taxe de 1 cent au lieu de 2 cents pour les lettres locales, il serait juste, à mon avis, d'accorder une réduction correspondante aux villes moins populeuses et aux villages à l'égard des lettres locales ; et quand le ministre des Postes réduira la taxe de deux cents à un cent, dans les villes, il devrait aussi faire une réduction de 1 cent à un demi-cent pour les lettres locales, au bénéfice des municipalités moins populeuses, des villes et des villages, ainsi que des townships. Il passe par la poste un grand nombre de ces lettres locales, au port de 1 cent et il ne faut pas l'oublier, lorsqu'on abaissa la taxe, de trois cents à deux cents, les municipalités rurales ne bénéficièrent pas de la réduction, pour les lettres locales. Les frais de port, pour ces bureaux de poste éloignés étaient de 1 cent, bien que les lettres à destination de la Grande-Bretagne, de Hong-Kong et des Etats-Unis ou tout endroit du Canada bénéficiassent d'une réduction de 1 cent ou d'un tiers de la taxe, pour ces longues distances. Cependant, les cultivateurs, les gens d'affaires, dans nos villes et nos villages, qui se servent de la poste pour l'expédition de ces lettres locales, ne bénéficient d'aucun avantage ; on ne tient aucun compte d'eux. L'heure est venue où ils peuvent légitimement revendiquer tout bénéfice découlant de l'augmentation de nos recettes, au moins tout avantage qui puisse les mettre sur un pied d'égalité avec les citoyens si favorisés de nos villes. A mon avis, on a tout simplement négligé la solution de cette question. Sans doute, on a oublié d'y appeler l'attention du ministre des Postes ; l'eût-on fait, je n'en doute nullement, il aurait accordé cette réduction de port. Dans les villes et les villages du pays, il passe par la poste grand nombre de ces lettres locales. Les gens du commerce et des affaires se servent de la poste pour leur reddition de comptes. Jadis, personne ne songeait à se servir de la poste dans ce but, tandis qu'aujourd'hui, ce système est très en vogue et sans doute c'est là une importante source de recettes postales. J'en suis convaincu, si le ministre abaisse le port des lettres locales de 1 cent à un demi-cent, dans les villes et les villages ne jouissant pas de la livraison à domicile, son département bénéficiera d'une augmentation de recettes, comme cela est arrivé lorsque la taxe des lettres a été réduite de trois cents à deux cents.

A mon avis, il n'y a pas lieu d'appréhender de perte de recettes ; car la même cause qui a influé sur cette augmentation de re-

cettes, lors de la réduction de la taxe de trois cents à deux cents, influera également sur la réduction de la taxe, de 1 cent à un demi-cent. Le ministre des Postes, je l'espère, tiendra compte de ces observations, et quand il décidera d'accorder le port de 1 cent là où existe la distribution à domicile, il se souviendra de la grande agglomération agricole et de la classe commerciale, dans nos villes et nos villages ; il établira, à leur bénéfice, cette modération de taxes, afin qu'ils bénéficient, dans la plus large mesure possible, des avantages de notre régime postal. La proposition que je formule me semble parfaitement juste et équitabe. Mes observations, je l'espère, porteront fruit et le ministre sera en mesure d'accorder aux districts ruraux le traitement que je préconise.

M. LAKE : Me sera-t-il permis de revenir sur la question à l'égard de laquelle le ministre a fait sa déclaration, en premier lieu. J'infère de ses observations que les autorités postales, au Canada, ont droit de réglementation sur l'admission dans cette classification des périodiques venant des Etats-Unis. En pareille circonstance, il pourrait prendre en considération s'il n'y a pas lieu de faire une dérogation à la règle, en faveur des petits journaux hebdomadaires ruraux, envoyés du Canada aux Etats-Unis, ou venant des Etats-Unis au Canada. Dans l'Ouest canadien, nombre de ces journaux hebdomadaires sont expédiés à des abonnés aux Etats-Unis, et l'affranchissement de 1 cent, par journal, soit 52 cents l'an, constitue pour ces éditeurs une taxe onéreuse.

Si j'ai bien compris le directeur général des Postes, ces publications pourraient être admises au taux de 4c. la livre, mais on m'informe qu'on exige actuellement 1c. par journal. Il pourrait même ne pas se borner à admettre les hebdomadaires de la campagne, mais admettre aussi les bi-hebdomadaires. Il y a une grande différence entre ces hebdomadaires et bi-hebdomadaires, dans l'ensemble, et nombre de périodiques hebdodaires envoyés des grandes villes des Etats-Unis.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Il est une question controversée se rattachant au présent débat que je désire signaler à l'attention. Comme le directeur général des Postes le sait, les imprimeries probablement les plus importantes du monde se trouvent dans les grandes villes des Etats-Unis, notamment Philadelphie et Chicago. Dans ces centres, des éditions complètes, des milliers et des centaines de milliers de copies d'ouvrages d'imagination et d'histoire sont publiées par ces grands établissements et envoyées au Canada encore en feuilles. Ils sont reliés dans les ateliers de Toronto, ou autres centres canadiens, et reçoivent la marque de quelque maison d'éditeur canadien.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous allons mettre fin à cette pratique.

M. MACDONELL : Ces ouvrages sont présentés comme s'ils avaient été imprimés au Canada, bien qu'il n'y ait pas été dépensé un dollar pour leur confection, à part la reliure. C'est une grande injustice pour l'imprimerie canadienne et nombre d'industries accessoires. Il n'est pas juste de faire croire au public et aux lecteurs canadiens que ces ouvrages sont le produit de maisons canadiennes et d'industries canadiennes, quand ils ne sont que des ouvrages américains sous l'empreinte d'une maison canadienne. J'espère qu'on va mettre fin à cette pratique et que dorénavant tout le travail s'exécutera dans notre pays.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke) : Se propose-t-on de maintenir la même classification des périodiques ou revues, ou a-t-on quelque changement en vue aux termes de ce nouveau règlement postal ? En d'autres termes, le régime des revues scientifiques et des journaux ordinaires d'un caractère mondain va-t-il être modifié? Je songe particulièrement à des publications comme l' "American Machinist", "Power", le "Scientific American" ou autres , dont l'ouvrier mécanicien ne saurait se passer. Il n'est publié au Canada que fort peu de journaux de cette sorte ; et même s'il en était publié davantage, on sentirait tout aussi vivement le besoin d'un échange d'idées sur ces sujets.

On peut dire la même chose des journaux professionnels. Il peut être publié, par exemple, à New-York et autres centres des Etats-Unis, des journaux de médecine et de chirurgie dont la circulation au Canada serait avantageuse au point de vue de l'échange des idées sur ces divers sujets. Quelqu'un ayant des accointances avec la compagnie "Canadian Rand" m'écrit une lettre que l'on me permettra, j'espère, de lire à la Chambre :

Sherbrooke (P.Q.), 10 février.

Monsieur A. N. Worthington, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa (Ontario).

Règlement postal.

Cher monsieur,—Je lis dans les journaux que le port sur les quotidiens va être abaissé. Il me semble que s'il est une classe de publications qui doive jouir du tarif le plus favorable, c'est bien celle des revues techniques. Elles sont dans le sens le plus vrai, l'université du pauvre; et je suis bien convaincu que tout ouvrier, artisan, cultivateur, négociant ou membre d'une profession devrait recevoir et lire la meilleure revue qui se trouve traitant de son travail; si la plupart le faisaient, la vie industrielle en serait influencée beaucoup plus qu'elle ne l'est par l'enseignement des collèges et écoles publiques.

Or, en ce qui regarde beaucoup de sujets techniques, il n'est pas publié plus d'une revue réellement de premier ordre, et je doute qu'il y ait des matériaux disponibles pour plus. Dans tous les cas, il n'y a pas d'abonnés pour plus qu'un périodique de premier ordre dans chaque spécialité, et nombre de ceux-ci sont

publiés aux Etats-Unis. Pour les ouvriers mécaniciens, je ne connais pas de publication qui puisse être comparée à l' " American Machinist "; pour les mécaniciens de machines à vapeur, je n'en connais pas qui égale " Power "; et j'imagine qu'il en est de même pour d'autres spécialités qui ne sont pas aussi bien connues.

Même si les revues techniques des Etats-Unis n'étaient pas absolument les meilleures, nous aurions encore intérêt à les recevoir, puisque les Américains, dans le cours ordinaire des choses, sont nos concurrents, les conditions dans les deux pays étant à peu près les mêmes, les mêmes difficultés se soulevant dans l'un et l'autre, et les mêmes solutions étant applicables dans les deux.

De prime abord, le nouveau règlement semble s'inspirer non pas tant de la pensée d'assurer le plus grand avantage possible à notre pays, que de celle de se rendre au désir des éditeurs de journaux.

J'espère que vous vous servirez de votre influence pour faire réduire le port sur les revues techniques.

Se propose-t-on de maintenir la classification actuelle des périodiques et revues ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai déjà pris la parole, mais avec la permission de la Chambre, je me ferai un plaisir de répondre à la question de l'honorable député. J'ai expliqué l'affaire, il y a quelques instants, mais l'honorable député n'était pas à son siège. Le changement opéré en janvier n'a trait qu'aux journaux quotidiens des deux pays. Le port sur les périodiques reste le même. Mais nous avons notre propre règlement quant à la classification des journaux quotidiens et des périodiques. Aux termes de ce règlement, le journal ou le périodique qui demande à bénéficier du privilège légal doit se conformer aux prescriptions légales suivantes :

a) Il doit être connu et reconnu comme journal et périodique dans le sens généralement reçu du mot, et doit se composer, en tout ou en grande partie, de nouvelles politiques ou autre ou d'articles y relatifs ou à d'autres questions courantes, et paraître à des intervalles réguliers d'au plus un mois.

b) Le titre, le lieu et la date de publication, ainsi que le chiffre distinctif du numéro, devront être imprimés au long au haut de la première et de toutes les pages subséquentes, ainsi que sur tout papier, imprimé, gravure ou lithogravure censé en être un supplément et annexé à ce numéro.

c) Il devra être adressé à un abonné sérieux ou vendeur de journaux connu du Canada.

d) Il devra être livré au bureau de poste en conformité de règlements que le directeur général des Postes pourra édicter à cet effet en temps opportun.

C'est notre définition légale d'un journal ou d'un périodique. En outre,—et je désire particulièrement signaler le fait à l'attention de l'honorable député, parce qu'il a rappelé un incident qui s'est produit, je suppose dans sa propre ville de Sherbrooke,—supposons qu'un citoyen de Sherbrooke abonné à une revue scientifique des Etats-Unis, constate que le tarif a été élevé de 50 cents à 60 cents par année, par suite des conventions postales de l'année dernière ; je lui dirai qu'à l'égard des périodiques en général, il n'a pas été effectué de changement depuis l'année dernière : le port sera de 4 cents la livre sur tous périodiques et journaux hebdomadaires ou mensuel mis à la poste dans un pays et expédiés sur un autre comme auparavant lorsqu'ils sont compris dans notre classification. Ces publications peuvent être envoyées au Canada par messagerie, et au Canada ré-expédiés par la poste, en payant les frais de port imposés par le règlement postal canadien pour circulation domestique.

M. R. L. BORDEN : Est-ce là du nouveau ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, c'est notre propre règlement.

M. R. L. BORDEN : Le règlement actuel diffère-t-il de l'ancien à cet égard?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, l'ancien règlement permettait de le faire.

M. R. L. BORDEN : Avant même que les récents changements eussent été opérés ?

L'hon. M. LEMIEUX : Parfaitement. Toute la difficulté venait de ce que le gouvernement de Washington avait sa classification, tandis que nous avions la nôtre qui différait de la sienne, et c'était un sujet perpétuel de froissements entre nous et l'administration postale des Etats-Unis. Nous avons maintenant notre propre classification, et les publications des Etats-Unis doivent se conformer à nos exigences pour pouvoir jouir du droit de ré-expédition par la poste. Ainsi donc le correspondant de l'honorable député n'aura plus sujet de se plaindre de l'administration postale à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Quant au remboursement des frais occasionnés aux éditeurs canadiens de journaux et de périodiques, le gouvernement de Washington a-t-il suivi la même ligne de conduite que le nôtre? Sinon, pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

L'hon. M. LEMIEUX: Le nombre des journaux quotidiens expédiés du Canada aux Etats-Unis, était, on le conçoit, très petit ; le nombre de ceux expédiés des Etats-Unis au Canada était plus considérable. L'association de la presse dans les diverses provinces a prétendu que cette modification prenait les éditeurs de journaux quelque peu par surprise. Les représentants de la presse demandèrent qu'il leur fut accordé un répit de quelques mois, jusqu'à la fin de l'année; et nous avons convenu de leur rembourser la différence entre l'ancien tarif et le nouveau pour le reste de l'année. Je ne saurais dire exactement quelle est la somme, mais elle n'est pas considérable.

M. R. L. BORDEN : Il est très possible qu'en ce qui regarde les Etats-Unis, le changement n'ait pas été très sensible dans le cas des journaux quotidiens ; mais il l'a été assurément beaucoup dans le cas des périodiques ; et si le gouvernement de Washington avait pris le parti comme le nôtre de rembourser le montant de la taxe aux éditeurs de périodiques de l'Union, la somme ainsi remboursée aurait été considérable. Toutefois, telle n'a pas été la ligne de conduite adoptée par le gouvernement des Etats-Unis. Les maisons ou les personnes publiant des revues dans ce pays ont pris le parti d'adresser à leurs abonnés du Canada une petite note supplémentaire dont le montant était destinée à solder les frais de port. Je ne saurais dire si le gouvernement des Etats-Unis s'est donné plus de peine que celui du Canada pour annoncer le changement projeté.

L'hon. M. LEMIEUX : Je ne le pense pas ; car l'administration postale des Etats-Unis, l'année dernière, s'est opposée à tout changement et, en conséquence, ne fut pas informée de ce que nous nous proposions de faire. Depuis quinze ans l'administration postale proteste contre le surcroît considérable d'imprimés qui nous arrive en guise de journaux, mais qui ne sont en réalité que des annonces. L'administration postale des Etats-Unis n'a fait aucun cas de nos protestations. Je ne pense pas que le gouvernement de Washington accorde de remboursement, mais je pourrai bien m'en enquérir.

M. R. L. BORDEN : Une telle concession pourait entraîner un gouvernement un peu loin, s'il voulait être logigue.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous avons tenu un compte exact, de semaine en semaine des opérations de tous les journaux circulant aux Etats-Unis. Le règlement de compte avec les journaux qui ont droit à la remise ne donnera lieu à aucune difficulté.

M. R. L. BORDEN : C'est une simple question de principe. Dans le cas actuel, la modification n'est peut-être pas très considérable, et le directeur général des Postes pourra sans doute nous renseigner à cet égard avant la fin de la session. Mais, pour avoir fait cette concession, nous serons peut-être forcés d'accorder une compensation aux fabricants canadiens toutes les fois que nous modifierons le tarif. Je ne vois pas beaucoup de différence entre les deux cas. Supposons un industriel qui établit une usine importante et s'engage dans la fabrication de certains articles ; et voici que, par suite d'une modification du tarif, il lui est impossible d'opérer ses ventes, d'écouler ses produits ; ses affaires en sont sérieusement compromises, et naturellement il cherche à obtenir quelque dédommagement de l'Etat. Il est en mesure, en effet, d'invoquer un précédent, puisque le Gouvernement a jugé à propos de prélever sur la caisse publique une somme suffisante pour rembourser des frais de port imposés par décret du conseil, conformément à la loi. Le Gouvernement est autorisé par décret du conseil à fixer les droits sur un grand nombre d'articles ; supposons qu'il abaisse les droits dans un cas, qu'il place une certaine industrie sous l'empire du tarif moyen ; il semble qu'il y aurait lieu de réclamer un dédommagement dans ce cas tout autant que dans le cas actuel. Pour ma part, je ne vois pas trop en quoi les deux situations diffèrent. Le directeur général des Postes nous dit qu'on a jugé nécessaire de revenir sur la décision de l'année dernière relative aux frais de port sur les journaux quotidiens. A mon sens, il aurait mieux valu donner à ce sujet, avant d'effectuer le changement, la somme de réflexion qu'on y a donnée depuis.

La nature des journaux quotidiens qui nous arrive des Etats-Unis ne s'est pas modifiée depuis huit ou neuf mois. S'il est opportun aujourd'hui d'accorder aux journaux quotidiens qui nous arrivent des Etats-Unis le régime postal dont ils jouissaient autrefois, c'était tout aussi opportun il y a un an. Cependant, le ministère a opéré ce changement sans beaucoup de réflexion, et il s'aperçoit maintenant qu'il lui faut revenir sur sa décision, et c'est ce qu'il fait sans donner aucune raison valable du changement opéré en premier lieu, non plus que pour légitimer celui qu'il vient de faire. La principale raison avancée par le directeur général des Postes, c'est que les journaux quotidiens des Etats-Unis sont d'une classe élevée. En effet, quelques-uns le sont, mais d'autres ne le sont pas, et l'on peut en dire presque autant des publications hebdomadaires et mensuelles des Etats-Unis. Il en est qui sont d'un type excellent. Quelques-unes de leurs publications hebdomadaires ne souffrent pas de la comparaison avec leurs similaires publiées dans quelque partie du monde que ce soit. D'autre part, il est un grand nombre de publications des Etats-Unis dont nous ne voulons pas ici. Je suis entièrement de son avis à cet égard; mais le principe posé par le directeur général des Postes à l'égard des journaux quotidiens ne devrait certes pas l'engager à établir le même régime pour certaines publications hebdomadaires et mensuelles des Etats-Unis.

L'honorable ministre a parlé de la modification effectuée l'année dernière comme d'une expérience. En effet, ç'a été semble-t-il une expérience, et une expérience assez malheureuse en ce qu'elle a entraîné le prélèvement d'une certaine somme sur la caisse publique pour le remboursement de frais de port. Ne vaudrait-il pas mieux, lorsqu'il est question de faire semblables essais, de faire au préalable l'examen sérieux de la question, au lieu de se jeter tête baissée dans une aventure dont il faut ensuite se dégager. Il me semble qu'il y a là matière

à réflexion pour le directeur général des Postes. En ce qui regarde les périodiques des Etats-Unis, on m'informe qu'il est possible aujourd'hui d'en faire l'achat ou de s'y abonner au Canada à plus bas prix qu'il y a un mois, et que c'est l'effet d'une modification du règlement relatif à ces périodiques. Mais les observations de l'honorable directeur général des Postes indiqueraient tout le contraire. Il ne saurait y avoir d'erreur à cet égard ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. R. L. BORDEN : Quelqu'un m'a signalé une dépêche de Washington, que je n'ai pas eu le temps de lire moi-même, mais dont la teneur ne s'accorde guère avec la déclaration faite par l'honorable directeur général des Postes.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai vu cette dépêche.

M. R. L. BORDEN : Je dois en conclure que la dépêche de Washington est décevante à cet égard et que nous devons nous en rapporter entièrement à la déclaration faite cet après-midi par l'honorable directeur général des Postes. Mais je nourris l'espoir que, la prochaine fois que l'honorable ministre voudra tenter des expériences de cette nature, il en fera l'examen au préalable, au lieu de commencer par faire le changement, quitte à en étudier les effets par la suite.

L'hon. M. LEMIEUX : J'accepte de bonne grâce le conseil de l'honorable député, et il apprendra avec plaisir, je pense, que l'arrangement de l'année dernière n'a pas été notablement changé et que nous allons obtenir, cette année, les mêmes bons résultats que l'année dernière : la diminution du nombre des périodiques et revues nous arrivant des Etats-Unis et un énorme accroissement du nombre de ceux nous venant de la métropole.

## AVIS D'UNE INTERPELLATION SUR LE DROIT DU CANADA DE CONCLURE DES TRAITES.

M. A. THOMPSON (Yukon) : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire donner avis que vendredi de la semaine prochaine, avec la permission de la Chambre et avant qu'elle passe à l'examen du budget, je me propose de discuter la situation du Canada en ce qui regarde le droit de conclure des traités, et demander que dorénavant, lorsqu'il sera négocié par les autorités impériales des traités touchant le Canada, celui-ci soit consulté quant aux stipulations à y être insérées et soit représenté dans le cours des négociations.



## OBSERVATIONS CONCERNANT LES AGENTS DE L'IMMIGRATION DANS L'ONTARIO.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : Monsieur l'Orateur, avant que la motion soit adoptée, je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur une question relative à la ligne de conduite suivie par le ministère en matière d'immigration. J'ai demandé, il y a quelque temps, le dépôt d'un état ou deux, l'un relatif à la nomination d'agents d'immigration dans les diverses circonscriptions de l'Ontario, et l'autre relatif à des certificats donnés par des cultivateurs de Kent-ouest. Voici le texte de l'ordre émis par la cour à cette occasion. Le 13 janvier je demandais le dépôt d'un état :

Indiquant les noms des agents d'immigration nommés par le Gouvernement en chaque comté de la province d'Ontario, le comté dans lequel cet agent est employé, le nombre des immigrants placés par cet agent et les sommes payées à cet agent pour ses services et dépenses.—M. Clements.

Vers la même date j'ai demandé le dépôt de :

Copies de tous certificats donnés par des cultivateurs domiciliés dans la circonscription de Kent-ouest, et transmis au département par les agents d'immigration de ladite circonscription, et sur lesquels ces agents ont été payés pour le placement d'immigrants chez les cultivateurs, avec indication des noms de tout immigrant et de tout cultivateur chez qui il a été placé quelque immigrant, ainsi que de la somme totale reçue par chaque agent jusqu'aujourd'hui.

Je considérais ces documents comme très importants, monsieur l'Orateur ; autrement je n'aurais pas demandé leur dépôt. Il n'est pas nécessaire, j'en suis sûr, de rappeler au ministre les pétitions, lettres et télégrammes urgents qui lui ont été adressés de la ville de Chatham, au sujet des immigrants placés dans ce voisinage la saison dernière. Je suis sûr que le ministre reconnaîtra qu'il a reçu une pétition de Chatham priant le Gouvernement d'aider les citoyens de cette ville à faire vivre durant l'hiver les immigrants placés là par les agents à la solde du Gouvernement et dont celui-ci est responsable. Je lui ai aussi demandé au début de la session, quelles sommes deux fonctionnaires particulièrement avaient reçu pour le placement d'immigrants dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Pour ce qui est de M. Waugh, je ne trouve rien à redire. Je ne blâme pas personnellement M. Waugh ; je m'en prends de cet état de choses au Gouvernement et au mode d'action auquel je suis tellement opposé. Mais ce que j'ai à dire c'est qu'à mon avis les agents d'immigration dans la circonscription de Kent-ouest et dans la ville de Chatham et son voisinage, n'ont pas fait preuve d'autant de jugement

que le demandait l'intérêt du peuple ; et que, avec les rouages administratifs du présent Gouvernement à leur disposition, ils ont agi dans des vues d'intérêt personnel plutôt que dans l'intérêt des journaliers et ouvriers de la ville et de la région. Voici un extrait du journal publié dans la ville de Chatham ; c'est une pétition qui fut adressée au Gouvernement par la chambre de commerce de cette ville :

A l'honorable ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

La pétition du conseil de la chambre de commerce, et de la caisse de secours de la ville de Chatham (Ontario), par la bouche de leurs représentants expose humblement:

Qu'il se trouve à peu près cent familles, y compris trois cents enfants, d'immigrants anglais demeurant dans la ville depuis le mois d'août dernier. De ce nombre soixante-quinze hommes n'ont pas eu d'emploi durant l'hiver et sont dépendants de la ville. Il leur est donné de l'ouvrage, des vêtements et des aliments, ainsi qu'à leurs familles, à l'aide de fonds municipaux et de donations particulières; mais la ville trouve cette obligation trop onéreuse. Les arrérages de loyer s'accumulent, et les propriétaires perdent patience. Si les secours n'arrivent pas bientôt, la plupart de ces gens seront sans abri et sans pain.

Le conseil de ville a déjà voté un crédit spécial de $200 comme supplément aux $2,000 affectés tous les ans à des fins charitables. Mais ce n'est là qu'une goutte d'eau dans un lac.

Il a été fait rapport des cas les moins désirables à M. Boston, de London (Ontario), votre agent, qui sans doute ne tardera pas à agir; mais le fardeau est encore trop lourd pour nos épaules.

Nous, vos pétitionnaires, nous prions le département de l'Intérieur de prendre sur-le-champ des mesures nécessaires pour satisfaire aux besoins urgents de ces personnes par des subventions en argent et autrement, suivant que votre département le jugera meilleur, jusqu'à ce qu'ils aient été pourvus de quelque autre manière.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

Chathan, ce 25 janvier 1908.

Ces immigrants anglais ont toute ma sympathie. Je crois que nombre d'entre eux, avec le temps, feront d'excellents citoyens ; mais c'est sous l'effet de fausses représentations, à mon avis, que ces gens ont été amenés à s'établir dans cette partie du pays. Je ne saurais dire si ces fausses représentations ont été faites au département, ou par les agents du département, mais il est certain qu'à leur arrivée ces immigrants constatèrent qu'il n'y avait pas d'ouvrage pour eux. Il n'est pas nécessaire que je répète au ministère ce que j'ai déjà dit, que j'ai vu de mes yeux cinquante à soixante immigrants arrivés par le Pacifique-Canadien, à la gare de Chatham, un samedi soir, et qui y restèrent jusqu'au lundi suivant, sans que personne s'en mît en peine, sauf quelques particuliers, qui les secoururent. Tel est l'état de choses qui existe dans la ville de Chatham au détriment des journaliers et des ouvriers qui y étaient établis avant l'arrivée de ces immigrants.

Je n'ai rien à dire contre les immigrants eux-mêmes, car je crois que beaucoup d'entre eux finiront par faire de bons citoyens ; mais je dis qu'il a été nuisible au Dominion et à la partie du pays que je représente, qu'on nous ait envoyé ces personnes sans ressources en les trompant par de faux renseignements. Tous ces immigrants ont des parents en Angleterre, et situés comme ils le sont, sans ouvrage et obligés de compter sur le public pour leur subsistance, ils vont naturellement écrire à leurs amis de la métropole, ce qui aura l'effet d'empêcher nombre d'immigrants désirables de se transporter au Canada. A ma demande, la Chambre a ordonné la production de deux états relatifs à cette question, et malgré mes instances auprès du ministre, ils n'ont pas encore été déposés. Récemment j'ai déclaré à la Chambre que je ne croyais pas que 50 p. 100 des immigrants placés sur des fermes dans ma localité y demeuraient, et que même, à mon avis, il ne se trouvait pas de fait 25 p. 100 de ces immigrants dans la circonscription. Je pense pouvoir être en état de le prouver au ministre quand les documents seront produits ; je le crois, bien que les agents d'immigration retirent $2 par tête pour les immigrants qu'ils placent sur ces fermes. J'ai reçu une copie de la circulaire suivante émise par le département de l'Intérieur :

Département de l'Intérieur,
Ottawa, 30 janvier 1908.

Monsieur,—On m'apprend que J. Collery, immigrant récemment arrivé au Canada avec sa femme, s'est engagé chez vous comme ouvrier agricole. Auriez-vous l'obligeance de me dire si tel est le cas, s'il est toujours chez vous, quelle satisfaction il vous donne et quel salaire il reçoit? Je vous demande ces renseignements, afin de me rendre compte des services que rendent ces immigrants aux cultivateurs de l'Ontario. Veuillez écrire votre réponse ci-dessous et vous servir de l'enveloppe que vous trouverez sous ce pli et qu'il n'est pas nécessaire d'affranchir en me la renvoyant.

A mon avis, le département de l immigration a très bien fait d'émettre cette circulaire, et j'espère qu'il en sera fait une ample distribution. Dans ce cas-ci, elle était adressée à une personne du nom de Mason, du township de Dover, où j'ai passé ma jeunesse, et de qui j'ai entendu parler. Voici le texte de sa réponse à la circulaire en question :

Chatham (Ontario), 8 février 1908.

Je n'ai jamais eu d'immigrant chez moi. J'ai demandé de l'aide à M. Waugh qui ne m'a jamais envoyé personne, bien que j'eusse demandé de la main-d'œuvre utilisable pour mon besoin; et il ne m'est jamais venu d'immigrant.

DAVID MASON.

Le ministre constatera, je pense que les cas de cette nature sont nombreux, et c'est pourquoi j'ai demandé que tout certificat donné par des cultivateurs à des agents d'immigration et mettant ceux-ci à même de retirer dans chaque cas deux dollars du Gouvernement, fussent déposés sur le bureau.

Lorsque les documents seront produits, je serai en mesure, si je ne me trompe, de démontrer au ministre de l'Intérieur que son département n'est pas conduit dans l'intérêt de la province d'Ontario, ni de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. M. Waugh a retiré $1,500, ce qui voudrait dire qu'il a placé 700 immigrants dans le voisinage de Chatham ; et si le département est en mesure de prouver que ce nombre d'immigrants s'y trouve qu'ils sont convenablement placés, je serai le premier à en rendre hommage à M. Waugh et au département. Mais d'après les renseignements que je tiens de bonne source on ne saurait trouver dans cette région la moitié de ce nombre. J'observe que l'honorable député de Kent-est (M. Gordon) a demandé le dépôt d'un état semblable longtemps après que j'eus fait ma demande, et il a déjà reçu sa réponse, bien que je n'aie pas encore reçu la mienne. L'honorable député de Kent-est, pour qui j'ai le plus grand respect, corroborera, je pense, ce que j'ai dit au sujet de la condition des immigrants qui ont été placés dans le voisinage de Chatham. Il lit, j'en suis sûr, les journaux de la localité, tant conservateurs que libéraux, où le Gouvernement se trouve censuré pour avoir permis le placement dans ce district d'un si grand nombre d'immigrants sans ressources. Beaucoup de nos cultivateurs sont durant l'été à la recherche de main-d'œuvre agricole, et il faudrait prendre toutes les précautions pour attirer vers nos bords des immigrants du type agricole, qui pourraient être de quelque aide à nos cultivateurs. Je suis tout à fait hostile à la dépense de grosses sommes en vue du recrutement d'immigrants pour distribution dans tout le Canada, et si les immigrants ainsi recrutés sont en général du type que nous avons connu dans ma région, je vais être confirmé dans mon opinion. J'étais opposé à la conclusion du marché intervenu entre le Gouvernement et la compagnie North Atlantic Trading, et je suis également opposé au mode de recrutement des immigrants en vogue depuis un certain temps. Je suis d'avis que le Gouvernement devrait avoir des agents chargés de conseiller et de guider les immigrants, une fois qu'ils seront débarqués sur nos bords ; mais je pense qu'on se trompe en nommant ces agents à l'aveuglette, car nous sommes exposés à ce qu'ils profitent de leur situation pour soutirer quelques centaines de dollars à la caisse fédérale, sans donner à leur travail l'attention qu'ils devraient y donner.

Le ministre ne saurait se contenter de payer de faibles appointements comme rémunération d'un travail de cette importance, et il pourrait nommer dans ce but, par exemple, le candidat de son parti, ou l'ancien député de la circonscription, qui aurait plus à cœur l'intérêt du public, et verrait à satisfaire aux besoins des cultivateurs et de toute la population beaucoup mieux qu'on ne le fait actuellement.

J'ai beaucoup d'estime pour les immigrants qui ont été amenés dans le comté de Kent et je regrette de les voir dans une situation aussi pénible et dont le Gouvernement actuel est seul responsable. Nous aurions pu pourvoir aux besoins de quelques-uns, mais quand ils arrivaient à pleins convois, la situation devenait embarrassante. Je suis certain que le département a été mis au courant.

Je vois que M. Waugh nie que la moitié de ces immigrants aient quitté les cultivateurs chez lesquels ils avaient été placés, et que le quart environ sont sortis des limites du comté. Eh ! bien, je laisserai à n'importe quel habitant du comté, tant soit peu au courant de la situation, à décider entre M. Waugh et moi.

J'espère que l'honorable ministre déposera l'état que j'ai demandé, donnant les noms des immigrants placés chez chaque cultivateur et les sommes reçues par chaque agent. Si des formules semblables sont distribuées dans toute la province d'Ontario je demanderai aussi qu'elles soient déposées, et quand j'en aurai pris connaissance, je suis certain que je réussirai à convaincre le ministre que ce service public, dans mon comté du moins, n'est pas administré dans l'intérêt public. J'espère que le dépôt de ces documents ne se fera pas trop attendre.

M. D. A. GORDON (Kent-est) : Puisque mon nom a été mêlé à cette question d'immigration dans Kent-est, je crois de mon devoir d'en dire un mot. Je félicite l'honorable député de Kent-ouest (M. Clements) de son changement d'attitude à l'égard des immigrants et des agents d'immigration. Il y a quelque temps il était disposé à les condamner en bloc.

Autant que j'ai pu m'en convaincre, je crois que l'attitude qu'il prend sur cette question ne représente pas du tout le sentiment et les vœux des cultivateurs. Cela ressort clairement des lettres que j'ai reçues de ses propres amis et on me permettra d'en citer quelques-unes. La première est ainsi conçue :

Chatham (Ont.), 22 janvier 1908.

Monsieur D. A. Gordon,
Membre du parlement,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—Je certifie par la présente lettre que je connais M. James Waugh depuis nombre d'années pour un homme honnête et droit sous tous les rapports et un excellent citoyen. Si je regarde la manière dont il s'est acquitté de ses fonctions d'agent d'immigration, je dis qu'il a très bien fait.

Etant en relation constante avec les cultivateurs dont j'achète des fruits, je suis en état de savoir ce qui en est, et je dis que beaucoup de cultivateurs auraient manqué de main-d'œuvre sans M. Waugh. J'ajouterai qu'on a été satisfait du plus grand nombre des immigrants qu'il a placés. Le seul reproche que je pourrais lui faire serait d'être un ardent libéral, et cela ne m'agrée pas. Si vous ne me connaissez pas, je suis le frère de M. H. J. French, maire de Camden, et grand expéditeur de pommes d'hiver.

Bien respectueusement,
THOMAS W. C. FRENCH.

J'ai une autre lettre qui est plutôt longue, mais elle traite spécialement de la question soulevée par mon honorable ami quant aux sommes reçues par M. Waugh. L'auteur de la lettre demande si l'on suppose que M. Waugh va se consacrer à ce travail gratuitement. Il déclare que le service a été bien fait ; qu'en général, les cultivateurs ont été contents de ces immigrants, bien que quelques-uns aient pu mal tourner. Il dit que c'est honteux de décrier ces immigrants et le travail de M. Waugh. Ce correspondant se déclare aussi conservateur et signe, George Wilson.

Je possède plusieurs autres témoignages favorables à M. Waugh. Il est vrai que nous avons quelques sans-travail à Chatham, mais si on considère que 150,000 immigrants sont venus au Canada l'an dernier, on peut s'attendre à ce qu'il s'en trouve quelques-uns auxquels le pays ne convient pas.

Mon honorable ami croit qu'à peine un quart de ceux qui sont venus a été employé par les cultivateurs. Je ne crois pas que ce soit exact. Dans cette partie du pays, nous avons un très grand besoin d'ouvriers de ferme et je ne crois pas qu'il y ait trois familles nécessiteuses dans la région. Ceux qui se sont établis dans le comté font d'excellents citoyens. Ils se sont vite conformés au milieu dans lequel ils vivent et nous les respectons tous comme nos égaux sous tous les rapports.

Le Gouvernement doit être félicité du travail qu'il s'est imposé pour répondre à un besoin qui se fait peut être plus sentir dans Ontario que dans toute autre partie du pays. Quand on tient compte du nombre considérable d'immigrants qui nous arrivent, il ne faut pas s'étonner si quelques-uns tombent dans la misère, mais il serait très injuste de tirer parti de cette exception pour condamner la politique du Gouvernement.

M. CLEMENTS : Puisque l'honorable député de Kent-est représente une partie de la ville de Chatham, je lui demande de dire franchement s'il approuve l'agent et le département d'avoir placé un certain nombre de ces immigrants dans la ville et les environs, comme on le fait depuis six mois.

M. GORDON : Je tiens de bonne source qu'un grand nombre de ces immigrants n'ont été placés ni par l'agent ni par le département. L'agent lui-même m'informe qu'un membre bien connu du clergé a fait un relevé de la situation et rapporte qu'au moins trente-six de ces immigrants sont venus là de leur propre mouvement, sans aucune sollicitation de l'agent ou du département.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Je ne veux pas parler longuement aujourd'hui sur cette question, car j'espère que nous aurons bientôt l'occasion de la discuter à fond. Je tiens seulement à dire quelques mots de l'agent local, M. A. B. Miller. Il a reçu du département environ $200 pour ses services, mais je crois qu'il ne s'est jamais beaucoup préoccupé des besoins des immigrants. On me dit qu'un certain nombre d'entre eux étaient arrivés à notre gare par une très vilaine nuit, sans savoir où aller, et que M. Miller est rentré tranquillement chez lui, en les abandonnant à leur sort. Sans l'obligeance de quelques personnes charitables, ils auraient passé la nuit dehors.

De plus, M. Miller est un des agents électoraux les plus actifs de la division. Non content de voir à la revision des listes électorales dans notre municipalité, dans l'intérêt du parti libéral, il va faire le même travail dans les municipalités avoisinantes.

Je suis informé aussi qu'il a accepté de l'argent de certains cultivateurs pour leur procurer des aides. Ce n'est pas le meilleur agent que le Gouvernement pouvait choisir. Il est tellement fanatique qu'il peut difficilement rendre justice à des adversaires et il n'a pas assez d'influence pour se faire craindre.

Si le Gouvernement doit nommer des agents pour prendre soin des immigrants, il devrait choisir quelqu'un qui s'occuperait d'eux, au lieu de les abandonner au milieu de la nuit et de s'en rapporter à la charité des habitants. Plusieurs de ces immigrants avaient de l'argent, s'ils avaient seulement su où aller acheter des vivres. On dut les loger dans des maisons inhabitées et ils furent nourris par les voisins. Un marchand d'occasion qui avait quelques pièces vides au-dessus de son magasin, en logea quelques-uns pour la nuit. Il leur prêta des meubles et les installa aussi confortablement qu'il put, pendant que M. Miller était retourné chez lui sans s'inquiéter d'eux.

J'espère avoir bientôt l'occasion de discuter toute la question de l'immigration. Je ne doute pas que la majorité ministérielle dans cette Chambre n'approuve la politique du Gouvernement, mais je crois qu'elle ne sera pas approuvée par le peuple.

## INCIDENT.—LA TRADUCTION FRANÇAISE DES TEXTES OFFICIELS.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir à vous retenir au fauteuil quelques instants de plus, mais c'est la seule occasion que

j'aie de signaler à l'attention de la Chambre et plus particulièrement du très honorable premier ministre, une chose qui dégenère en un véritable abus. De par la Constitution la langue française et la langue anglaise sont officielles en ce pays. Si les Canadiens français ne se prévalent pas plus souvent de leur droit de parler français dans cette Chambre, je suis certain que nos amis de langue anglaise nous tiennent compte de notre complaisance, mais je considère que nous avons le devoir d'exiger que les textes officiels qui sont imprimés dans les deux langues soient redigés en bon français et en bon anglais.

Mais depuis quelques années, nos traducteurs paraissent avoir une tendance de plus en plus accentuée à employer des mots anglais à la place de mots français. La plupart des projets de loi et autres travaux législatifs de la Chambre sont d'abord redigés en anglais, et dans la traduction, nos traducteurs semblent perdre de vue que ce que nous attendons d'eux, c'est qu'ils rendent le texte original en bon français et non en une espèce de langue composite.

Nos recueils de lois et les comptes rendus officiels de nos débats sont distribués dans le monde entier. Que doit penser un Français de France qui lit dans la table des matières du recueil des lois de 1907 : "Loi concernant la compagnie de Brockville, Westport and Northwestern Railway Company"?

Je pourrais citer une vingtaine de titres traduits de cette façon. On peut les voir dans la table des matières du recueil des lois de 1907. Si toutes la traduction était faite de cette manière on pourrait croire que les noms de ces compagnies sont assimilés aux noms propres et ne doivent pas être traduits. Mais il n'y a rien de cela ; on ne suit aucun système établi. On verra, par exemple, "Loi concernant la compagnie de chemin de fer de Calgary et Edmonton". Un peu plus bas " Loi concernant The Canada Northern Ontario Railway Company". La chose me paraît du dernier ridicule et j'espère qu'il me suffira de la signaler pour qu'on y apporte un remède. Ces négligences paraissent s'être introduites dans la traduction depuis que le personnel des traducteurs est sous la direction d'un Canadien français. Il y a cinq ans passé les débats de la Chambre des communes et les lois du Canada étaient rédigés en bon français et il est regrettable que cette déformation se soit produite sous la direction d'un homme de ma langue.

Cette traduction décousue peut donner lieu à de graves complications devant les tribunaux. Prenons, par exemple, les documents parlementaires de 1908 et que voyons-nous? Voici un projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie: "Bill (n° 7), Loi constituant en corporation The Northern Life Insurance Company." Le titre de la compagnie n'est pas traduit. Prenons encore le projet de loi n° 8 "Loi concernant la Tobique Manufacturing Company." Or, cette compagnie a été autorisée par une loi de la 61e Victoria, chapitre 116, 1898. Sous quel titre a-t-elle été autorisée? Sous le titre de " La manufacture de la Tobique." Aujourd'hui, le titre français est entièrement mis de côté. Passons au projet de loi (n° 13), "Loi concernant la British Columbia Southern Railway Company." Or, dans le recueil des lois de 1899, cette même compagnie porte le titre de "La compagnie du chemin de fer du sud de la Colombie-Britannique." Le titre du projet de loi n° 15 est ainsi traduit: "Loi concernant le Esquimalt and Nanaimo Railway Company." Cependant, dans toutes les lois antérieures concernant cette compagnie, elle est désignée sous le titre " La compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo."

Si nous devons avoir une version française de nos lois, voyons à ce qu'elles soient rédigées en bon français. Autrement ce serait faire peu de cas d'un droit sur lequel nous devons veiller avec un soin jaloux.

Si on passe au Sénat, on peut lire à l'ordre du jour de cette chambre: "Troisième lecture du Bill intitulé : An Act respecting the Canadian Pacific Railway." On conviendra que c'est une traduction défectueuse, car cette compagnie est connue au Canada et dans le monde entier sous le titre français de " Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ".

Comme je le disais en commençant, la chose est dégénérée en abus, et si on n'y apporte pas un remède, le mal ira en grandissant. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Lemieux) ne peuvent faire autrement que partager absolument mes idées. Ils savent que dans beaucoup de comtés de la province de Québec une personne parlant l'anglais peut très bien se faire comprendre. Je proclame avec orgueil qu'on peu dire cela d'une bonne moitié des comtés de la province de Québec. Mais il y en a d'autres où l'anglais est très peu répandu, et celui qui voudrait y parler par exemple, du Crow's Nest Pass Railway ne serait pas compris, tandis que tout le monde saurait de quoi il s'agit s'il disait: " Le chemin de fer du Nid-de-Corbeau."

Je crois que c'est une question qui vous concerne, monsieur l'Orateur, vu que ce travail est fait par les traducteurs de la Chambre des communes. Mais que la chose relève de M. l'Orateur, ou de l'honorable premier ministre, j'espère qu'on apportera remède aux abus que je viens de signaler et qu'on ne pourra pas dire plus tard que ces empiètements sur nos droits ont pris naissance à l'époque où nous avions pour premier ministre du Canada un Canadien français de la province de Québec.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami sait bien que je n'ai pas plus d'autorité que lui dans ces questions de traduction. Ce travail est fait par un personnel de traducteurs sous la direction de la Chambre elle-même. La Chambre peut donner

des ordres sur la manière dont la traduction doit être faite, mais le Gouvernement ne le peut pas. J'ai constaté qu'il existe beaucoup de divergence d'opinion sur ces questions, parmi les traducteurs ; les uns insistent pour traduire d'une manière et les autres, de l'autre. Il y a aussi des noms qui, je crois, ne peuvent pas être traduits. Ainsi, certaines institutions charitables, comme La Société Saint-Vincent-de-Paul ou l'Union Saint-Joseph, ont été autrefois autorisées sous leur nom français et, à mon avis, dans une traduction anglaise il faudrait conserver ces noms français. Supposons encore que le Crédit mobilier de France s'adresse à ce Parlement pour en obtenir une charte afin d'étendre ses opérations au Canada. Le "Crédit mobilier" est un nom historique; il ne serait pas possible de le traduire en anglais et de lui conserver sa signification propre.

Mais je considère que c'est allé trop loin que de ne pas traduire en français le nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je partage l'avis de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Le simple bon sens nous dit que les noms qui peuvent être traduits devraient l'être et que ceux qui ne peuvent pas être traduits doivent rester tels qu'ils sont.

Il serait difficile d'amener les traducteurs à s'entendre sur une règle uniforme. L'acte de l'Amérique britannique du Nord a été traduit en 1868. Cette traduction peut être bonne ou mauvaise—je ne me prononce pas sur ce point. Mais quand il s'est agi de la revision des lois, quelques traducteurs voulaient reprendre cette traduction. Quand le cas me fut soumis j'ai décidé qu'il ne fallait pas y toucher—cette version française est devenue historique, elle est connue de tous et il vaut mieux la conserver telle qu'elle est, même si le changement devait être une amélioration sous certains rapports.

J'approuve une grande partie de ce que vient de dire l'honorable député de Beauharnois. Nous devons respecter notre langue autant que possible, et chaque fois qu'une chose est susceptible d'être traduite, nous devrions la traduire. On a conservé dans nos lois, sans les traduire, certains noms de l'une ou de l'autre langue, et je ne vois aucune raison pour motiver cette omission.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Ce qui frappe surtout dans la version française de la table des matières, c'est le manque d'uniformité. Je pense comme l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) et l'honorable premier ministre qu'il faut traduire entièrement et fidèlement autant que possible—et dans la plupart des cas, il est possible de traduire fidèlement. A certains endroits, le caractère hybride de cette table des matières est quelque chose de surprenant. Voici un cas que mon honorable ami n'a pas mentionné et que je tiens à signaler à l'attention de l'honorable premier ministre :

99 Loi concernant la Tobique Mines Railway Company.

Nous avons ici un mot français et quatre mots anglais—la pire absurdité qu'on puisse concevoir. Les efforts du traducteur semblent s'être arrêtés à l'article "la" et le reste a été laissé en anglais.

Il y a un autre point sur lequel je désirerais avoir quelques explications. Environ 90 fois sur 100 le mot loi est employé comme l'équivalent du mot anglais "Act" et dans les 10 autres cas, on se sert du mot "Acte". J'ai examiné la table des matières attentivement pour voir s'il y avait une distinction technique ou méthodique, mais je n'en ai découvert aucune. On se sert du mot "Acte" et du mot "loi" indifféremment pour désigner une loi d'intérêt public ou une loi d'intérêt privé. L'un deux doit être le mot propre et je ne vois pas la nécessité de ces distinctions.

Sir WILFRID LAURIER : La raison en est qu'un traducteur préfère le mot "Loi" et un autre le mot "Acte". Il m'est arrivé une fois ou deux d'avoir à discuter avec un des traducteurs qui insistait pour introduire des mots nouveaux qui ne sont pas admis dans ce pays. Une fois, entre autres, un des traducteurs tenait pour l'expression "Code pénal". Je me suis opposé, et j'ai demandé qu'on mît "Code criminel". Le traducteur prétendit que l'expression n'était pas française. Je me rendis à la bibliothèque et je lui fit voir "L'Ordonnance Criminelle". En fait, quelques-uns de ces traducteurs sont plutôt personnels, et il n'est pas facile de les amener à s'entendre. J'admets franchement qu'il serait préférable d'avoir de l'uniformité ; mais mon honorable ami (M. Bergeron) admettra aussi qu'il y a certains noms qui ne peuvent pas être traduits.

M. BERGERON : Cela s'applique plutôt à la traduction du français en anglais que de l'anglais en français.

Sir WILFRID LAURIER : Le cas est le même pour les deux langues. Il y a, par exemple, une compagnie d'assurance autorisée par la législature de Québec sous le nom de la "Sauvegarde". Comment mon honorable ami traduirait-il cela ? Il ne le pourrait pas et force lui serait de garder le nom original. Mais dans le cas que cite l'honorable chef de l'opposition, je ne vois pas pourquoi on n'a pas traduit le nom de la Tobique Mines Railway Company.

M. R. L. BORDEN : Je conseillerais de réunir les traducteur en cas de dissentiment et que l'avis de la majorité fasse loi.

M. BERGERON : Il y a le traducteur en chef.

M. R. L. BORDEN : Il doit certainement y avoir une autorité à laquelle on puisse en appeler, afin d'établir de l'uniformité. La

langue française est officielle dans ce pays et il n'est que juste, comme, le dit mon honorable ami (M. Bergeron) qu'elle soit employée dans toute sa pureté. On ne devrait pas varier ainsi les titres de la version française de nos lois.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, il ne faut pas être injuste envers les traducteurs. Depuis cinq ou six ans la traduction est, en général, mieux faite de beaucoup. Je comprends qu'on trouve plutôt étrange de voir dans les recueils des lois des titres comme ceux qui viennent d'être mentionnés, mais je suppose que les traducteurs sont d'avis qu'il vaut mieux laisser le nom officiel des compagnies dans la langue de la province où elles existent. Mais dans le cas de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, je ne vois pas pourquoi on n'emploie pas les deux versions, le nom officiel et la traduction. Beaucoup d'obligations de cette compagnie sont détenues en France et il est assez probable que ces obligations sont en français ; il n'y a donc pas de raison pour que dans nos lois nous ne donnions pas la véritable traduction.

Comme on l'a fait observer, les traducteurs sont passablement réfractaires à la discipline.

On en rencontre qui prétendent que sir Georges Cartier a commis une faute lorsque dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord il a traduit le mot " Dominion " par le mot " Puissance ". Nous disons " Puissance du Canada " pour " Dominion of Canada ". Il est possible que ce ne soit pas une traduction littéralement exacte, mais elle rend bien l'idée. Dans ma province, cette traduction a soulevé de longues polémiques, mais aujourd'hui tout le monde reconnaît que sir Georges Cartier avait raison quand, pour rendre l'idée qu'implique le mot " Dominion " il se servait du mot " Puissance ".

Depuis que je suis à la tête du département des Postes, je me suis attaché à respecter, autant que possible, les noms historiques des localités. Je ferai observer à nos honorables amis de l'Ouest qu'ils n'ont pas toujours eu le même respect des noms historiques et qu'ils ont fait certains changements qu'on pourrait qualifier de criminels. Il y a, par exemple, " Rainy River ". Le vrai nom est rivière de la Reine qui lui a été donné par les anciens voyageurs et que nos amis de langue anglaise ont transformé en " Rainy River ". Prenons aussi " Carter's Lake ", dans l'Ouest. Le vrai nom est lac Cartier, d'après le découvreur du Canada.

La compagnie de la baie d'Hudson avait conservé tous les anciens noms. Si on lit le document par lequel la compagnie transfert son territoire au Canada, on retrouve toute une liste des noms historiques en usage à cette époque. Nous voyons, par exemple le pas du Nid-de-Corbeau qu'on a traduit " Crow's Nest Pass ". Il y a aussi " Moosejaw ". Les trappeurs et les anciens voyageurs de la compagnie de la baie d'Hudson et de la compagnie du Nord-Ouest: avaient baptisé cet endroit Mâchoire de l'Orignal. Dans mon comté, il y a un cap qu'on appelait autrefois le cap d'Espoir. Nos amis de langue anglaise, peut-être pas du Canada, mais des Etats-Unis, l'ont appelé " Cap Despair " et les Canadiens français, en retraduisant, en ont fait le cap Désespoir. J'espère que nos amis de langue anglaise se montreront plus circonspects à l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Dans la province de la Nouvelle-Ecosse il y a un endroit appelé le cap d'Or. Les marins ne le connaissent que sous le nom de cap Doré.

M. BLACK : Il y a dans la Nouvelle-Ecosse un endroit superbe connu sous le nom de Bear River (rivière à l'Ours), nom qui fait supposer que c'est là que des ours avaient leur tanière ou se donnaient rendez-vous. Cet endroit charmant où les enfants vont cueillir des petites baies n'est autre que la rivière Hébert, dont le nom a été changé en celui de Bear River. Il serait fort à souhaiter que l'on conservât ces noms français si jolis.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Service maritime et fluvial.—Enquête sur les naufrages, $9,000.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai exposé hier l'objet de ce crédit.

M. SPROULE : Se tient-il des enquêtes en chaque cas?

L'hon. M. BRODEUR : Non. Nous faisons une enquête préliminaire, puis, lorsqu'il y a a lieu, une enquête régulière. D'ordinaire le percepteur des douanes ou le préposé de l'engagement au port le plus rapproché font un rapport au ministère, et c'est sur ce rapport ou même parfois sur les comptes rendus des journaux que nous nous fondons pour ordonner une enquête préliminaire. Quand l'enquête révèle que les fonctionnaires n'ont pas bien rempli leur devoir, nous instituons ce que nous appelons un tribunal et ordonnons une enquête régulière. Les intéressés ont droit de comparaître et de répondre aux accusations portées contre eux ; lorsqu'il est établi qu'ils ont manqué à leur devoir, on les suspend ou bien on annule leur certificat.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les noms et où se trouve le siège des deux compagnies de sauvetage subventionnées par le Gouvernement, et quelles sommes leur sont payées?

L'hon. M. BRODEUR : Les compagnies de sauvetage, à chacune desquelles nous payons $10,000, ont leur siège dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Anglaise ; ce sont : la compagnie Davie, à Québec, la Dominion Coal Company, à Sydney, et la compagnie de Sauvetage de la Colombie-Anglaise, à Victoria.

M. R. L. BORDEN : On paie le même montant à chacune?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, $10,000.

M. R. L. BORDEN : A quelles conditions ces compagnies sont-elles subventionnées ?

L'hon. M. BRODEUR : Elles doivent tenir constamment sous vapeur certain bateau muni de pompes perfectionnées et pourvu de tous les appareils qu'il faut pour se porter au secours de tout navire en détresse. Bien qu'elle n'y soit pas tenue par son contrat, la Dominion Coal Company nous a fait savoir qu'elle fera servir plus d'un bateau à cette fin. La surveillance de ces compagnies s'exerce sur une superficie immense comprenant le golfe Saint-Laurent, le littoral de l'Atlantique et la baie de Fundy.

M. R. L. BORDEN : A-t-il été tenu compte des circonstances où l'on a eu besoin des services de ces bateaux, et pourriez-vous nous faire part des services réels qu'ils ont rendus au cours de l'année dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : Chaque fois que leurs bateaux se portent au secours d'un navire, les compagnies font un rapport qu'elles adressent au ministère.

M. R. L. BORDEN : Combien de fois ont-elles prêté leurs services au cours de l'année dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : Je vais prendre note de la question et fournirai le renseignement lorsque l'item reviendra sur le tapis.

M. R. L. BORDEN : A-t-il été spécifié quelque condition quant au genre de bateau et à la composition des équipages ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, le genre des bateaux est spécifié au contrat. Ces bateaux sont examinés par nos inspecteurs et nous savons en quel état ils se trouvent.

M. R. L. BORDEN : Dans les limites du champ assigné à ces compagnies de sauvetage, ne se trouve-t-il pas d'autres postes de sauvetage non subventionnés, maintenus par des particuliers et auxquels les postes subventionnés font concurrence ?

L'hon. M. BRODEUR : Il se peut qu'il y ait d'autres postes de sauvetage dans le champ assigné aux compagnies subventionnées. Je ne sache pas qu'il s'en trouve dans la province de Québec ni dans la Colombie-Anglaise ; il y en a peut-être à Halifax, mais je n'en suis pas sûr. Lorsque nous avons fait soummissionner le service du littoral de l'Atlantique, nous avons reçu un certain nombre de soumissions, et je crois que quelques soumissionnaires ont mentionné qu'ils étaient possesseurs d'appareils de sauvetage. On nous a appris qu'il existe d'autres appareils de sauvetage, mais il ne s'en trouve assurément pas d'aussi effectifs que ceux des compagnies subventionnées.

M. SPROULE : Avez-vous des postes de secours sur les bords du lac Supérieur ou de la baie Georgienne ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais savoir si l'on a tenté de remédier à l'état de choses qui s'accusait en Colombie-Anglaise il y a deux ou trois ans. Le ministre se rappelle peut-être certain naufrage malheureux où nombre de personnes perdirent la vie. J'oublie le nom du navire et ne me rappelle plus l'endroit où la catastrophe se produisit. Mais je sais que la population de la Colombie-Anglaise en fut assez profondément troublée. Nombre de vies se perdirent que l'on aurait pu sauver si les gens avaient eu à leur disposition les appareils nécessaires. Dans le temps, si je me rappelle bien, le ministre nous apprit qu'il allait remédier à la situation, et j'aimerais savoir ce qu'il a fait dans ce but.

L'hon. M. BRODEUR : L'accident s'est produit à la pointe Carmanah, sur la côte de l'île Vancouver ; dans le cours des dernières années il s'en était produit toute une série dans les environs. A l'époque où celui-là survint, il n'existait pas de poste de secours ; c'est pourquoi nous avons subventionné cette compagnie de sauvetage, et subséquemment, établi à la pointe Pachena et la pointe Carmanah des feux et des stations d'alarme pour les temps de brume. A l'heure actuelle, pour nous rendre au sentiment qui s'est manifesté en Colombie-Anglaise, nous faisons établir sur les bords de l'île Vancouver un sentier d'une longueur de plusieurs milles par où l'on pourra transporter les porte-amarre d'un endroit à l'autre. Depuis que nous avons commencé d'établir ce sentier, il nous a permis de prévenir un très sérieux accident. Les travaux sont en voie d'exécution et seront terminés l'an prochain.

M. R. L. BORDEN : Il y a environ deux ans, nous avons discuté la question de l'établissement au Canada, tant au bord de la mer qu'autour des lacs, de postes de secours comme il en existe en Angleterre. A-t-on pris quelque disposition à cet égard ?

L'hon. M. BRODEUR : L'année dernière je me suis fait ouvrir un crédit qui m'a permis de m'occuper un peu des postes de secours.

J'ai par devers moi une carte indiquant où ils se trouvent. Il n'y en avait pas dans l'île du Prince-Edouard, et mon honorable ami n'est peut-être pas sans savoir qu'il s'est

produit un très grave accident près de la pointe de l'Est, il y a environ dix-huit mois. Le sentiment populaire semblait vouloir que l'on oubliât le poste de secours de Charlottetown parce que le canot de sauvetage pouvait aisément se transporter par chemin de fer de cette ville aux différentes parties de l'île. Nous avons établi un canot et un patron de chaloupe à Souris, et nous en avons fait autant à Alberton.

A Richibouctou (Nouveau-Brunswick), un canot de sauvetage a été confié aux soins du maître du port et nous avons fourni un autre à la Pointe-aux-Esquimaux. En Colombie-Anglaise, nous avons établi un canot insubmersible et un patron à Ucluelet; nous avons fait la même chose à Cohoes. Nous avons doté la côte de cette province du premier canot de sauvetage à moteur qui soit au Canada, bien que ce type soit depuis un certain temps à l'essai aux Etats-Unis. Longtemps le colonel Anderson, dont je suis les conseils en ces matières, s'est montré assez réservé à l'égard de ces sortes d'embarcations, mais l'expérience de ces dernières années l'a amené à penser que nous ferions bien d'acquérir un canot de ce genre.

M. BERGERON : Où l'a-t-on acheté ?

L'hon. M. BRODEUR : Aux Etats-Unis. Ce sont des embarcations spéciales qui ne se construise qu'aux Etats-Unis.

M. BERGERON : Quelles en sont les dimensions ?

L'hon. M. BRODEUR : Il a trente-six pieds de longueur et est muni d'un moteur de 40 chevaux.

M. BERGERON : Il y a quelques années, il s'est soulevé à la Chambre un débat au sujet de certain bateau de la côte de la Colombie-Anglaise ; à la suite d'un accident, on s'était aperçu qu'il n'était aucunement propre au sauvetage.

M. MACPHERSON : C'était un bateau pour le sauvetage des marchandises, ce qui est bien différent d'un canot destiné au sauvetage des gens.

M. R. L. BORDEN: Vous avez doté l'île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Anglaise de canots de sauvetage ; n'avez-vous rien fait pour la Nouvelle-Ecosse ?

L'hon. M. BRODEUR : Mais si ; sous ce rapport, c'est la Nouvelle-Ecosse qui est la mieux pourvue.

M. R. L. BORDEN : Car la Nouvelle-Ecosse est la province dont la côte est la plus étendue.

L'hon. M. BRODEUR : A chacun des endroits suivants de la Nouvelle-Ecosse il se trouve un canot de sauvetage : à l'île Saint-Paul, à Scatarie, à White-Head, près Canso, à l'île Pictou, à l'île de Daniel, à Herring-Cove et à Duncan-Cove, près Halifax ; à Blanche, à Black's-Harbour, à l'île du Phoque, à Yarmouth, à Westport et à Grand-Manan.

M. R. L. BORDEN: Les équipages se composent-ils tous de volontaires?

L'hon. M. BRODEUR : Oui ; mais on leur paie le temps qu'ils consacrent à l'exercice.

M. BERGERON : Le canot à moteur dont vous avez doté la Colombie-Anglaise est-il jugé assez grand pour effectuer le service qui lui est assigné?

L'hon. M BRODEUR: Oui; il est beaucoup plus grand que les canots à rames dont on se sert d'ordinaire.

M. MACPHERSON : Connaissant bien la côte de la Colombie-Anglaise, je tiens à dire que si ce canot à moteur s'était trouvé sur les lieux lors du naufrage du "Valencia", il n'y aurait pas eu de pertes de vie. Trente-six heures durant les naufragés se sont cramponnés à ce navire, et s'il s'était trouvé là un bateau à faible tirant capable de supporter la mer—et je me suis déjà fait surprendre par une mer aussi orageuse—il aurait pu effectuer le sauvetage de ces malheureux. Les autorités maritimes de la Colombie-Anglaise m'apprennent que ce canot est capable de résister à une très grosse mer.

Je félicite le ministère des mesures qu'il prend à l'égard du service de sauvetage à la Colombie-Anglaise. A Ucluelet, il s'est acquis les services d'un baleinier qu'il tient à la disposition des phares, lesquels sont reliés entre eux par les lignes télégraphiques ou téléphoniques établies le long de la côte. Lorsqu'on aperçoit un navire s'en allant à la dérive vers une côte abritée contre le vent, vers le Pas-de-Melfort, par exemple, on n'a qu'à envoyer à son secours le baleinier d'Ucluelet. L'automne dernier, cette partie de la côte aurait été le théâtre d'une véritable catastrophe si le ministère n'avait eu soin de s'assurer les services de ce baleinier de la station de pêche. Si l'on signale quelque navire en détresse à la Pointe Carmanah d'un côté, ou vers le cap Beale, de l'autre, on n'a qu'à téléphoner pour que ce canot à moteur se porte immédiatement à son secours. Ceci comprend onze milles de la partie la plus dangereuse de la côte. Il n'est plus possible maintenant, je crois, qu'il se produise de désastre en cet endroit, étant donné que le ministère a su maîtriser la situation d'une façon qui lui fait le plus grand honneur. Je tiens pour certain que la population de la Colombie-Anglaise lui sait un gré infini des mesures qu'il a prises.

M. CLEMENTS : Ce canot à moteur a-t-il été construit au Canada ou l'a-t-on importé.

L'hon. M. BRODEUR : Il est de construction américaine et breveté. Je ne crois pas qu'il s'en trouve de pareil même en Angleterre, et ce pays est pourtant un des plus avancés du monde sous le rapport des appareils de sauvetage. Il a fallu le faire cons-

truire aux Etats-Unis et le commander à la seule maison qui construit les embarcations de ce genre.

M. BERGERON : Qu'a-t-il coûté ?

L'hon. M. BRODEUR : Dix mille dollars.

M. CLEMENTS : Je suis de l'avis de l'honorable député de Vancouver (M. Macpherson). Je sais un peu ce que sont les canots automobiles et les moteurs ; ce sont des embarcations dont le ministère fait bien de doter ce service. Mais il se construit au Canada des canots et des moteurs de ce genre. Lorsque le Gouvernement a besoin d'une de ces embarcations, les Canadiens devraient avoir l'avantage d'en soumissionner la construction.

L'hon. M. BRODEUR : Naturellement, nous aimerions mieux en donner la commande à des Canadiens. Si ce bateau donne des résultats satisfaisants, nous pourrons en faire construire d'autres au Canada d'après le modèle que nous en avons.

M. BERGERON : A-t-il été construit sur la côte du Pacifique ?

L'hon. M. BRODEUR : Il a été construit dans l'état du New-Jersey, puis transporté au Canada en chemin de fer.

M. BERGERON : Dans ce cas, on pourrait en construire n'importe où au Canada, en quelque endroit qu'on doive s'en servir ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui. L'intention du ministère, c'est que ces embarcations se construisent au Canada, si c'est possible.

M. LAW : Le ministère se propose-t-il de substituer des canots automobiles aux bateaux à rames dont on se sert actuellement?

L'hon. M. BRODEUR : Ce changement, qui entraînera une grande dépense, nous le ferons graduellement ; nous ne saurions l'effectuer tout d'un coup. Mais comme le canot dont nous avons pourvu la côte du Pacifique semble donner de bons résultats, il serait sage, je crois, d'en fournir de semblables à nos postes de secours sous le plus bref délai possible.

M. CLEMENTS : Dans la ville que je représente il y a une riche maison qui fabrique les moteurs de bateaux et construit aussi les embarcations.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Etant de ceux qui ont contribué à charger le colonel Anderson d'aller se renseigner sur les canots automobiles et de commander celui dont il est question en ce moment, on me permettra sans doute de faire quelques observations. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a acquis ce canot dans le but de veiller à la protection de la vie des gens le long de la côte de l'île Vancouver. Ce qui a le plus contribué à lui faire prendre cette détermination, c'est le naufrage désastreux qui s'est produit il y a une couple d'années, naufrage qui provoqua à la Chambre un débat au cours duquel certains députés blâmèrent le Gouvernement de n'avoir pas pourvu au matériel de sauvetage nécessaire pour le côté ouest de l'île Vancouver. Après avoir étudié la question, le ministère commanda ce canot à des constructeurs fameux de Bayonne (N.-J.).

Le colonel Anderson est allé visiter les postes de sauvetage des Etats-Unis le long de la côte de l'Atlantique, il en a étudié le matériel et s'est mis en communication avec le chef du service des postes de secours du gouvernement américain. Sur l'avis de ce fonctionnaire, le colonel Anderson nous conseilla d'acquérir un de ces canots-là pour le service de l'océan Pacifique. Le prix de l'embarcation excède un peu $10,000. Il n'a pas été demandé de soumissions, car cela était impossible dans la circonstance. Le canot est pourvu d'un moteur à gazoline de 40 chevaux installé à l'arrière, en un compartiment hermétiquement clos. Il est à redressement et à épuisement automatiques.

M. BERGERON : En a-t-on le modèle ici ?

L'hon. M. BRODEUR : Les plans et le cahier des charges en sont déposés au ministère. Outre ce moteur à gazoline, le canot est pourvu d'un mât, d'une voile et de dix paires de rames ; il a 36 pieds le longueur et est construit en acajou, qui est le bois le plus léger et le plus solide que l'on puisse faire servir à cette fin. C'est vraisemblablement le canot le plus perfectionné qui soit au monde, puisque à certains égards il est encore plus parfait que ceux dont on se sert aux Etats-Unis. Autre raison pour laquelle nous avons dû faire construire le canot dans l'Etat du New-Jersey, c'est que les plans en appartenaient au gouvernement américain qui a bien voulu les prêter au gouvernement du Canada pour cette fin. Celui qui a dirigé la construction de l'embarcation a donné au ministère l'assurance que tout était parfait. Le canot s'est construit sous la surveillance immédiate du colonel Anderson et du chef du service des postes de sauvetage des Etats-Unis. Il a filé ses douze nœuds à l'heure, et franchi les cent milles qui séparent Victoria de Bamfield par une mer tellement grosse que de très grands navires étaient obligés de se mettre à l'abri. Il peut sortir par tous les temps tout en conservant sa vitesse.

M. R. L. BORDEN : La question est de savoir s'il rentrera.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il n'y a rien à craindre ; on l'a soumis à toute sorte d'essais, on l'a même fait chavirer. Depuis, le gouvernement américain a commandé un canot semblable dont on se servira le long de la côte de l'état de Washington, immédiate-

ment au sud de l'île Vancouver. Jusqu'à un certain point, le canot est là à titre d'essai, mais on l'a mis au meilleur endroit —au creek Bamfield, à l'embouchure du détroit de Barclay, tout près de l'endroit où nombre de sinistres maritimes se sont produits au cours des dix années dernières.

M. CLEMENTS : Si le canot est tel que dit l'honorable ministre (M. Templeman), le ministère n'a pas payé trop cher en en donnant $10,000. Naturellement, la plupart des canots automobiles construits au Canada sont destinés à servir en eau calme et non à faire face aux conditions que celui-là est censé devoir affronter. Je tiens à faire observer au ministre qu'il ne doit être prévenu ni contre les marques canadiennes ni en faveur des américaines. Je fais cette observation surtout à l'égard des moteurs. Il s'en fabrique un à Chatham que recherchent les plus riches clients de New-York. Ce moteur est construit d'après un modèle français que l'on a acquis au prix d'une assez jolie somme. C'est à Chatham, croyons-nous, que se construisent aujourd'hui les meilleurs moteurs du monde. En ces matières, le Gouvernement devrait donner aux Canadiens l'avantage de soumissionner.

L'hon. M. BRODEUR : Telle est notre intention.

M. J. J. HUGHES : Je conseillerai au ministre de rechercher s'il y a lieu d'établir des porte-amarre le long de la côte. J'ai consulté à ce propos des marins expérimentés qui ont vu employer de ces appareils en Angleterre et en France ; ils sont d'opinion qu'à l'aide de ce moyen on peut sauver dix fois plus de vies qu'avec le canot de sauvetage ordinaire. On ne peut se servir utilement de ce dernier que lorsque le naufrage se produit sur une barre de sable ou à quelque distance du rivage, et que l'on lance le canot dans un port, une anse ou quelque endroit abrité. Il est impossible de le lancer à la mer sur une côte où les vagues viennent se briser. Lorsque la mer est agitée et qu'un navire est jeté à la côte, une simple corde lancée à bord permet d'effectuer le sauvetage de l'équipage et des passagers plus rapidement et plus sûrement que de toute autre manière C'est ce que l'on a fait à l'occasion du naufrage du " Mount Temple ", qui fut jeté à la côte de la Nouvelle-Ecosse au commencement de l'hiver. Tout le monde à bord, hommes, femmes et enfants, fut sauvé au moyen d'une corde lancée au navire. Ce fut un sauvetage remarquable. Le porte-amarre ne coûte pas cher, il est d'entretien facile et, placé sur un camion, peut se transporter rapidement d'un endroit à l'autre.

En Angleterre et en France, paraît-il, ces appareils sont très répandus. Sur les bancs de sable de Goodwin, endroit très dangereux de la Manche, il est d'usage que les steamers de sauvetage passent au vent du navire en détresse pour lancer ensuite leurs canots. C'est à peu près le seul moyen que l'on ait d'atteindre le navire naufragé, car les canots de sauvetage sont impuissants à se frayer un passage à travers les brisants. Puisque les porte-amarre sont susceptibles de rendre tous les services que l'on dit,—et ils l'ont prouvé lors du naufrage du " Mount Temple "—il serait bon d'en placer un certain nombre le long de notre côte, aux endroits où les eaux sont agitées et où il y a lieu de redouter les naufrages.

Ils seraient plus utiles que les canots de sauvetage ordinaires. Des capitaines de navires marchands m'ont dit qu'advenant un naufrage le long de la côte septentrionale de l'île du Prince-Edouard, les porte-amarre rendraient de bien plus utiles services que les canots de sauvetage ordinaires ; ils auraient en outre l'avantage de coûter beaucoup moins cher.

L'hon. M BRODEUR : J'en ai déjà vu et sais qu'ils sont très répandus, surtout aux Etats-Unis. Je ne saurais dire s'ils sont aussi répandus en France et en Angleterre. Aux Etats-Unis, le service est bien différent de ce qu'il est en Angleterre. En France, si je ne me trompe, le service volontaire est subventionné par l'Etat ; tandis qu'en Angleterre il est exclusivement volontaire et maintenu par les souscriptions des particuliers. Le service des porte-amarre est plus coûteux que ne pense l'honorable député. J'ai eu l'occasion de voir aux Etats-Unis quelques-uns de ces appareils qui m'ont semblé très dispendieux. Au Canada, nous en avons déjà en quatre endroits. Le crédit mis à la disposition du ministère n'est pas bien considérable ; ce n'est qu'un commencement. Il est certain que les porte-amarre seraient de la plus grande utilité, mais je ne saurais m'engager, eu égard au crédit mis à ma disposition, à en accroître sensiblement le nombre.

M. SPROULE : Vous avait-on ouvert un crédit pour acheter ce canot automobile?

L'hon. M. BRODEUR : Le crédit était destiné aux canots de sauvetage en général ; l'année dernière, il se chiffrait à $31,600. Naturellement, il nous faut pourvoir à l'entretien des postes de secours à même ce crédit ; nous en avons néanmoins distrait la somme nécessaire à l'achat de ce canot à moteur, car nous avons jugé éminemment utile d'en faire l'essai.

M. SPROULE : Qu'a coûté l'entretien des postes de secours?

L'hon. M. BRODEUR : Je vois que le coût de l'entretien des postes actuels est de $12,000.

M. SPROULE : Combien y en a-t-il?

L'hon. M. BRODEUR : Dans la province d'Ontario, aux endroits suivants : Cobourg, Collingwood, Goderich, île Pelée, Port-Hope, Fort-Stanley, île Toronto, Longue-Pointe et Kincardine.

M. SPROULE : Il n'y en a pas à Lion's Head, dans la presqu'île de Saugeen ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. SPROULE : C'est un endroit périlleux où plusieurs naufrages ont eu lieu. Je l'ai signalé au ministre à la dernière session. En cas de naufrage, il n'y a ni canot ni aucun appareil de sauvetage. Beaucoup de navires marchands passent par là et plusieurs accidents arrivent.

Le ministre dit-il que l'entretien de tous ces postes coûte $12,000 ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui. C'est cette partie du crédit de $31,600 que nous destinons à leur entretien. Nous avons dépensé cette somme pendant l'exercice en cours.

M. SPROULE : On a pris sur ce crédit le prix de l'embarcation ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, sur le crédit de $31,000.

M. BERGERON : Il y a une balance d'environ $10,000 au crédit du département ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous établirons de nouveaux postes et, de la somme votée à cette fin, nous avons retranché $10,000 pour acheter cette chaloupe à moteur. La question a été discutée il y a deux ans, lorsqu'on a fait de graves reproches au département parce qu'il n'y avait pas d'appareils de sauvetage sur le rivage de l'île de Vancouver. Nous avons établi ces postes parce que j'ai constaté qu'il y avait plus de naufrage près de cet endroit que nulle part ailleurs au Canada.

M. SPROULE : Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il serait sage d'établir un poste de sauvetage à Lion's Head ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui. J'obtiendrai du capitaine McElhinney un rapport sur ce projet.

M. CLEMENTS : Le département a-t-il l'habitude de placer des appareils de sauvetage sur les grands quais publics ou sur les jetées ? Il y a quelque temps, j'ai appelé l'attention du département sur les jetées du port de Rondeau où on a dépensé des centaines de mille dollars en travaux de dragage. C'est une station balnéaire fréquentée par des milliers de personnes, en été. Les jetées sont très longues,—l'eau est fort profonde et, chaque année, des personnes se noient. J'insiste fortement pour obtenir à cet endroit, non un poste, mais des appareils de sauvetage.

L'hon. M. BRODEUR : Jusqu'à ce jour, le département n'a pas jugé à propos de placer sur les quais des appareils de sauvetage. Il a établi des postes de sauvetage à certains endroits des Grands lacs ou du littoral des deux océans où des naufrages avaient eu lieu. La fourniture d'appareils à tous les grands quais serait une source de fortes dépenses. L'an dernier, à Montréal, la commission du port a fourni à ses frais des appareils de sauvetage pour les quais.

M. CLEMENTS : J'avoue qu'il est légitime que cette ville mette ces appareils sur ses quais mais, à Rondeau, je ne crois pas que cela puisse se faire. Je prie instamment le ministre de placer des bouées de sauvetage à cet endroit.

M. SPROULE : Se propose-t-on d'établir de nouveaux postes de sauvetage pendant la prochaine saison ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai demandé des rapports concernant l'établissement de nouveaux postes, et j'emploierai la somme dont je n'aurai pas besoin pour l'entretien des postes existants, à la création de nouveaux postes et à l'achat de quelques autres embarcations si celle que nous nous proposons de placer sur le littoral du Pacifique rend de bons services.

M. R. L. BORDEN : Le canot de sauvetage du poste de baleiniers dont le ministre a parlé est-il constamment disponible :

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Quel arrangement a été conclu à ce sujet ?

L'hon. M. BRODEUR : Le capitaine Balcom qui a un poste de baleiniers à cet endroit, a dit, lorsqu'il a demandé un permis pour faire la chasse aux baleines, qu'il consentait à mettre à notre disposition, à titre gracieux le canot de sauvetage à l'usage de sa baleinière. Il le garde pour ses propres besoins, mais le tient à notre disposition dans les cas de naufrage. Naturellement. lorsqu'il nous rend des services, nous les rétribuons.

M. R. L. BORDEN : Le prix est-il fixé ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. DANIEL : Pourquoi prend-on sur le crédit destiné aux enquêtes concernant les naufrages une partie du traitement du principal examinateur des capitaines et des seconds.

L'hon. M. BRODEUR : Le capitaine Demers principal examinateur des capitaines et des seconds est aussi sous-commissaire des accidents maritimes, de sorte que nous prenons une partie de son traitement sur le crédit concernant les examens des capitaines et des seconds, et l'autre partie sur le crédit destiné aux enquêtes relatives aux naufrages.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, du projet de loi (n° 69), déposé par

M. Wilbert McIntyre, tendant à constituer en corporation la mission catholique ruthène de l'ordre de Saint-Basile le Grand au Canada.

## RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER ELECTRIQUE RADIAL D'HAMILTON.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 25), déposé par M. Clarke, concernant le chemin de fer électrique radial d'Hamilton.

M. A. C. MACDONELL : Je propose que la suite de la discussion soit renvoyée à une autre séance. Ce projet de loi est très important et plusieurs députés qui désirent prendre part à la discussion sont absents ce soir. De plus, on a ordonné la réimpression du bill à cause des nombreuses retouches qu'il a subies pendant les neuf jours qu'ont duré les délibérations du comité. Les nouveaux exemplaires ne sont pas encore distribués. Il n'est pas opportun de mettre le projet de loi en discussion et je propose d'en renvoyer l'examen à une autre séance.

M. CLARKE : Cette demande me semble fort légitime. Je voudrais savoir si le projet de loi a été réimprimé. A mon avis, il devrait l'être avant que la Chambre le délibère.

M. HENDERSON : M. le greffier nous apprend qu'il a été réimprimé mais qu'on ne l'a pas distribué.

M. CLARKE : Alors, nous l'aurons lundi.

M. A. C. MACDONELL : Peut-être pas lundi, mais probablement dans le cours de la semaine.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La discussion des bills d'intérêt privé étant achevée, la Chambre délibère en comité des subsides.

Enquête concernant les naufrages, $9,000.

M. SPROULE : Combien d'accidents maritimes ont été l'objet d'une enquête l'an dernier ; quels étaient les noms des navires et où les enquêtes ont-elles eu lieu ?

L'hon M. BRODEUR : Une enquête a eu lieu dans les cas suivants : abordage du "Cassandra" et "John Lambart"; abordage du "Sovereign" et de la "Germain"; abordage du "Havana" et du "Prescott" ; engloutissement de la "Mary" au quai; échouement du "Montrose" ; abordage du "Prince-George" et du "Lowwood" ; abordage du "Rosalim" et du "Senlac" ; abordage du "Wandrian".

M. SPROULE : Où ont lieu ces enquêtes?

M. BRODEUR : Elles ont lieu d'ordinaire près de l'endroit où l'abordage s'est produit. Si un accident maritime arrive dans le bas du Saint-Laurent, l'enquête aura lieu à Québec ; s'il arrive entre Montréal et Québec, à Montréal ; si l'accident se produit sur l'Atlantique, près du littoral, on tiendra l'enquête à Halifax ; si c'est près de la côte du Pacifique, à Victoria ou à Vancouver et, à Toronto, dans le cas d'un accident sur les Grands lacs. A Montréal, nous avons une salle où ce tribunal tient ses séances.

M. SPROULE : Ai-je raison de croire que six enquêtes ont eu lieu l'été dernier ?

L'honorable M. BRODEUR : Huit.

M. A. A. McLEAN : Je crois qu'on en mentionne treize à la page P-34 du rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas compris la dernière question de l'honorable député (M. Sproule).

M. SPROULE : Combien d'enquête ont eu lieu ? Je crois qu'on en a tenu en Angleterre.

L'hon. M. BRODEUR : Une seule a eu lieu en Angleterre, l'enquête concernant la collision entre le "Mongolian" et le "Huron".

M. BOYCE : D'après le rapport qui a été déposé, douze naufrages ont eu lieu sur les Grands lacs, en 1906. La Chambre avait ordonné que le rapport indiquât si une enquête avait été tenue dans chaque cas et le nombre des pertes de vie. Mais, le rapport ne mentionne que le nombre des accidents.

L'hon. M. BRODEUR : J'ignore pourquoi il ne donne pas les autres renseignements.

M. DANIEL : Lorsque la séance a été suspendue, je demandais quand serait déposé le rapport supplémentaire contenant les renseignements que nous demandons relativement à ces naufrages. Le rapport du département dit :

> On trouvera dans le supplément du présent rapport un état complet des naufrages et accidents qui sont arrivés dans les eaux canadiennes et à des navires canadiens de long cours dans d'autres eaux.

Il n'y a pas de supplément que je sache.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis peut-être responsable non pas de cette note publiée dans le rapport, mais du retard. Je constate que, dans plusieurs rapports du département, nous avons confondu les exercices. Parfois, pour le même rapport, les données statistiques ont trait à l'exercice et, parfois, à la saison de la navigation. Par conséquent, il est difficile de comprendre le rapport. J'ai ordonné qu'à l'avenir, les rapports soient préparés pour l'exercice.

M. DANIEL : Chez nous, la navigation dure toute l'année, comme sur la côte occidentale du Canada. Ce n'est que dans les eaux intérieures que la saison de la navigation ne s'étend qu'aux mois d'été.

L'hon. M. BRODEUR : En certains endroits, elle se prolonge jusqu'à une époque avancée de l'année, jusqu'en novembre. A Saint-Jean, la navigation est toujours ouverte. Afin de prévenir tout malentendu, j'ai ordonné qu'à l'avenir les rapports s'étendent à tout l'exercice et mentionnent les accidents survenus pendant ce laps de temps Dans le présent rapport, il est fait mention d'accidents arrivés pendant la dernière saison. Toutefois, ce rapport devrait se borner à l'exercice 1906-1907 et être prêt pour la rentrée des Chambres au mois de novembre. L'exercice expire le 31 de mars, ce qui laisserait quelques mois pour la préparation du rapport de manière à ce qu'il soit prêt dès l'ouverture de la session.

M. DANIEL : Et le supplément.

L'hon. M BRODEUR : L'honorable député verra qu'au commencement de son rapport, le sous-ministre dit :

J'ai l'honneur de faire rapport des opérations de la branche de la marine du ministère pour les neuf mois expirés le 31 de mars dernier.

Souvent, dans l'annexe, sont énumérés des accidents survenus depuis. Cela crée de la confusion. La manière la plus régulière serait de préparer le rapport pour l'exercice.

M. DANIEL : Je crois qu'on devrait soumettre un rapport complet au Parlement pour lui permettre de discuter ces questions d'une manière intelligente. Elles sont importantes pour la marine marchande, et le rapport du département est moins complet qu'il l'était d'ordinaire il y a quelques années. Nous ne saurions avoir trop d'éclaircissements surtout lorsque le département met à l'essai de nouvelles inventions comme auxiliaires de la navigation qui intéressent extrêmement la marine marchande et l'industrie des pêcheries. J'espère que le ministre prendra mes remarques en bonne part et qu'à l'avenir, il nous donnera des rapports plus circonstanciés que ceux des deux dernières années. A l'heure qu'il est, nous n'avons pas les détails qu'on devrait nous fournir concernant les naufrages, et, conséquemment, nous ne sommes pas en mesure de discuter la question.

L'hon. M. BRODEUR : Si le rapport est concis c'est en partie parce qu'il était d'usage que le département préparât un rapport qui n'avait pas seulement trait à l'exercice, mais qui couvrait toute la dernière saison de la navigation. La rentrée des Chambres à maintenant lieu au mois de novembre, aussitôt après la clôture de la navigation d'été et le département n'est pas prêt à fournir les renseignements à la Chambre. Les fonctionnaires ont reçu instruction d'entreprendre la préparation du rapport de l'exercice précédent, dès le commencement d'un nouvel exercice. On s'attend qu'à l'avenir le rapport pourra être déposé sur le bureau de la Chambre dès l'ouverture de la session. Je crois que mon honorable ami approuvera ce changement.

M. SPROULE : Qe sont devenus les spécialistes américains dont on avait retenu les services afin de réorganiser la comptabilité du département ? Que font-ils ?

L'hon. M. BRODEUR : Le rapport qu'ils ont présenté démontre qu'on a fait pendant un exercice plusieurs payements qu'on aurait dû faire au cours de l'exercice précédent. Avec la nouvelle comptabilité, les payements devront se faire pendant l'exercice en cours, de sorte que nous serons en état de connaître la balance des comptes, n'importe quel jour.

M. SPROULE : Nous avons payé $40,000 à ces experts comptables qui sont à l'œuvre depuis deux ans, et il est temps que nous connaissions le résultat de leurs travaux.

L'hon. M. BRODEUR : Lorsque le rapport, qui est volumineux sera déposé, on verra qu'il suggère d'importantes améliorations.

M. HENDERSON : La nouvelle comptabilité sera-t-elle une source d'économies ?

L'hon. M. BRODEUR : Je le pense.

M. HENDERSON : Ce serait un événement bien extraordinaire au département de la Marine. Plusieurs soupçonnent que cela est impossible.

L'hon. M. BRODEUR : Ne vous arrêtez pas à des soupçons.

M. HENDERSON : Il est certain qu'une bonne comptabilité empêcherait beaucoup de cachotteries et nous permettrait probablement d'obtenir une feuille d'inventaire fidèle, ce qui est fort à désirer.

M. SPROULE : Le bruit court que ces spécialistes américains n'ont pas opéré beaucoup de changements dans la comptabilité du département. Si leur rapport n'est pas déposé avant l'an prochain, ils auront été à l'œuvre pendant trois ans.

L'hon. M. BRODEUR : Ils ont terminé leurs travaux au mois de mai dernier.

M. SPROULE : Combien de temps ont duré ces travaux ?

L'hon. M. BRODEUR : Cinq ou six mois.

M. SPROULE : Combien de spécialistes a-t-on employés et quelle somme l'Etat a-t-il payé pour leurs services ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne puis répondre *de plano*.

M. SPROULE : Ne vous en faites-vous pas une idée ?

L'hon. M. BRODEUR : Je puis obtenir ce renseignement, mais vu qu'il n'a pas trait à la question que nous discutons, je ne l'ai pas sous la main. Je suis bien aise que l'honorable député s'intéresse à cette affaire et je l'invite à venir au ministère, un bon matin. Je lui ferai connaître l'ancien mode de comptabilité et le nouveau.

M. SPROULE : C'est devant la Chambre que nous désirons obtenir ce renseignement.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne puis pas apporter ici les grands livres et les livres de comptes pour donner des explications.

M. SPROULE : Par exemple, dans le rapport du département, le commandant Spain dit qu'on trouvera un état complet des naufrages et des accidents maritimes dans le rapport supplémentaire mais, en réalité, il n'y a pas de rapport supplémentaire. De plus, les rapports et les comptes du département sont si embrouillés qu'on ne saurait dire ce qui se rapporte à tel ou tel exercice. Ce sera une bonne chose si ces spécialistes réussissent à simplifier la comptabilité du département car, dans l'état actuel, personne ne la comprend. Le ministre dit qu'ils ont consacré six mois à ce travail, nous n'en connaissons pas encore le moindre résultat, et nous leur avons payé $40,000, sinon plus.

L'hon. M. BRODEUR : Moins que cela.

M. SPROULE : Je voudrais savoir combien.

L'hon. M. BRODEUR : Si l'honorable député a l'obligeance d'attendre que nous soyons rendus au crédit qui peut donner lieu à cette discussion, je serai bien aise de lui répondre. La comptabilité et les rapports sont des choses différentes.

M. SPROULE : Le ministre nous a dit que les spécialistes se sont occupés des rapports aussi bien que de la comptabilité.

L'hon. M. BRODEUR : Si l'honorable député a compris cela, c'est que je me suis mal exprimé. J'ai dit que les rapports soumis au Parlement, l'an dernier, avaient trait, non seulement, à l'exercice mais à la dernière saison de la navigation. C'est pourquoi il était difficile de comprendre la situation, et j'ai ordonné que le rapport et les annexes ne couvrissent que l'exercice, et c'est ce qui aura lieu dorénavant.

M. SPROULE : Il me semble qu'il serait bon de faire intervenir les spécialistes, si le département ne peut pas rédiger un rapport plus compréhensible que celui-ci.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député est injuste envers le département, car s'il examine le rapport de M. Spain pour le dernier exercice il s'apercevra que le commandant Spain traite de la saison de la navigation qui s'est ouverte au mois de mai ou au mois de juin 1907, et qui s'est terminé en octobre ou en novembre. Mais, à l'avenir, pour éviter toute confussion, le rapport s'en tiendra strictement à l'année financière.

M. SPROULE : Voici une liste d'accidents, la plupart des abordages, dont plusieurs ont eu lieu sur les Grands lacs. Jusqu'ici, nous ne savons pas quelles enquêtes ont eu lieu, quelles conclusions ont été prises, quels renseignements on peut tirer des enquêtes qu'on a tenues. Chaque année, la navigation dans les eaux intérieures du Canada prend plus d'importance, et pour diminuer les dangers autant que possible, il est nécessaire de connaître les causes des accidents. Le ministre ne nous a pas donné, que je sache, de renseignements sur ce sujet.

L'hon. M. BRODEUR : Lorsqu'une décision est rendue lors d'une enquête régulière, cette décision est publiée dans tous les journaux. Naturellement, nous ne pouvons pas les reproduire toutes dans le rapport soumis au Parlement, mais celui-ci mentionne les accidents qui ont eu lieu et ceux qui ont fait l'objet d'une enquête au cours de l'année jusqu'au 25 d'octobre.

M. SPROULE : Il y en a plus que cela.

L'hon. M. BRODEUR : Ce sont les seuls accidents survenus pendant cette période de temps. Ceux qu'a mentionnés le représentant d'Algoma ont eu lieu en 1906. Un seul accident arrivé cet automne sur les Grands lacs a fait l'objet d'une enquête.

M. DANIEL : Je suppose que le ministre n'a pas l'intention de publier dorénavant ce supplément, mais que les renseignements qu'il contenait se trouveront dans le prochain rapport annuel.

L'hon. M. BRODEUR : Oui. Je me propose de donner dans le rapport qui sera soumis au Parlement l'an prochain, le résultat de toutes les enquêtes qui auront eu lieu au cours de l'exercice commencé le 1er d'avril dernier et expirant le 1er d'avril prochain.

M. BOYCE : Ce rapport mentionne le nombre des naufrages qui ont eu lieu sur les Grands lacs pendant l'année 1906 et au cours de l'automne de 1905. Il y en a eu de très graves: celui du "Monkshaven", le 17 de novembre 1905, celui du "Theans", le 17 de novembre 1906; les naufrages du "Golspie", le 4 de décembre 1906; du "Monarch" le 6 de décembre 1906 ; du "Strathmore", le 8 de novembre 1906. Ce rapport qui, de l'aveu du ministre n'est pas complet, ne m'apprend pas si ces cinq naufrages ont fait l'objet d'une enquête, et je demanderai au ministre qui a conduit ces enquêtes, où elles ont eu lieu et à quelles conclusions on s'est arrêté relativement aux causes de ces naufrages.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a eu une enquête dans le cas du "Golspie". L'accident,

paraît-il, n'a pas été causé par une faute ni par une erreur du commandant du navire ; aussi, son certificat n'a pas été annulé. Il y a eu aussi une enquête dans le cas du "Monarch", mais le commandant Spain dit que, malgré ses efforts, il n'a pas pu se procurer les témoins voulus.

M. BOYCE : Le permis a-t-il été annulé dans ce cas-là?

L'hon. M. BRODEUR : Non. Il n'a pas été tenu d'enquête dans les circonstances des autres accidents maritimes qui sont mentionnés ; il n'y a que les rapports au ministère des préposés de l'engagement et les rapports des officiers du bord au moment de l'accident.

M. BOYCE : Qui dans ces rapports fait l'évaluation des bateaux naufragés ?

L'hon. M. BRODEUR : Les propriétaires.

M. BOYCE : Je vois ici que ses propriétaires ont évalué le "Golspie" à $20,000. M. Bennett a donné à entendre que le ministère a payé un prix exorbitant en affrétant ce bateau pour deux mois et demi à raison de $7,500, le tiers de sa valeur.

L'hon. M. BRODEUR : Il est vrai que le "Golspie" a été affrété pour approvisionner les phares sur les Grands lacs. Nous avons éprouvé des difficultés à obtenir des bateaux pour ce service, et bien que nous demandions des soumissions nos appels restent sans réponse. Un bateau en service régulier qui est obligé de partir de Montréal pour aller approvisionner chaque phare à l'extrémité ouest du lac Supérieur perd son trafic. Dans ce cas-ci, le temps pressait, car la saison était avancée, et il fallait absolument faire le service des phares. Rappelons-nous que ce loyer de $7,500 comprend le charbon, l'équipage, les provisions et tout, de sorte qu'il n'est pas exact de dire que nous avons payé $7,500 pour le bateau seulement, et que ce loyer représente le tiers de la valeur du bateau. Il faut convenir de la nécessité d'approvisionner les phares, et l'opposition aurait beau critiquer notre administration si nous laissions les phares même un seul jour sans provisions.

M. SPROULE : Le ministre m'a contredit quand j'ai déclaré qu'il en avait coûté $40,000 pour refaire la méthode de comptabilité de son ministère. Je vois dans un document officiel déposé par le ministre à la demande de M. Foster, que ce travail a coûté $42,062.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai dû me tromper quand j'ai contredit l'honorable député.

M. SPROULE : C'est un document qui émane du département de l'honorable ministre.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député sait qu'on peut parfois se tromper dans les chiffres en parlant par souvenir. Le montant donné dans le document officiel est exact.

M. SPROULE : Je vois par ce rapport que plusieurs accidents maritimes se sont produits au passage du Four-à-Chaux, près Détroit. Je vois aussi que le Gouvernement a nommé un commissaire pour tenir des enquêtes sur les causes des accidents maritimes dans tout le pays. Quel est ce commissaire, et quels rapports le ministre a-t-il reçus sur les accidents qui se sont produits sur la rivière Détroit?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a quelques années, le Gouvernement a permis aux Américains de draguer et baliser la rivière Détroit sur le côté canadien.

M. BERGERON : Sage mesure. Les Américains faisaient notre ouvrage.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne suis pas si certain que ce soit une sage mesure. Nous avons assez d'orgueil national pour faire nous-mêmes ces travaux dans nos eaux. Tant que je serai à la tête du ministère, ma politique sera invariablement de ne pas demander le concours des Américains quand nous aurons besoin d'établir le balisage des eaux canadiennes.

M. BERGERON : Le ministre sait à quel endroit se font ces travaux. Le chenal est très étroit, et il serait très difficile de le creuser à 25 pieds de profondeur d'un côté de la rivière, sans faire des travaux de l'autre côté également.

L'hon. M. BRODEUR : Mais le passage du Four-à-Chaux est entièrement en territoire canadien. Je ne veux pas blâmer l'ancien Gouvernement pour avoir accordé cette autorisation, mais les Canadiens devraient avoir assez d'amour propre pour faire ces travaux eux-mêmes partout où il en est besoin.

M. SPROULE : Mais le Gouvernement actuel permet que les travaux se continuent.

L'hon. M. BRODEUR : Nous sommes liés par un décret de l'ancien Gouvernement.

M. SPROULE : Pour combien d'années encore sommes-nous liés ?

L'hon. M. BRODEUR : Tant que les travaux ne seront pas complétés. Les Américains ont obtenu l'autorisation de creuser le chenal, d'y établir les feux et les bouées.

M. BERGERON : Et nos navires se servent de ce chenal.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, et une entreprise de cette nature devrait être à charge du pays, non pas de nos voisins.

M. BERGERON : Quel mal y a-t-il que l'autre pays fasse l'ouvrage ?

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député croit peut-être que nous devrions tout laisser entre les mains des Américains. . .

M. BERGERON : Non, je parle de cette entreprise particulière.

L'hon. M. BRODEUR : Eh bien, qu'est-il arrivé ? Ils ont voulu mettre en commission des bateaux de surveillance, et prescrire des règlements de navigation. Ayant reçu cette autorisation de l'ancien Gouververnement, ils croyaient que bientôt ils seraient les maîtres absolus de ce chenal.

M. BERGERON : L'honorable ministre peut-il déposer ce décret devant la Chambre ?

L'hon. M. BRODEUR : Certainement.

M. ALCORN : Le Gouvernement doit pouvoir révoquer à volonté ce décret. Il ne contenait pas d'engagement contractuel.

L'hon. M. BRODEUR : Mais ce serait manquer à un engagement. Nous avons nous-mêmes prescrit les règlements, dans l'intérêt du cabotage canadien, et nous avons mis en service un bateau de surveillance. . .

M. SPROULE : Et il est fait rapport à Washington des infractions commises par les Américains, et à Ottawa, de celles que commettent les Canadiens ?

L'hon. M. BRODEUR : Non ; mais l'association de tranport des Grands lacs s'engagea à poursuivre devant les tribunaux les navigateurs qui contrevenaient à ces règlements, qui furent agréés par le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement du Canada. Ce passage du Four-à-Chaux est sous notre juridiction et nous employons notre bateau de surveillance. Nous avons opéré cette année des changements dans la disposition des feux, et le gouvernement du Canada a l'intention d'entrer en possession de cette partie de la rivière Détroit et d'y établir son autorité, comme les Américains font à l'égard de certains endroits sur la rivière Sainte-Marie et sur la rivière Détroit qui sont dans leur territoire.

M. SPROULE : Le Gouvernement ne permet-il pas aux Américains de faire des travaux à certains endroits sur la rivière Sainte-Marie ? Il y a quelques années de cela.

L'hon. M. BRODEUR : Sur leur propre territoire.

M. SPROULE : Non, en territoire canadien.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne le crois pas. La frontière américaine passe au nord des îles, dans la rivière Sainte-Marie. L'honorable député croyait peut-être que les îles sont en territoire canadien ?

M. SPROULE : Non, mais dans un voyage dans ces régions, nous vîmes des dragues américaines en œuvre et une personne qui paraissait renseignée, une personne amie du Gouvernement apparemment, nous dit que les travaux se faisaient en territoire canadien aux dépens des Américains, et il accordait pour ce fait beaucoup de mérite à notre Gouvernement.

M. BERGERON : J'aimerais prendre connaissance de ce décret dont parle le ministre en termes de reproches. Le chenal est très étroit. J'ai passé par là l'autre jour.

L'hon. M. BRODEUR : Il est situé à l'est de l'île Bois-Blanc, et se trouve entièrement en territoire canadien.

M. BERGERON: C'est possible, mais il est étroit et peu profond. Nos navires qui s'en servent tirent 14 pieds d'eau, mais jadis, avant l'agrandissement de nos canaux, les bateaux de 9 pieds de tirant y passaient facilement. Les navires américains tirent 24 et 25 pieds et probablement plus, et le gouvernement américain jugea à propos pour faciliter le trafic à ses propres bateaux, d'approfondir cette partie de la rivière. Il n'y avait pas de mal à lui permettre de faire ces creusements. J'aimerais à obtenir le dépôt de ce décret, car alors, au lieu de critiquer l'ancien Gouvernement, le ministre verra qu'il a agi sagement en autorisant le gouvernement américain à faire ces travaux. Tous les navires canadiens, qui tirent moins d'eau, se servent de ce chenal, l'œuvre du gouvernement des Etats-Unis, et qui n'a pas coûté un sou au Gouvernement canadien. Au lieu de blâmer l'ancien Gouvernement, le ministre devrait l'en féliciter. C'est la première fois en dix ans que le ministère de la Marine exécute des travaux qui n'ont rien coûté au pays.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas du tout ma politique. En quelque endroit du Canada où nous ayons des travaux de dragage à faire, nous ne devrions pas demander aux Américains de le faire pour nous. Ma conviction est que dans tous ces cas, c'est le Canada et non une nation étrangère qui doit exécuter les travaux. Le contraire est, à mon avis, incompatible avec l'honneur, la dignité et l'amour-propre canadiens. C'est une question d'opinion, cependant, et l'honorable député ne partage pas mes vues.

M. BERGERON : Au contraire, je suis de son avis sur le point d'honneur. Nous nous entendons absolument sur ce point. Je regretterais de voir les Américains faire le dragage du Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Mais si l'ancien Gouvernement n'avait pas accordé cette autorisation aux Américains, ils auraient probablement ouvert le chenal à 150 ou 200 pieds au sud ou plus à l'ouest. Nous n'en aurions retiré aucun avantage; ils auraient simplement été forcés de creuser un autre chenal que celui que la nature nous a donné, mais ayant obtenu l'autorisation du Gouvernement canadien, ils ont creusé ce dernier pour leur propre usage. Ils nous ont simplement demandé la permission de faire cet ouvrage, et ils

l'obtinrent à la condition que nos navires aient le libre usage du chenal. Qu'y a-t-il d'incompatible avec l'honneur national. Nos navires se servent de ce chenal. C'est le gouvernement américain qui a fait les travaux sans un sou à la charge du Gouvernement canadien.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député dit qu'il aurait des objections au dragage du Saint-Laurent entre Montréal et Québec par les Américains. Pourquoi ? Le Saint-Laurent est tout aussi libre que la rivière Détrtoit aux Américains, et s'il y a objections dans un détroit, pourquoi pas dans l'autre ?

M. BERGERON : Le cas est tout à fait différent.

L'hon. M. BRODEUR : Non, il ne l'est pas. Il semble qu'on leur a donné ou qu'ils ont pris la permission d'établir sur nos rives des phares, des bouées, des balises.

M. SPROULE : Quand cela ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a quelques années passées.

M. BERGERON : L'honorable ministre devrait y voir alors.

L'hon. M. BRODEUR : C'est ce que j'ai fait. J'ai vu à ce que les règlements de la navigation soient acceptables au Gouvernement canadien.

Le bateau de surveillance qui guide les navires dans le passage du Four-à-Chaux flotte le pavillon anglais, et les bouées et les phares seront maintenues par le Gouvernement canadien.

M. BERGERON : C'est pourquoi je tiens à faire déposer le décret en question. Le Gouvernement canadien a autorisé le gouvernement américain à creuser le chenal et rien de plus. S'il y a quelques empiètements tel que les bouées et les phares, c'est du domaine de l'honorable ministre de sévir.

M. BENNETT : Le ministre amuse les personnes qui connaissent cette affaire, mais il ne le intéresse pas.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que nous nous éloignons du sujet.

M. BENNETT : Il faut redresser le ministre ; sans cela, il pourrait retomber dans la même erreur.

M. SPROULE : Je demande des renseignements sur les accidents au passage du Four-à-Chaux.

M. BENNETT : Voici les faits. Il y a vingt ans, les navires tirant 18 pieds d'eau transportaient le fer naturel à Cleveland. Combien y avait-il de navires canadiens en service à cette époque ? En réalité il n'y en avait pas, si ce n'est quelques petits bateaux qui transportaient le bois des ports de la baie Georgienne. Le gouvernement américain nul doute s'adressa au Gouvernement canadien en ces termes : Votre commerce n'exige pas que vous creusiez ce chenal, laissez-nous faire, et nous le creuserons. Croyez-vous que le gouvernement canadien aurait été assez enfantin pour refuser la demande parce que nous n'avions pas besoin nous-mêmes de ces travaux ? Ceux à qui les choses de la navigation sur les lacs du niveau supérieur sont familières savent que les Américains avaient des bateaux qui tiraient 18 pieds à cette époque. Va-t-on croire que le Gouvernement canadien a trahi le pays dans cette occasion ? Le ministre pourra amuser quelques personnes avec ce langage ; mais il n'aura pas d'autre succès.

M. SPROULE : Il est possible qu'un des grands inconvénients de ces travaux est d'éloigner les parasites qui se cramponnent d'ordinaire au Gouvernement pour obtenir des entreprises de dragage.

M. JACKSON : Tandis que nous y sommes, j'aimerais avoir quelques renseignements au sujet d'un accident arrivé sur le lac Erié l'été dernier. Nous sommes immédiatement intéressés dans celui-ci. Je crois que c'est un des bateuax du gouvernement qui a causé les dégats. Y a-t-il eu enquête au sujet de la collision du bateau de l'Etat, le " Vigilant " et le " Nettie B " ?

L'hon. M. BRODEUR : Je crois qu'il n'y a pas encore eu d'enquête. Le département avait l'intention d'en tenir une, mais l'équipage avait été licencié, et nous avions besoin de plusieurs de ses membres pour rendre témoignage. Il va falloir attendre maintenant qu'il reprenne le service.

M. JACKSON : Quelque membre de l'équipage a-t-il été remercié de ses services à cause de cet acident ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. W. JACKSON : Le gouvernement a-t-il payé des dommages causés à cette goëlette ?

L'hon. M. BRODEUR : La question a été soumise au ministère de la Justice.

M. W. JACKSON : Mais ce détail dont je veux parler doit être venu à la connaissance du département de la Marine et des Pêcheries. N'est-il pas vrai qu'après l'accident le bateau du gouvernement a continué à faire la levée des filets de pêche pour cette goëlette ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, je me rappelle les circonstances. Notre bateau en mouvement dans le port de Port-Stanley a frappé un petit bateau. L'enquête préliminaire, dont le procès-verbal est déposé au ministère, montre que le capitaine ayant donné le signal d'avancer, le mécanicien au contraire fit machine en arrière : il allègue que c'est le signal qu'il aurait reçu peut-être à cause du mauvais fonctionnement des cloches.

M. W. JACKSON : Je dirai au ministre que quelques-uns des officiers des navires du gouvernement manquent de jugement, et il est possible que quelques-uns de ceux qui étaient à bord du "Vigilant" à Port-Stanley n'avaient pas tout leur esprit à ce moment; autrement, l'accident n'aurait pas eu lieu. Quelques-uns des officiers de ce bateau ont demandé une enquête exprès pour se faire exonérer.

L'hon. M. BRODEUR : On m'a dit qu'un certain membre de l'équipage ne jouissait pas à ce moment de son bon sens ordinaire, et j'ai ordonné une enquête minutieuse. S'il se trouve un officier qui s'est rendu coupable de la faute dont parle l'honorable député, il devra en subir les conséquences.

M. W. JACKSON: Qui a autorisé d'employer à au autre service un bateau affecté au service des pêcheries ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas quel service veut dire l'honorable député.

M. W. JACKSON: Qui a autorisé de détourner ce bateau du service des pêcheries pour faire des voyages de plaisance ou des excursions politiques ? Si le cas est arrivé, qui aurait donné l'autorisation nécessaire ?

L'hon. M. BRODEUR : Le bateau n'a jamais été autorisé à faire une spécialité des voyages d'agrément.

M. W. JACKSON : Le ministre de la Marine ne sait-il pas que juste à la veille d'une élection partielle dans l'ouest d'Ontario, ce bateau, au lieu de s'occuper de son service ordinaire des pêcheries fut affecté au transport des ministres du Gouvernement entre les ports du lac Erié ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne connais rien de cela.

M. W. JACKSON : Je puis assurer au ministre que c'est ce qui est arrivé.

M. BENNETT : Quels étaient les ministres ?

M. W. JACKSON : Le ministre de la Justice et l'ex-ministre des Travaux publics, faisaient partie d'un groupe de vingt-cinq à trente personnes qui eurent le privilège de se servir de ce bateau pour ces fins. Le voyage ne fut pas annoncé dans les journaux ni sur les clôtures, mais les amis du parti furent avertis qu'ils pouvaient se servir du bateau.

M. SPROULE : C'était encore le "Minnie M.", je suppose ?

M. JACKSON : Oui, mais sur une plus grande échelle dans ce cas-ci. Mon assertion est absolument correcte, et moi qui avais à faire le même trajet, on ne m'a seulement pas fait la politesse de m'inviter à bord. Je dus faire le grand tour par terre.

M. BERGERON : Et rien que de l'eau froide à boire.

M. BRODEUR.

M. W. JACKSON : Le bateau fut effectivement employé pour une manifestation en faveur du candidat libéral dans une élection partielle, et enlevé pour cette occasion au service de protection des pêcheries.

M. SPROULE : Le ministre nous a dit que l'accident est arrivé parce que le bateau a reculé au lieu d'avancer. Ce que c'est que l'exemple ; le bateau a fait exactement ce que fait le Gouvernement.

M. ALCORN : Je vois à la page P—31 du rapport de l'auditeur général le paiement d'honoraires au juge Auley Morrisson, de la Colombie-Anglaise, pour ses services dans une enquête sur les circonstances d'une collision entre deux bateaux. Expliquez-nous donc cet item. Nous savons qu'une loi a été sanctionnée par le Parlement il y a trois ans, à la demande du solliciteur général d'alors, astreignant les juges à la pratique stricte et exclusive de leurs fonctions judiciaires, et leur défendant de faire partie de ces commissions.

Voici, il me semble, un exemple où le Gouvernement lui-même nomme ses juges comme commissaires extrajudiciaires en contravention à la loi adoptée sur la proposition de son propre solliciteur général.

M. R. L. BORDEN : Je ne pense pas que cette loi soit si restrictive. Les juges doivent être chargés des travaux judiciaires, et je ne vois pas d'objection à leur exercice de ces fonctions. L'honorable député verra dans la loi de la marine marchande que ce sont les juges qui sont chargés de ces enquêtes.

M. A. A. McLEAN (Queen) : Ceci s'applique aux juges de la cour d'amirauté

L'hon. M. BRODEUR : Ceci s'applique aux enquêtes de cette nature.

M. ALCORN : Qui a autorisé le juge Morrison à tenir cette enquête ?

L'hon. M. BRODEUR : C'est le Gouvernement qui l'a nommé.

M. ALCORN : De quelle façon a-t-il été nommé ?

L'hon. M. BRODEUR : Par décret.

M. ALCORN : Effectivement par commission.

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. ALCORN : N'est-ce pas là précisément ce que ne veut pas la loi ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, pas du tout. Que l'honorable député lise l'art. 781 de la loi de la marine marchande, et il verra que le ministre est libre de nommer tout agent du gouvernement du Canada ou tout juge de la cour supérieure de la province de Québec, ou tout juge de la cour de comté ou tout juge local de la cour d'échiquier, branche de l'amirauté.

M. ALCORN : Le juge Morrison n'est pas juge de ces cours-là.

L'hon. M. BRODEUR : Il est juge de la cour d'amirauté. Le but d'une enquête est de découvrir si celui qui possède un certificat est coupable de négligence et si l'on doit lui enlever son certificat. Il est très important que ceux qui remplissent ces fonctions, soient des personnes dans lesquelles le public puisse avoir pleine confiance, et je crois que nul plus que les juges sont en meilleure situation pour remplir des fonctions judiciaires.

M. A. A. McLEAN (Queen): Le capitaine Spain est-il accompagné d'un juge lorsqu'il fait ses enquêtes ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, il est commissaire des sinistres maritimes, et il n'est pas nécessaire qu'il ait un juge avec lui.

M. A. A. McLEAN (Queen): Etait-ce une enquête au sujet d'un naufrage ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. A. A. McLEAN : Pourquoi était-il nécessaire de nommer un juge ?

L'hon. M. BRODEUR : Parce que les frais seraient moins élevés.

M. A. A. McLEAN : Vous avez dit d'abord que c'était nécessaire, mais je ne crois pas que cela soit exact.

L'hon. M. BRODEUR : Il est moins coûteux de nommer un juge dans la Colombie-Anglaise pour tenir une enquête, que d'y envoyer le commandant Spain d'Ottawa.

M. ARMSTRONG : Combien payiez-vous ce juge par jour ?

L'hon. M. BRODEUR : $25.00 par jour.

M. ALCORN: Le ministre dit-il que le juge Morrison est un juge de la cour d'amirauté ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, il agissait de concert avec le juge Martin.

M. ALCORN : Est-ce un juge permanent de la cour d'amirauté ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas.

M. ALCORN : S'il ne l'est pas, et s'il est nommé, ainsi que le ministre le dit, en vertu d'une commission spéciale pour faire une enquête dans ce cas particulier, je suis toujours d'avis que c'est une contravention directe de la loi dont je parle.

M. BENNETT : Mon honorable ami me semble avoir mis à jour là un cas très sérieux, lorsqu'il nous montre que des ministres utilisent pour faire leur tournée d'élection un navire qui est la propriété du pays et que l'on a payé, sans doute, un bon prix. Je suppose que la prochaine affaire dont on entendra parler sera que des ministres ont loué des chevaux et voitures pour se promener. Je suis certain que le ministre est jaloux de la bonne réputation de son département et de tout ce qui y touche. Y a-t-il un piano sur le "Vigilant"?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas; je ne suis jamais allé à bord du "Vigilant".

M. BENNETT : Peut-être quelqu'un des fonctionnaires du département pourrait renseigner le ministre.

L'hon. M. BRODEUR : Non ; on m'informe qu'il n'y en a pas.

M. BENNETT : Alors le ministre ne marche pas de pair avec ses collègues ; car lorsque l'ancien ministre des Travaux publics (M. Hyman) a acheté le yatch-palais, le "Speedy", avec l'argent du peuple, il y a fait mettre un piano et il s'allongeait les jambes sous une table d'acajou, en compagnie de joyeux amis ; il s'asseyait dans un fauteuil en acajou, et ses hôtes s'asseyaient sur des chaises qui coûtaient au pays $12 la pièce. Peut-être aurons-nous l'occasion plus tard, lorsque nous discuterons les crédits du département des Travaux publics, d'aller au fond de toutes choses. Mais d'ici à ce temps-là, je veux avertir le ministre que s'il tient à se tenir au niveau de ses joyeux collègues du cabinet, il lui faudra améliorer l'aménagement de ce bateau.

M. HENDERSON : Ce que je trouve étrange dans toute cette affaire, c'est que le capitaine de ce navire, un fonctionnaire de l'Etat, ait pris sur lui la responsabilité de changer la route qui lui avait été tracée. .

L'hon. M. BRODEUR : C'est une question que nous pourrons discuter lorsqu'on proposera l'adoption du crédit pour le service des pêcheries. Bornons-nous pour le moment à discuter la question des sinistres. Nous avançons assez bien.

M. HENDERSON : Je veux bien croire que nous avançons assez bien, mais cette question est trop importante pour être mise de côté de cette manière. Maintenant que la question est soulevée, la Chambre désirera savoir immédiatement en vertu de quelle autorisation le capitaine de ce navire l'a détourné de son service. Est-ce que le ministre a donné des ordres à ceux qui allaient faire cette manifestation politique ?

L'hon. M. BRODEUR : Je demande un rappel au règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La présente discussion s'écarte de l'item qui est soumis aux délibérations du comité. Si l'on insiste sur le rappel au règlement, je serai obligé de l'appliquer.

M. HENDERSON : J'espère que nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet.

M. SPROULE : J'ai demandé deux ou trois fois au ministre qui était commissaire des sinistres maritimes ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà répondu deux fois que c'était le commandant Spain.

M. SPROULE: Sur quel crédit est-il payé?

L'hon. M. BRODEUR : Il ne reçoit rien comme commissaire des sinistres maritimes. Il est payé comme chef du service de la navigation.

M. SPROULE : Nous n'avons pas eu encore jusqu'à présent beaucoup d'informations concernant le service sur les Grands lacs. J'ai demandé au ministre, avant la suspension, si le Gouvernement avait pris des mesures pour établir ou maintenir un service de sauvetage dans les eaux intérieures.

L'hon M. BRODEUR : Nous arriverons à cet item dans quelques instants, et j'aurai alors les informations que demande mon honorable ami.

M. BERGERON : Pourquoi avez-vous employé le juge Morrison, puisque le commandant Spain pouvait présider cette enquête?

L'hon. M. BRODEUR : Parce que le commandant Spain est à Ottawa et que l'on a considéré que la dépense serait moindre de nommer un juge de là-bas, et, si je m'en souviens bien, l'affaire était urgente.

M. BERGERON : Il est certainement nécessaire qu'un juge ait des connaissances techniques ?

L'hon. M. BRODEUR : Il a besoin pour l'aider de deux assesseurs, deux hommes connaissant parfaitement le service de la marine marchande.

M. SPROULE : Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour diminuer le nombre de pertes de vies et la destruction de la propriété dans ces eaux intérieures ?

L'hon. M. BRODEUR : Je donnerai avec plaisir ces informations lorsque le comité sera appelé à discuter l'item concernant les services de sauvetage et l'entretien des phares. Je ne crois pas qu'il soit bon de mêler ces différents item dans la discussion, vu qu'il en résulterait de la confusion.

M. SPROULE : Je ne vois pas en quoi cela pourrait faire de la confusion. Nous avons demandé quelle était la cause de ces naufrages, et on ne nous a donné réellement aucune information. Nous demandons ensuite ce que fait le Gouvernement pour diminuer le nombre de ces accidents, et on nous répond que cela ne touche pas à la question. A mon avis, cela touche tellement à la question que nous discutons, que nous avons le droit de demander ce que le Gouvernement a fait à cet égard.

L'hon. M. BRODEUR : La demande de mon honorable ami aurait plutôt sa raison d'être lorsque nous discuterons l'item 211.

M. SPROULE : On m'a fait la même réponse à presque toutes les questions que j'ai posées ce soir. On promet toujours que l'on me donnera le renseignement demandé à l'occasion d'un autre crédit.



L'hon. M. BRODEUR : J'ai expliqué comment se faisaient les enquêtes concernant les sinistres, et maintenant mon honorable ami demande des renseignements au sujet des auxiliaires à la navigation. Il y a un crédit spécial pour cet objet. Lorsque nous y arriverons, nous discuterons la question. Je ne sais pas si l'honorable député a décidé qu'aucun de mes crédits serait adopté ce soir, mais on ne peut pas me demander, quand on discute un article, de donner des renseignements sur un autre.

M. SPROULE : Je n'ai jamais essayé à retarder d'une minute l'adoption d'un crédit. J'ai demandé combien de naufrages avaient eu lieu, combien de vies avaient été perdues, quelle quantité de biens avait été détruite, quelles enquêtes le département avait faites, quel était le résultat de chacune de ces enquêtes, et je n'ai pu avoir aucun de ces renseignements.

Nous sommes entrés ensuite dans la discussion de quelques naufrages qui ont eu lieu en face de la traverse du Four-à-Chaux, et nous avons pas reçu beaucoup d'informations à ce sujet. On nous a répondu que le Gouvernement avait acheté un canot de sauvetage pour la côte du Pacifique et j'ai demandé ce que l'on avait fait pour venir au secours des steamers en détresse et sauver les vies et la propriété. J'ai demandé si l'on avait fait quelque chose de même genre sur les lacs, mais je n'ai pu obtenir de réponse. Je sais qu'il y a quelques années, il y avait sur les lacs un service de sauvetage qui recevait quelque encouragement de l'Etat, et j'ai demandé s'il y avait encore un service de ce genre sur ces lacs et si le Gouvernement lui venait en aide, mais je n'ai pu être renseigné.

Enlèvement d'obstacles dans les rivières navigables, $5,000.

M. BENNETT : Je vois dans le rapport de l'auditeur général, page P—32 qu'une somme de $3,900 a été payée pour l'enlèvement de l'épave de la barge "Tasmania". Qu'y avait-il besoin de cela ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai fait parvenir l'information à mon honorable ami.

M. BENNETT : J'ai renvoyé aussitôt à l'honorable ministre la note qu'il m'avait communiquée. Tout ce qu'elle disait, c'est que des soumissions avaient été demandées, mais elle n'indiquait pas par quel mode.

L'hon. M. BRODEUR : Lorsque nous demandons des soumissions, nous le faisons par la voie des journaux ou au moyen d'affiches.

M. BENNETT : La note qu'on m'a remise disait que l'on avait reçu deux soumisisons, une envoyée par la Reid Wrecking Co. de Sarnia, et l'autre par la Midland Towing & Wrecking Co. Il semble très étrange que dans le bas de la rivière Sainte-Claire où il y a un si grand nombre de remorqueurs puis-

sants, personne n'ait cherché à obtenir cette entreprise, et qu'elle ait été confiée à une compagnie qui fait venir un remorqueur de plusieurs cents milles de distance pour exécuter ces travaux. Il serait intéressant de savoir si une circulaire n'aurait pas été envoyée à ces deux amis du Gouvernement seulement ou si une annonce a été publiée dans les journaux.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne puis retrouver la note que j'ai communiquée à l'honorable député.

M. BENNETT : Je l'ai remise ; mais elle ne pourrait rendre service à l'honorable ministre, car elle disait simplement que l'on avait demandé des soumissions.

L'hon. M. BRODEUR : Cela voulait dire avec publicité et concurrence.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il le dossier devant lui ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, j'ai envoyé à mon honorable ami la seule information que j'avais.

M. BENNETT : Il me semble étrange que dans la rivière Détroit où se trouvent de puissants remorqueurs américains, aucun des propriétaires de ces remorqueurs n'ait offert de soumissionner et que l'on ait fait venir un remorqueur de Midland. Il semble très étrange que personne demeurant sur les lieux n'ait songé à envoyer de soumissions. S'il y avait plus de deux soumissions l'affaire aurait paru moins louche, mais comme il n'y en a que deux cela prêta à beaucoup de soupçons. Cependant, je consentirais à laisser adopter l'item si le ministre me permet de lui demander, quand nous reprendrons la discussion de son budget, si un avis a été publié dans les journaux.

M. A. A. McLEAN : Quand l'administration lève une épave dans une rivière le propriétaire de l'épave est-il obligé de rembourser les frais ?

L'hon. M. BRODEUR : C'est ce que la loi dit.

M. A. A. McLEAN : Supposons que le propriétaire refuse de payer, l'administration met-elle l'épave en vente ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui; et le produit de la vente sert à payer les dépenses qui ont été faites et le reste est remis au propriétaire du vaisseau.

M. CLEMENTS : Je désire appeler de nouveau l'attention du département sur une question dont j'ai déjà parlé l'année dernière. Il y a une épave à l'embouchure du ruisseau Jeannette, un cours d'eau navigable qui est tributaire de la rivière Thames. Cette épave est celle de la goëlette "Defiance". Elle gît juste en travers de l'embouchure du cours d'eau et en ferme la navigation.

On m'informe qu'on a envoyé au département un rapport disant que la navigation n'en souffrait pas. Mais je veux dire ici même au ministère que cela n'est pas vrai. La dépense à effectuer pour lever l'épave de cette goëlette serait minime. On m'informe qu'un habitant de cette région serait prêt à l'enlever pour la somme de $150 ou $200. J'espère que le ministre fera enlever cet obstacle.

L'hon. M. BRODEUR : Quand ce naufrage a-t-il eu lieu ?

M. CLEMENTS : Il y a environ trois ans. La goëlete était chargée de charbon.

L'hon. M. BRODEUR : L'épave n'obstrue pas la navigation; elle est à l'embouchure du cours d'eau, dont la moitié est obstruée.

M. MORIN : Dans quelles rivières a-t-on fait des travaux l'année dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : Dans les rivières Détroit, Sarnia, Saguenay et la baie de Quinté.

M. ALCORN : Quels travaux a-t-on fait dans la baie de Quinté ?

L'hon. M. BRODEUR : On a renfloué le bateau "Dobie".

M. MORIN : Quels travaux a-t-on faits dans la rivière Saguenay ?

L'hon. M. BRODEUR : On a enlevé le "Protector", qui était échoué à l'embouchure de la rivière Saguenay. Ce n'était pas à proprement parler, dans la rivière Saguenay, mais dans le fleuve Saint-Laurent.

M. A. MARTIN (Queens) : La seule dépense que je trouve dans le rapport de l'auditeur général portée à ce service est "enlèvement d'obstacles $7,377.20", mais l'année dernière nous avons voté $22,000 et cette année on nous en demande $20,000.

L'hon. M. BRODEUR : Nous abaissons cette année ce crédit de $22,000 à $20,000. La principale raison qui nous a porté, l'année dernière, à demander une augmentation de crédit, a été les travaux de l'enlèvement du " Protector " dans le fleuve Saint-Laurent. Cela seulement a coûté environ $12,-800. Le crédit varie suivant les circonstances.

M. BENNETT : Qu'a-t-on fait de la barge "Tesmania" ? L'a-t-on fait sauter ou l'a-t-on remise à ses propriétaires ? Si l'administration lève une épave les propriétaires sont obligés de payer le coût des travaux.

L'hon. M. BRODEUR : La loi dit que le propriétaire de l'épave est obligé de payer ce que coûte son enlèvement, mais règle générale ce n'est pas le propriétaire qui fait les travaux; quand l'administration est obligée de les faire, elle vend ensuite l'épave et le département se rembourse de ses dépenses.

M. BENNETT : A-t-on réalisé quelque chose par la vente du "Tasmania" ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. A. MARTIN : Le ministre n'a pas expliqué où était allé le reliquat de $7,377.

L'hon. M. BRODEUR : Cette somme était pour neuf mois seulement, et ces mois comprenaient des mois d'hiver pendant lesquels on travaille peu à l'enlèvement des obstacles. Cette année là la dépense a été relativement petite, mais l'année dernière, dans un seul cas, celui du "Protector", nous avons dépensé $12,500. La marée était très forte, ce qui obligeait les sauveteurs à ne travailler qu'à certaines heures de la journée.

M. A. MARTIN : Mais si ce reliquat n'a pas été dépensé, est-ce que le budjet ne devrait pas l'indiquer comme crédit à revoter ?

L'hon. M. BRODEUR : Si l'argent n'a pas été dépensé il est resté dans le trésor.

M. SPROULE : Autrefois, il y avait dans le cahier des crédits une colonne indiquant les renouvellement de crédits, s'il y en avait. Mais le budget aujourd'hui ne nous donne pas ce renseignement.

L'hon. M. BRODEUR : La règle concernant les travaux publics est de voter un crédit suffisant pour les dépenses prévues de l'exercice; et si toute la somme n'est pas dépensée dans le cours de l'exercice, le Parlement revote le reliquat. Dans le cas particulier qui nous occupe ce n'est pas ce que l'on fait.

M. SPROULE : Pourquoi ?

L'hon. M. BRODEUR : Il ne s'agit pas ici d'une entreprise particulière ; c'est un crédit général pour enlèvement d'obstacles dans les eaux navigables.

M. A. MARTIN : Quelle a été la partie non dépensée de ce crédit.

L'hon. M. BRODEUR : Du premier avril au 30 novembre de l'exercice 1906-1907 on a dépensé $7,377.20. Je n'ai pas le chiffre du crédit devant moi. L'année dernière la Chambre a voté $22,850, et nous avons dépensé $22,698.58.

M. SPROULE : N'emploie-t-on pas cet argent à d'autres objets qu'à l'enlèvement d'épaves de vaisseaux, etc., dans les rivières navigables ? Si la mémoire me sert bien, je crois que l'on a enlevé des obstacles dans certaines rivières de la Colombie-Anglaise, dans le but, je crois, de faciliter la descente des billots.

L'hon. M. BRODEUR : C'était pour l'enlèvement de roches et barres qui empêchaient les poissons de remonter les rivières jusqu'à leurs frayères. Mon honorable ami trouvera cela à l'item 116.

Observation des marées, $30,000.

M. SPROULE : Quelle est la raison de cette augmentation.

L'hon. M. BRODEUR : L'augmentation a pour objet de pourvoir aux paiements des salaires augmentés des officiers du bateau et de faire face à l'augmentation du coût de l'entretien. M. le docteur Dawson, un homme éminent qui a publié des rapports très intéressants, dirige ces travaux. Il a publié un bulletin concernant le chenal maritime entre Québec et Montréal. Le bateau l'année dernière a travaillé pour la plus grande partie du temps dans le golfe Saint-Laurent.

M. DANIEL : Que comprend-on dans ce service de l'observation des marées ? Je vois que dans le rapport de l'auditeur général les dépenses du steamer "Gulnare" ont été portées à ce service. Qu'a fait ce steamer ?

L'hon. M. BRODEUR : Le docteur Dawson étudie les courants dans le bas du fleuve Saint-Laurent. Il a étudié les courants dans le détroit de Belle-Isle. Il a obtenu des résultats nouveaux, les a comparé soigneusement avec ceux obtenus en 1894, et les a indiqués sur les cartes. On paie aussi à même ce crédit l'entretien des postes d'observation des marées sur le Saint-Laurent et sur la côte de l'Atlantique, de même que les dépenses de cinq postes sur les côtes du Pacifique; on fait aussi des obervations des marées à Prince-Rupert, terminus choisi pour le Grand-Tronc-Pacifique.

M. DANIEL : Est-ce que les jauges de marée sont automatiques, et en obtenez vous des indications quotidiennes ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui elles sont automatiques et nous en avons les indications tous les jours.

M. LAW : Je crois que le "Gulnare" a été employé l'année dernière dans la baie de Fundy.

L'hon. M. BRODEUR : Et nous nous proposons de l'y renvoyer de nouveau cette année.

M. LAW : Les marins de Yarmouth disent que les bulletins publiés par le docteur Dawson leur ont été très utiles.

L'hon. M. BRODEUR : Le département se propose de faire continuer ces travaux à l'extrimité sud de la Nouvelle-Ecosse.

M. DANIEL : A quel service a été employé la goëlette "Laura" ? A la page P—33 nous voyons que la goëlette a été nolisée pour les saisons 1905-1906 et 1907-1908. Ce devait être une petite goëlette.

L'hon M. BRODEUR : C'était avant que le ministère eût fait l'acquisition de la goëlette "Gulnare". Cette dernière était employée alors à d'autres travaux et nous avons nolisé la "Laura" pour ce service.

M. ALCORN : Il ne semblerait pas que ce service devrait nécessiter beaucoup d'impressions publiques, mais je vois à la page P—33 un item de $1,223.63 pour impressions et papeterie publiques. Quelles explications avez-vous à donner à ce sujet

L'hon. M. BRODEUR : Ce sont les impressions de cartes maritimes et de bulletins qui sont distribués parmi les marins.

M. MORIN : Distribuez-vous de ces cartes ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, parmi les marins.

M. MORIN : Mais en avez-vous pour les députés ?

L'hon. M. BRODEUR : Je serai très heureux d'en donner aux députés.

M. SPROULE : Je vois qu'il y a ici une augmentation de $2,000, et je ne crois pas que le ministre m'ait donné une explication. Je suppose que le nombre d'employés est le même que l'année dernière et l'année précédente. A moins que vous n'ayez augmenté les gages de l'équipage ou autres employés, la somme qui suffisait l'année dernière devrait suffire l'année prochaine.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a plusieurs personnes employés dans le service d'observations des marées, et l'augmentation a pour but de permettre d'augmenter leurs traitements. Il nous faut payer ces mécaniciens ?

M. SPROULE : Combien en avez-vous ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a les mécaniciens et les hommes d'équipage.

M. SPROULE : Combien d'hommes d'équipage ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y avait l'an dernier le patron, les premier et second officiers, le 1er mécanicien, le 2e mécanicien, les commis aux vivres, cuisiniers, charpentiers, quartiers-maîtres, chauffeurs, matelots, préposés à la surveillance des marées et gardiens.

M. SPROULE : Il y en a quatorze en tout ? On s'est servi de cela pour augmenter le salaire des hommes ?

L'hon. M. BRODEUR : Pour augmenter les salaires et pour payer les dépenses supplémentaires de ce navire.

M. SPROULE : Je supposais qu'il y avait eu le même nombre l'année précédente, lorsqu'on a voté $28,000. Est-ce que l'on n'a pas employé à ces travaux tout le crédit de l'année dernière ?

L'hon. M. BRODEUR : Le sous-ministre m'informe que le docteur Dawson s'en va dans l'Ouest cette année, et qu'il faudra qu'un autre ingénieur soit chargé des travaux.

M. SPROULE : Ce n'est pas cela que j'ai demandé. J'ai demandé si l'on a dépensé le plein montant du crédit qui a été voté l'an dernier.

L'hon. M. BRODEUR : Le sous-ministre m'informe qu'il est resté un léger solde.

Service des dépêches en hiver.

M. A. A. McLEAN : A la page P—33 je trouve :

Détaillé au chapitre des vapeurs du Dominion : " Minto ", $2,635 ; " Stanley ", $2,635, $5,270.

Comment le ministre en arrive-t-il à débiter le service des dépêches de ces frais, et pourquoi cette dépense ? Je ne puis en trouver le détail sous l'en-tête de " Minto ". Quelle partie de l'item, qui devrait être inscrite au débit du " Minto ", est éliminée de ce compte et portée au débit du service des dépêches, et pourquoi ?

L'hon. M. BRODEUR : Je vais me procurer les renseignements.

M. A. MARTIN : En attendant les renseignements, le ministre pourrait dire au comité s'il est informé de l'endroit où se trouvent actuellement le "Stanley" et le "Minto".

L'hon. M. BRODEUR : Nous n'en avons pas eu de nouvelles aujourd'hui.

M. A. MARTIN : Eh ! bien, j'en ai reçu quelques nouvelles.

L'hon. M. BRODEUR : Dans les journaux ?

M. A. MARTIN : Non. J'ai demandé, au cours de cette séance, où le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) doit acheter le grain de semence pour le Nord-Ouest, et il m'a dit qu'il se proposait d'acheter 100,000 boisseaux d'avoine dans l'île du Prince-Edouard, mais que l'Intercolonial n'entreprendrait pas de les transporter parce que les vapeurs d'hiver ne faisaient pas leur service.

L'hon. M. BRODEUR : Parce qu'ils ne faisaient pas leur service ?

M. A. MARTIN : Oui.

L'hon. M. BRODEUR : S'ils ne font pas leur service, ce n'est que d'aujourd'hui. Je ne crois pas que mon honorable ami soit informé que, jusqu'à présent, ils n'ont pas fait leur service.

M. A. MARTIN : D'après le renseignement que j'ai reçu du ministre de l'Intérieur, l'administration du réseau de l'Intercolonial ne garantirait pas le transport de cette avoine au cas où elle serait achetée dans ma province. Je lui ai dit que le prix du grain dans l'île était un peu plus bas que dans la plupart des parties du Canada, et je lui ai demandé s'il en acheterait là. Il m'a dit que l'embarras est que les navires d'hiver ne sont pas en mesure de transporter du grain et que le chemin de fer de l'Inter-

colonial n'en garantirait pas le transport. Outre cela, je suis informé que ces navires ne font pas le service régulièrement. Nous n'avons pas reçu le courrier de l'île du Prince-Edouard aujourd'hui.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons été deux ou trois jours la semaine dernière sans recevoir de courrier de Toronto.

M. A. MARTIN : Vraiment ?

L'hon. M. BRODEUR : Et les gens de Toronto n'ont pas parlé de sécession.

M. A. MARTIN : C'est le ministre des Finances qui en a parlé. Le moins que le ministre devrait faire, ce serait de nous dire où sont ces navires. C'est là un service très important qui est placé sous ses ordres, et je crois qu'il devrait avoir quelques renseignements sur la situation de ces navires. Il devrait savoir s'ils sont coulés à fond, s'ils font leur service, ou ce qu'ils sont devenus.

L'hon. M. BRODEUR : Le seul renseignement que j'aie au sujet de ces navires est ce que les journaux publient ce matin, disant qu'ils ont été arrêtés par les glaces.

M. A. A. McLEAN (I.P.-E.) : Je crois que le ministre de la Marine devrait dire au ministre de l'Intérieur que les navires ne sont que temporairement bloqués par les glaces et qu'ils pourront transporter l'avoine dans l'Ouest. Les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard ont de l'avoine à vendre, et il n'y a pas de raison pour que le Gouvernement du Canada achète de l'avoine aux Etats-Unis, lorsque l'île du Prince-Edouard peut fournir de meilleure avoine que celle que l'on peut trouver dans le Washington ou le Dakota. Pour l'honneur de son département, le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait se rendre au ministère de l'Intérieur et renseigner M. Oliver là-dessus. S'il fait cela, il aura droit à la reconnaissance des cultivateurs de l'île du Prince-Edouard qui ont de l'avoine à vendre.

L'hon. M. BRODEUR : Nous faisons tous les efforts désirables pour rendre aussi efficace que possible le service du "Minto" et du "Stanley". Il peut leur arriver d'être arrêtés par les glaces mais nous avons mis en chantier un navire beaucoup plus fort que l'un ou l'autre, et je crois qu'il fera le service sans interruption. Mon honorable ami sait très bien que non seulement les paquebots mais même les convois de chemins de fer sont parfois empêchés de faire leurs trajets ordinaires. Il y a quelques jours à peine, les convois entre Montréal et Ottawa ont été arrêtés par suite de la forte tempête de neige, et il peut très bien arriver que dans l'île du Prince-Edouard les navires soient temporairement dans l'impossibilité de faire le service.

M. A. A. McLEAN (I.P.-E.) : Le ministre m'a mal compris. Le ministre de l'Intérieur a déclaré à la Chambre aujourd'hui qu'il n'achèterait pas dans l'île du Prince-Edouard l'avoine destinée au Nord-Ouest, parce que les navires étaient bloqués par les glaces et ne pouvaient transporter l'avoine. Ce que je demande maintenant, c'est que le ministre de la Marine détrompe le ministre de l'Intérieur à ce sujet. Je ne me plains pas maintenant de l'interruption temporaire de la navigation entre l'île et la terre ferme, mais je me plains de ce que l'on a fourni au département de l'Intérieur des renseignements inexacts au sujet du service d'hiver. Je veux que le ministre de la Marine dise au ministre de l'Intérieur que les navires sont maintenant en mesure de transporter l'avoine.

L'hon. M. BRODEUR : Je serai très heureux de dire au ministre de l'Intérieur que nous faisons de notre mieux pour rendre efficace et régulier le service de l'île du Prince-Edouard. Il est probable que le ministre de l'Intérieur s'est formé une conviction sur les propos de nos collègues de l'île du Prince-Edouard, qui, dès qu'il y a interruption du service, sont prêts à le proclamer à tout l'univers, et à annoncer que la province retourne en arrière. Je crois que cela fait du tort à l'île.

Je n'aime pas à donner des conseils à mes amis, mais je crois qu'il vaudrait mieux ne pas annoncer aussi bruyamment le retour de ces accidents. Si je disais à mon honorable ami ce que nous faisons à propos du service entre l'île et la terre ferme, je crois que je pourrais lui démontrer qu'il n'y a pas eu d'interruption prolongée.

M. SPROULE : Le ministre de la Marine retarde maintenant le vote de son budget.

M. A. MARTIN (I.P.-E.) : S'il n'était pas si tard, je pourrais démontrer au ministre que si le Gouvernement remplissait ses promesses en ce qui concerne le service entre l'île du PrinceEdouard et la terre ferme, nous ne serions pas obligés de les lui rappeler. A mon avis, pour remédier aux griefs dont nous souffrons, il nous faut les rappeler constamment au ministre et au Gouvernement. Inutile pour le ministre ou qui que ce soit de dire que le pays ne sait pas quand ces navires interrompent leur service, car aussitôt le télégraphe et les journaux le proclament dans toutes les parties du Canada. Allons-nous garder le silence lorsque les conditions de l'acte d'union ne sont pas remplies ?

Quand le ministre porte cette accusation contre nous, il a recours à un subterfuge que je réprouve. Je dis au ministre que l'agriculture de l'île du Prince-Edouard peut entrer en concurrence pour fournir les 600,000 boisseaux de grain demandés pour l'Ouest, et le ministre de l'Intérieur nous a dit aujourd'hui qu'il ne peut acheter l'avoine dans l'île du Prince-Edouard parce que la navigation est interrompue. Je crois qu'il ne sied pas bien au ministre de la Marine de

nous dire que nous devons garder le silence lorsque le service placé sous l'autorité de son département n'est pas exécuté. Je n'accepterai pas une pareille réprimande de la part du ministre ni d'aucun autre membre de la Chambre. Il ne lui sert à rien de nous dire que nous devrions dissimuler cela. Pour ma part, je parlerai de ce grief devant ces tribunes jusqu'à ce que le remède soit appliqué ; et le ministre ferait mieux d'en prendre note.

M. A. A. McLEAN (Queen) : Le ministre n'a pas expliqué l'item de $2,635 pour réparations au vapeur " Minto " et celui de $2,635 pour réparations au vapeur "Stanley."

L'hon. M. BRODEUR : Le comptable du département me dit que ces navires font le service des dépêches entre l'île et la terre ferme, et le crédit affecté aux vapeurs fédéraux étant épuisé, on a demandé le payement de ces frais de réparations au crédit ouvert au service des dépêches exécuté par ces bateaux.

M. A. A. McLEAN (I. P.-E.) : Je ne crois pas que ce soit là une explication, car vous constaterez que, sur une dépense totale de $60,180.19 pour service postal d'hiver, on a déduit, moins ce qui a été porté au débit du service des dépêches, $2,635, et $5,000 pour la construction des phares. Mais dans les item détaillés pour le "Minto", ces item ne figurent pas et les seuls débits sont ceux qui ont été payés pour l'entretien du vapeur. A ce que je puis voir, le compte détaillé du "Minto" ne porte rien à son débit concernant le transport du courrier. Nous avons souvent demandé en cette Chambre un relevé du coût du transport du courrier en hiver, mais nous n'avons jamais réussi à l'obtenir.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami trouvera tous ces détails des dépenses du " Stanley " aux pages 25, 26 et 27. Les $45,504.22 n'ont pas été pris entièrement sur le crédit affecté aux vapeurs fédéraux ; $2,635 ont été demandés au crédit pour le service des dépêches l'hiver.

Salaires et frais d'inspection du bétail, $3,600.

M. SPROULE : Comment cela se trouve-t-il ici ? Cette dépense ne relève-t-elle pas de la quarantine et du ministère de l'Agriculture?

L'hon. M. BRODEUR : Pas précisément. C'est pour voir à ce que le bétail soit inspecté à bord du navire et surtout à ce que le navire soit convenablement aménagé ; de sorte que c'est une question de navigation plutôt qu'une question d'agriculture, bien que ce soit pour la protection du bétail à bord du navire.

M. W. JACKSON : Quels sont les règlements relatifs à l'espace alloué aux animaux sur les navires ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a des règlements imprimés. Je serai heureux d'en procurer un exemplaire à mon honorable ami.

M. W. JACKSON : Ces inspecteurs ont-ils quelque chose à voir en ce qui concerne l'inspection de la nourriture des animaux ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Combien d'inspecteurs font ce travail ?

L'hon. M. BRODEUR : M. Delorme et M. O'Grady à Montréal. M. Buckley à Saint-Jean (N.-B.); M. Welsh, à Charlottetown.

M. DANIEL : Cette inspection s'applique-t-elle à toute les sortes de bestiaux?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, aux moutons, aux chevaux et aux bêtes à cornes.

M. W. JACKSON : Ces inspecteurs sont-ils obligés de désigner la partie du navire où ces animaux seront logés ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui. Nous avons toute autorité sous ce rapport, et nous avons le droit de déterminer quelle espèce d'aménagement leur est réservée sur le navire et quel espace ils doivent occuper.

M. DANIEL : Je remarque que le seul endroit qui ait fourni des rapports est Montréal. Comment cela se fait-il ? On doit avoir expédié des animaux des autres ports.

L'hon. M. BRODEUR : Oui ; je vais m'informer à ce sujet.

Pour continuer la subvention à l'outillage de sauvetage à Québec, dans les Provinces maritimes et en Colombie-Anglaise, $30,000.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a trois endroits en Canada où nous subventionnons les outillages de sauvetage—l'un à Victoria, Colombie-Anglaise, un autre à Québec et l'autre sur la côte de l'Atlantique.

M. SPROULE : Qui est subventionné dans la Colombie-Anglaise et où l'outillage est-il situé ?

L'hon. M. BRODEUR : Il est situé à Esquimault.

M. SPROULE : Quel est la chiffre de la subvention?

L'hon. M. BRODEUR : $10,000 à chaque endroit.

M. BENNETT : Quels sont les subventionnés à chaque endroit.

L'hon. M. BRODEUR : A Québec, ce sont Davie et fils ; à Sydney, la Dominion Coal Company ; à Esquimault, l'Esquimault Railway Company.

M. SPROULE : Est-ce qu'ils entretiennent un outillage de sauvetage leur appartenant, et quelle espèce d'outillage ont-ils ?

L'hon. M. BRODEUR : Ils ont un outillage complet composé de tous les appareils

nécessaires et ils sont tenus de garder constamment leurs bateaux sous pression. Chaque bateau, avant d'être subventionné, est examiné par nos inspecteurs.

M. SPROULE : Il me semble que l'augmentation de la navigation dans les eaux intérieures, surtout dans la baie Georgienne, le lac Supérieur et le lac Ontario, devrait nécessiter quelque outillage de sauvetage. Le gouvernement a beaucoup négligé cela. On devrait faire quelque chose pour aider à entretenir un matériel de sauvetage ou pour subventionner quelque particulier ou compagnie.

L'hon. M. BRODEUR : Où l'honorable député suggérerait-il de placer un pareil outillage ?

M. SPROULE : Je ne voudrais pas, sous l'impulsion du moment, recommander une localité particulière, mais j'en ai souvent parlé à des hommes qui s'occupent de navigation dans ces eaux. Le Gouvernement devrait s'enquérir et découvrir quel serait l'endroit le plus convenable.

L'hon. M. BRODEUR : Je soumettrai l'affaire à l'association maritime du Dominion. Je croyais pourtant qu'il y avait plusieurs entreprises de sauvetage sur les Grands lacs.

M. BENNETT : Il y a maintenant plus de gros remorqueurs que jamais sur les lacs du niveau supérieur.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois que l'honorable député constatera qu'il y a là quatre ou cinq outillages installés en divers endroits. S'il fallait subventionner une entreprise, à quoi cela nous entraînerait-il?

M. SPROULE : Je ne sache pas qu'il y ait là quatre ou cinq outillages.

L'hon. M. BRODEUR : C'est ce qu'on dit. Il y en a un à Kingston.

M. BENNETT : Un à Sarnia et un à Midland aussi.

L'hon. M. BRODEUR : Ce serait une affaire sérieuse que de subventionner un endroit, parce que cela nuirait aux autres.

M. SPROULE : Comment se fait-il que nous sommes obligés d'avoir recours aux outillages américains dans ces eaux si nous avons des entrepreneurs de sauvetage sur notre territoire ?

L'hon. M. BRODEUR : Je m'informerai de la chose auprès de l'association maritime.

Pour pourvoir à l'organisation d'une milice navale et aux frais d'entretien du croiseur "Canada" transformé en navire-école, $10,000.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a quelques années, nous avons construit le croiseur "Canada" et nous avons décidé de faire donner à bord de ce navire un cours d'instruction, en matière de canonnage et d'art naval, à un certain nombre de jeunes gens. Ils sont au nombre de soixante-cinq, y compris l'équipage. Le Gouvernement a l'intention d'augmenter ce service. Lorsque sera achevé le navire que nous construisons pour le littoral de la Colombie-Anglaise, il sera pourvu d'un personnel semblable à celui du "Canada"' Nous avons l'intention de faire la même chose en ce qui concerne le "Vigilant" et le "Curlew", et, de fait, tous les navires au service de la protection des pêcheries. Dans ce service nous voulons que toutes les nominations et les promotions soient dues au mérite. Ce programme a été suivi dans toutes les nominations qui ont été faites récemment.

Afin qu'il y ait de la discipline dans le service, les promotions devraient être faites d'après le mérite.

M. SPROULE : Combien d'élèves y a-t-il maintenant à bord du "Canada" ?

L'hon. M. BRODEUR : Soixante-cinq.

M. SPROULE : Est-ce que le cours d'instruction se continue durant toute l'année?

L'hon. M. BRODEUR : Durant la saison de la pêche, ils font le tour des côtes maritimes de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, et durant l'hiver, ils sont stationnés à Halifax, à l'arsenal maritime. Il y a un an ou deux, ils ont fait un voyage aux Antilles.

M. SPROULE : A quelles conditions sont-ils admis et pour combien de temps ?

L'hon. M. BRODEUR : Ils sont engagés et révoqués par le ministre. La durée de l'engagement n'est pas fixée. Les matelots de première classe reçoivent $25 et les matelots de deuxième classe, $20 par mois.

M. DANIEL : D'après la déclaration du ministre il est évident qu'il a l'intention de se servir de ce crédit, non dans le but d'exercer des hommes pour composer une milice navale, mais tout simplement afin de recruter un équipage pour le "Canada". Il ne parle que de l'équipage de ce navire. Il semblerait qu'on ne fait aucun effort pour avoir une milice navale dûment organisée, avec ses propres officiers, exercés, portant l'uniforme et soumis à la discipline. Si je comprends bien l'explication de l'honorable ministre, cela veut dire tout simplement qu'il considère l'équipage du "Canada" comme une milice navale, et il dit qu'il a l'intention d'ajouter à ce nombre les équipages du "Vigilant" et d'autres navires. Cela serait à merveille si nous savions au juste ce qu'il veut dire par là. Mais s'il doit y avoir une milice, il faut qu'il y ait un quartier général et un officier à la tête de cette division ou de ce département, et il faut qu'il y ait une organisation. On a voté au ministre un crédit de $10,000 depuis deux ou trois ans, mais nous ignorons ce qu'il en a fait. Il a l'équipage du "Canada", mais on se

borne à lui payer la solde qui lui revient à titre d'équipage. L'équipage du "Canada", en vertu du système suivi par le ministre, constitue un effectif permanent, mais ce n'est pas là l'idée que je me fais de ce que le ministre devrait considérer comme une milice navale. Je serais porté à croire que ce devraient être des gens exercés et prêts à répondre à l'appel lorsqu'on en aurait besoin, et non un effectif permanent composé des équipages des divers croiseurs.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M. Daniel) sait que ceci est tout simplement le noyau de notre milice navale. La milice navale est basée sur le service de protection des pêcheries. Plus tard, au lieu de n'avoir que des navires spéciaux pour le service de protection des pêcheries, j'espère que la milice navale fera sa part de ce service. Lorsque le "Canada" a été construit, il n'y avait pas d'organisation, à l'exception de certains navires comme le "Curlew" et le "Vigilant" pour la surveillance des côtes. Mais on a cru qu'il serait bon d'avoir un navire à bord duquel un certain nombre de jeunes gens seraient exercés en vertu des règlements de l'amirauté britannique. C'est ce qui a eu lieu avec des résultats satisfaisants depuis quelques années. Je désirerais que notre organisation fût faite de cette manière. Le commandant Spain a la surveillance de cette milice navale, c'est-à-dire, du service de protection des pêcheries.

Afin de continuer cette organisation, j'ai, cette année, émis l'idée que toute nomination à bord de ces navires devrait être tirée des rangs des marins qui ont fait partie du service de protection des pêcheries ou qui ont servi à bord du "Canada". On a soulevé quelques objections à ce mode de promotion, mais je m'en suis tenu fermement au principe et je l'ai mis en pratique. Nous allons construire un autre croiseur pour le service du littoral de la Colombie-Anglaise. D'autres navires seront organisés de la même manière et d'après le même principe, afin de mettre efficacement à exécution le projet d'une milice navale.

M. W. JACKSON : Mais vous ne pouvez porter que de petits canons. Y a-t-il un cours de canonnage à bord de ces navires ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Je croyais que le traité empêchait cela.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a un traité qui s'applique aux Grands lacs, mais je parlais en particulier des côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

M. SPROULE : Mais il y a un service de protection des pêcheries sur les lacs Erié et Ontario ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, il y a là le "Vigilant" et il nous faut observer les clauses du traité.

M. W. JACKSON : Quels sont les règlements relatifs à l'artillerie à bord des croiseurs des eaux intérieures ?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas le traité sous la main, mais il y a des dispositions relatives aux canons que doivent porter ces navires.

M. W. JACKSON : Ce que l'on a fait a gâté l'apparence du "Vigilant". On y a placé quatre canons de gros calibre, deux à l'avant et deux à l'arrière. Sur l'ancien "Petrel", nous n'avions qu'un petit canon qui semblait répondre aux besoins. Autant que je puis comprendre, il n'y a pas à bord du "Vigilant" d'hommes qui pourraient manœuvrer les pièces dont il est armé.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas que cela soit exact.

M. W. JACKSON : Permettez-moi de m'expliquer. Naturellement, le "Vigilant" passe probablement la majeure partie de son temps dans le port où je demeure. Je crois qu'après l'installation des canons un instructeur est venu à bord donner aux hommes un cours de canonnage, mais l'on m'informe que lors de son départ il n'y avait pas un seul homme sur ce navire du gouvernement qui fût capable de manœuvrer l'un de ces canons.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami est dans l'erreur, parce que je sais que quelques-uns des officiers ont suivi des cours aux écoles d'artillerie. On m'informe que le 1er officier est gradué de l'école de canonnage.

M. W. JACKSON : A-t-on acheté les canons pour les mettre à bord du "Vigilant" et quel prix les a-t-on payés?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne saurais répondre à la première question—ils ont été achetés il y a quelques années. Avec les munitions, ils ont coûté $45,000 chacun.

M. DANIEL : Quel est leur calibre ?

L'hon. M. BRODEUR : Une livre et demie, à tir rapide.

M. JACKSON : J'ai entendu dire qu'en plaçant un croiseur aussi lourdement armé que le "Vigilant" sur les Grands lacs, le Canada outrepasse les droits que lui reconnaît le traité. Le ministre n'aimerait peut-être pas à répondre à cette question ?

M. BRODEUR : Je relirai le traité, mais je suis tout à fait certain que nous agissons dans la limite de nos droits.

M. DANIEL : J'ai été heureux d'entendre le ministre déclarer qu'il a l'intention d'introduire un régime de discipline navale à bord de ces croiseurs qui font le service de protection des pêcheries, et je regrette que des ordres à cet effet n'aient pas déjà été donnés. Si le ministre pouvait bien faire comprendre aux officiers et matelots de ces navires qu'ils sont sous les ordres des commandants des

navires, et que c'est d'eux seulement qu'ils doivent attendre leur promotion ; que leur promotion dépend entièrement de leur compétence et de leur bonne conduite, sans aucun égard à l'influence politique, il ferait la meilleure chose possible dans l'intérêt des croiseurs et du pays.

M. SPROULE : Y a-t-il à bord de tous les croiseurs des pêcheries, le même cours d'instruction de canonnage qu'à bord du " Vigilant" ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. SPROULE : Y a-t-il d'autres cours à part le cours de canonnage ?

M. BRODEUR : Le cours d'art nautique.

M. SPROULE : Ces hommes sont-ils engagés comme ils le seraient à bord d'un navire-école régulier ? Sont-ils engagés pour un terme spécifié ?

L'hon. M. BRODEUR : Ils sont engagés durant le bon plaisir du ministre. Si un officier ou matelot ne remplissait pas convenablement sa tâche il serait congédié. En s'enrôlant, les matelots sont tenus de signer une déclaration reconnaissant que la loi applicable à leur engagement leur a été lue et qu'ils s'engagent à se conformer à toutes les prescriptions de la loi, au jugement du ministre.

(Il est fait rapport des propositions de crédits adoptés.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. SPROULE : Lundi sera réservé aux projets dus à l'initiative parlementaire ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et cinq minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi 17 février, 1908.

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

### RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER ELECTRIQUE RADIAL D'HAMILTON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 25), déposé par M. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Comme ce projet de loi est d'une très grande importance, et que certaines questions s'y rattachant sont actuellement à l'étude, je demanderai l'ajournement de la discussion.

M. DANIEL.

Je propose que le comité lève se séance, rende compte de l'état de la question et demande à siéger de nouveau.

M. LENNOX : Je désire poser ce qui peut être considéré à un certain égard une objection préliminaire; il est probablement utile de la signaler à l'attention du comité pour qu'il puisse en décider, et cela répondrait peut-être aussi à la fin que poursuit le ministre. Ma prétention c'est que le comité ne saurait passer à l'examen du bill sous sa forme actuelle. Le préambule en a été modifié très notablement. Voici en quels termes il était conçu à l'origine :

Considérant que la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton a, par voie de pétition, exposé qu'elle a été constituée en corporation par le chapitre 88 des Statuts de 1894 de l'Ontario, par lequel, ainsi que par les modifications subséquentes dudit acte, ladite compagnie a été autorisée à construire différentes lignes de chemins de fer allant de la cité de Hamilton à différents endroits dans la province d'Ontario, ainsi que porté dans ledit acte et ses modifications;

Jusqu'ici il n'a pas été fait de modification par le comité des Chemins de fer. Le préambule primitif continue en ces termes :

Considérant que ladite compagnie a été informée qu'en vertu des dispositions des articles 306 et 307 de l'acte des chemins de fer de 1888, et des articles 91 et 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, son chemin de fer, en traversant la ligne de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada à Burlington, en l'année 1897, est devenue et n'a pas depuis lors cessé d'être assujétie exclusivement à l'autorité législative du parlement du Canada; et considérant que des pétitions ont été présentées à l'Assemblée législative de l'Ontario demandant des actes à l'effet de proroger le délai accordé pour la construction des lignes de chemin de fer de ladite compagnie, et que pareils actes ont été édictés, mais, selon que ladite compagnie a été informée, sans autorité ou compétence; et considérant que ladite compagnie a, par sa pétition, demandé l'autorisation de pousser certains prolongements de son entreprise et certains ouvrages au delà du ressort provincial; et considérant qu'il est à propos de régler toutes les questions relatives à la compétence provinciale en l'espèce, de ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits actes et de mettre ladite compagnie en mesure de poursuivre ses différentes entreprises;

La modification qu'on a faite de cette partie du préambule touche à la question qui nous est actuellement soumise. On a critiqué cette partie du préambule qui a trait au passage de la ligne du Grand-Tronc à Burlington en 1897, et aussi la partie où l'on conteste la compétence de la législature provinciale, et enfin le considérant où l'on affirme qu'il est à propos de ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits actes de la législature provinciale.

J'ai proposé que les divers passages du préambule en question fussent rayés. Sub-

séquemment, l'auteur du bill proposa la modification du préambule, non pas exactement dans le sens que j'avais proposé, mais dans le sens de la rédaction actuelle du bill :

Et considérant qu'il a été exprimé des doutes sur la question de savoir si en vertu des dispositions 306 et 307 de l'acte des chemins de fer de 1888 et des articles 91 et 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, son chemin de fer en traversant la ligne de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada en l'année 1897, est devenue et n'a pas depuis lors cessé d'être assujetti exclusivement à l'autorité législative du parlement du Canada.

La modification consiste en ceci qu'au lieu de dire que " ladite compagnie a été informée ", on déclare " qu'il a été exprimé des doutes sur la question de savoir, etc." Le préambule a été, en outre, modifié par la radiation de la mention relative aux amendements à l'acte d'Ontario, lignes 17 et 18. Les mots suivants qui se trouvent plus loin dans le texte du préambule primitif ont aussi été rayés :

Considérant qu'il est à propos de ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits actes.

Ce sont là des modifications très importantes faites au préambule du projet de loi ; et, en effet, la discussion de cette question devant le comité a occupé trois ou quatre séances. Or, je désire faire observer que le comité, dans le rapport qu'il a fait à la Chambre, ne s'est pas conformé à l'article 106 du règlement. Le rapport du comité est ainsi conçu :

Votre comité a examiné le bill (n° 25) concernant la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton, et a décidé d'en faire rapport, avec modifications; le tout humblement soumis.

L'article 106 du règlement est ainsi conçu:

Le comité chargé de l'examen d'un bill d'intérêt privé devra en faire rapport à la Chambre dans tous les cas; et lorsqu'il aura été fait quelque modification notable au préambule du bill, cette modification et les motifs qui l'ont dictée devront être énoncés dans le rapport.

Il est inutile pour moi d'indiquer les raisons qui militent en faveur d'une telle règle. Le règlement prescrit que, non seulement les modifications, mais les raisons qui les ont motivées devront être énoncées dans le rapport du comité. Je propose donc:

Que la suite de la discussion du projet de loi n° 25 n'ait pas lieu maintenant, mais qu'il en soit fait de nouveau rapport à la Chambre, afin que ledit projet de loi et le rapport du comité des chemins de fer, des canaux et du lignes télégraphiques soient renvoyés à un nouvel examen dudit comité avec ordre de le modifier par l'énonciation desdites modifications faites par le comité au préambule dudit bill et des raisons qui ont motivé ces modifications, comme l'exige l'article 106 du règlement de la Chambre.

Le ministre va-t-il me permettre d'insérer cette motion, afin que la question puisse être décidée dans un sens ou dans l'autre.

L'hon. M. GRAHAM : Le président du comité qui a fait le rapport n'est pas à son siège. L'objection soulevée par l'honorable membre est assez plausible. Elle milite, je pense, en faveur de la proposition que j'ai faite d'ajourner la question jusqu'à ce que nous puissions la discuter en même temps que d'autres propositions que j'ai à l'esprit.

M. LENNOX : Je n'y vois pas de mal.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Cette motion devra être faite lorsque M. l'Orateur aura repris le fauteuil.

L'hon. M. GRAHAM : La première chose que nous ferons quand nous passerons à la suite de la discussion en comité général, ce sera d'examiner l'objection de l'honorable membre.

(La motion de M. Graham est adoptée, et le comité lève sa séance et rend compte de l'état de la question.)

M. LENNOX : Monsieur l'Orateur, je propose maintenant, puisque le ministre ne désire pas que la discussion soit reprise aujourd'hui :

Que le projet de loi n° 25 et le rapport du comité des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques soient renvoyés à un nouvel examen dudit comité, avec ordre de modifier ledit rapport par l'énonciation des modifications faites par le comité au préambule dudit bill et des raisons qui ont motivé ces modifications, comme l'exige l'article 106 du règlement de cette Chambre.

M. l'ORATEUR : Cette proposition sera inscrite comme avis de motion.

M. LENNOX : Le ministre veut-il me dire quand ce bill devra revenir en discussion, car j'aimerais à être présent ?

L'hon. M. GRAHAM : Ce sera probablement dans huit jours.

M. CLARKE : L'objection soulevée par l'honorable membre pourrait être débattue demain soir durant l'heure assignée aux bills d'intérêt privé.

M. LENNOX : Je suis prêt à la discuter maintenant.

M. R. L. BORDEN: Le ministre des Chemins de fer a déclaré avec beaucoup de raison que ce bill est important, et je propose qu'on nous donne quelques jours d'avis avant d'en demander la discussion. Si je ne me trompe, on se propose de le mettre en discussion dans une semaine d'ici.

L'hon. M. GRAHAM : Je désire me conformer, autant que possible, aux vœux de ces honorables députés. Il me semble qu'un ajournement de quelques jours vaudrait mieux, afin que chacun puisse être mieux préparé pour la discussion.

M. R. L. BORDEN : Tout ce que je demande, c'est que nous en soyons informés quelques jours d'avance.

L'hon. M. GRAHAM : Parfaitement.

## ATTITUDE DES EMPLOYES PUBLICS DANS LES ELECTIONS.

L'hon. GEORGE E. FOSTER : Monsieur l'Orateur je désire donner lecture du télégramme qui m'est adressé :

Alphonse Leblanc, agent ambulant du service des voyageurs sur le réseau de l'Intercolonial, est actuellement à faire de la propagande ici pour le compte des candidats ministériels à la législature locale, et a annoncé son intention d'ouvrir une salle de comité à Dupuis'-Corner, qui restera ouverte jour et nuit jusqu'après l'élection. Henri Dupuis est employé dans le service de vérification du bureau général de l'Intercolonial à Moncton; il est aussi à faire la tournée des paroisses de Shédiac et Dorchester, d'école en école, critiquant et dénigrant les candidats de l'opposition.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux voudra-t-il avoir l'obligeance de se renseigner sur le compte de ces déliquants et me répondre demain ? Et j'espère qu'il sera en état de me dire qu'il les a destitués.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne manquerai pas de m'informer.

## QUESTIONS.

### LE PORT DE TIGNISH.

M. LEFURGEY (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement sait-il que le caisson nord du brise-lame de Tignish, récemment construit, a besoin de réparations? Le Gouvernement a-t-il reçu de ses ingénieurs un rapport à cet effet?

2. Quel rapport le Gouvernement a-t-il reçu de ses ingénieurs au sujet des améliorations à faire dans le port de Tignish et de son agrandissement, et quelles sont ses intentions à ce sujet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Non.

2. a) L'ingénieur ordinaire a demandé la somme de $500 pour réparations générales aux brise-lames. Il a été reçu des pétitions demandant le prolongement du brise-lame, et le développement du port ; et à ce sujet, l'ingénieur ordinaire fait rapport que les agrandissements que l'on demande pourront être obtenus par le prolongement des brise-lames vers l'intérieur. L'effet serait de presque doubler la capacité du port et d'assurer un refuge commode et bien abrité. Il n'est pas douteux qu'une fois ces améliorations exécutées, il se produira un lavage des terres entre les brise-lames, et la profondeur de l'eau à marée basse atteindra alors de quatre à cinq pieds, ce qui sera suffisant pour les bateaux de la classe de ceux qui fréquentent le port. La dépense serait approximativement de $20,000.

b) La question est à l'étude.

### QUAI DE SAINT-ANICET.

M. BERGERON demande :

1. A quelle date M. Dupuis a-t-il été nommé gardien du quai de Saint-Anicet?

2. Quelles ont été les recettes, d'année en années, depuis lors?

3. A combien se sont élevées les dépenses par année, durant le même laps de temps?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Par décret en conseil du 14 septembre 1896.

2. En 1897-98, $22.53 ; en 1898-99, $74.63 ; rien depuis.

3. Il n'a été rien dépensé en raison de ce quai par le départemnt de la Marine et des Pêcheries.

### M. E. A. WALLBERG.

M. STAPLES demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il passé un marché avec E. A. Walberg pour la fourniture de fortes quantités de ciment pour béton armé? Dans la négative, le département at-il l'intention de le faire?

2. Un arrangement a-t-il été conclu avec le département ou l'un de ses fonctionnaires en vue de permettre à Walberg de prendre un brevet touchant quelque propriété distinctive de ce ciment, de manière à le mettre à l'abri de toute concurrence?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non. Il a été adjugé à la compagnie dont M. Wallberg fait partie une entreprise pour l'exhaussement de la tour de la pointe Heath, moyennant $6,095, dont $3,000 ont été versés. La quantité de béton à confectionner est petite ; le haut prix qu'on en exige résultant surtout des conditions locales et autres. On n'a en vue de confectionner qu'une très petite quantité de béton, l'été prochain.

2. Non.

### VIANDE DESOSSEE CONGELEE.

M. REID (par M. Sam. Hughes) demande:

1. L'attention du ministre de l'Agriculture a-t-elle été attirée sur l'entrefilet suivant dans le "Daily Mail" du 27 janvier 1908, publié à Manchester, Angleterre:

"Viande désossée congelée.

"M. John Burns avisé de mettre un terme aux importations.

"L'inspecteur médical du Bureau d'administration locale, dans un rapport publié aujourd'hui, dit:

"L'entrée libre, dans le Royaume-Uni, de rebuts de viande désossée semble offrir un danger réel pour la santé.

"La plus grande partie de cette viande venant congelée dans des boîtes provient des Etats-Unis; une faible quantité, mais non de

la classe la plus inférieure, de la république [illegible]entine; il en arrive parfois quelque peu de la Nouvelle-Zélande, et pour ainsi dire pas du tout du continent. La viande de bœuf comprend des *chucks*, c'est-à-dire des découpures prises sur toutes les parties de l'animal, résidus de l'industrie de la mise en conserves. Elles proviennent d'animaux de qualité inférieure. Les exportations s'en font surtout en hiver, parce que, en été, elles se corrompraient en quittant les entrepôts frigorifiques.

"Le prix de gros est d'environ 3 deniers la livre. La vente la plus forte s'en fait dans Glasgow et le nord, ceux qui en achètent à Londres s'en servant pour les pâtés et la saucisse. Les importations, faites surtout par six commerçants, ont été de 2,722 tonnes en 1905. Des rebuts semblables de porc et de jambon sont connus sous les divers noms de *box pork*, ou *Boston butts*. Quelques-uns de ces morceaux de viande peuvent même provenir d'animaux tuberculeux.

"En vertu de la loi concernant la santé publique, M. Burns peut agir en la matière, et le rapport dit que ce commerce est si peu considérable que l'on pourrait sans grave inconvénient interdire de telles importations.

"Pour se garer contre le danger de propagation de tuberculose par l'intermédiaire de viande de porc venant de la Hollande, du Danemark et des autres pays, à part l'Amérique, il est recommandé que l'on n'importe que des animaux abattus entiers ou contenant au moins les parties propres à permettre aux inspecteurs de constater la présence de la maladie, et des parties d'animaux seulement lorsqu'elles porteront une marque officielle approuvée par le bureau, laquelle approbation sera accordée ou refusée suivant la nature de la garantie fournie par le pays qui exporte".

2. Y a-t-il eu quelque correspondance échangée entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien relativement aux viandes congelées, soit en boîtes, soit en barils, soit en paquets?

3. Le Gouvernement a-t-il actuellement une méthode d'inspection effective en vertu de laquelle toutes les viandes congelées, mises en boîtes ou en paquets, destinés à l'exportation, sont effectivement inspectées et convenablement marquées et munies de certificats pour expédition?

4. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'adopter une méthode de ce genre?

5. Une décision de la nature de celle qui est mentionnée dans cet article, qui ordonnerait que ces viandes soient prohibées par le gouvernement britannique, viserait-elle l'exportation des produits canadiens, quand bien même ils auraient été inspectés avec soin par les fonctionnaires du gouvernement canadien, et accompagnés du certificat voulu?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. L'entrefilet a été à peu près textuellement reproduit dans les journaux canadiens au moment de sa publication en Angleterre, et le ministre de l'Agriculture en a alors pris connaissance.

2. Non.

3. Oui. Tous les produits alimentaires à base de viande préparés dans des établissements qui se livrent à un commerce d'exportation ou interprovincial sont régis par l'acte concernant les viandes et conserves alimentaires, et soumis à une inspection minutieuse et complète par des fonctionnaires spécialement instruits en vue de ce travail. Toutes ces préparations alimentaires à base de viande, de même que les boîtes ou colis qui les contiennent sont dûment marqués avant de quitter l'établissement dans lequel ils sont préparés, et dans le cas de produits destinés à l'exportation par mer, il est prescrit que l'inspecteur attitré de l'établissement d'où viennent les produits devra émettre un certificat d'inspection et d'approbation, lequel est remis aux autorités douanières avant que le navire portant les produits puisse obtenir son congé.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Pour le moment c'est matière à conjecture, et du reste l'affaire relève entièrement des autorités anglaises.

## TRANSPORT DES DEPECHES DE PORT-AU-PIC A CASTLEREAGH.

M. STANFIELD demande :

1. Quand l'entreprise du transport des dépêches de Port-au-Pic à Castlereagh, comté de Colchester, a-t-elle été adjugée définitivement?

2. Combien de soumissions a-t-il été reçu? Quel est le nom de chaque soumissionnaire et le chiffre de chaque soumission?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le 1er juillet 1900.

2. Quatre. Abner A. Crowe, $65; Robert Collins, $80; James Leet (départ de Port-au-Pic), $94; Robert Gamble, $99.56. Les trois premiers soumissionnaires n'étant pas en mesure de remplir les conditions du marché, vu qu'ils ne demeurent pas à Castlereagh, point de départ, l'entreprise a été adjugée à Robert Gamble.

## TERRAINS HOUILLERS DU DOMINION.

M. AMES demande :

Relativement aux terrains houillers ci-dessous mentionnés et concédés à bail par l'Etat, quels ont été dans chaque cas le concessionnaire primitif, ainsi que les cessions subséquentes qui ont été déclarées, et quel est le propriétaire ou occupant actuel: la ½ Sud de la 10e section, du 10e township, du 16e rang à l'ouest du 4e méridien; la ½ Sud de la 2e section, du 10e township, du 17e rang à l'ouest du 4e méridien; la ½ Nord de la 33e section, du 9e township, du 17e rang à l'ouest du 4e méridien; la ½ Est de la 35e section, du 9e township, du 16e rang à l'ouest du 4e méridien.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Aucun des terrains ci-dessus décrits n'a été cédé à bail par le Gouvernement; mais il a été effectué des ventes des quatre demi-sections suivantes en vue de l'extraction de la houille :

La ½ Sud de la 10e section, du 10e township, du 16e rang à l'ouest du 4e méridien:

droits d'extraction de la houille vendus à Alexandrina Aubin. Aucune cession d'inscrite, de sorte que la vente est encore au nom du concessionnaire primitif.

La ½ Sud de la 2e section, du 10e township, du 17e rang, à l'ouest du 4e méridien: droits d'extraction de la houille vendus à John R. Haig ; cédés plus tard à la compagnie des charbonnages de Tabor, à responsabilité limitée, qui à son tour les a cédés à la compagnie dite "Canada West Coal and Coke Company, Limited", (aujourd'hui connue sous le nom de "Canada West Coal Co., Limited)." Cette dernière compagnie en est donc propriétaire actuellement.

La ½ Nord de la 33e section, du 9e township, du 17e rang à l'ouest du 4e méridien: vendu à W. Probert et W. R. Stevens ; cédée plus tard à la compagnie Independent Coal, à responsabilité limitée, et aujourd'hui inscrite au nom de ces cessionnaires.

La ½ Est de la 35e section, du 9e township, du 16e rang, à l'ouest du 4e méridien: vendue à Robert Lawson et cédée par lui à Reginald Stewart, au nom de qui cette demi-section est aujourd'hui inscrite.

M. A. W. STEVENSON.

M. WHITE (par M. Perley) demande :

1. Quels montants ont été payés à A. W. Stevenson, comptable expert de Montréal, par le département de la Marine et des Pêcheries au cours des cinq dernières années pour vérification de comptes?

2. En quelles années ces comptes ont-ils été payés et où sont-ils mentionnés dans le rapport de l'auditeur général?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Je ne sache pas qu'il ait été payé aucune somme à A. W. Stevenson, de Montréal, pour vérification de comptes ou travaux spéciaux au département de la Marine et des Pêcheries.

2. Répondu ci-dessus.

PAIEMENTS A DES COMPTABLES EXPERTS.

M. AMES demande :

1. Queles sommes ont été payées durant les cinq années dernières par le département de la Justice à John McKay, ou John McKay et Cie, de Toronto, John Hyde, de Montréal, et W. H. Cross, ou Clarkson et Cross, de Toronto, pour vérification de comptes ou travaux spéciaux de comptabilité?

2. Où ces paiements se trouvent-il indiqués dans les rapports de l'auditeur général?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Aucune somme n'a été payée.

SOUMISSIONS POUR LA FOURNITURE DE PIN DUR AU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. DANIEL demande :

1. A-t-il été fait un appel de soumissions pour la fourniture de pin dur pour le service de l'Intercolonial, pour la saison de 1908?

2. Dans l'affirmative, quand le délai fixé pour la réception de telles soumissions est-il expiré?

3. Combien de soumissions ont été reçues; de qui; et quel était le chiffre de chaque soumission?

4. Une soumission a-t-elle été acceptée? Dans l'affirmative, qui est l'adjudicataire et quel était le montant de sa soumission?

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Le 24 décembre 1907.

3. La compagnie du pin de la Georgie, Baltimore, $27 par mille pieds, mesure de planche, livraison à Saint-Jean (N.-B.).

Thomas Nagle et Cie, $28 par mille pieds, mesure de planche, livraison à Saint-Jean.

Compagnie de bois Hirsch, N.-Y., a refusé de soumissionner.

Compagnie Rhodes et Curry, $27.50, livraison à Moncton.

S. S. Ryan, $25.75, livraison à Saint-Jean; $25.80 livraison à Moncton.

Eppinger et Russell, New-York, $27 ; livraison à Saint-Jean.

W. Hilyard Shaw, $31, livraison à Saint-Jean.

Joseph A. Likely, $25.95, livraison à Saint-Jean ; $26.95, livraison à Moncton.

Compagnie de bois Macon ; n'indique pas de prix.

G. H. Barnes, Saint-Louis ; n'indique pas de prix.

La compagnie Macon et Gordon : $26.25, qualité réglementaire, livraison à Saint-Jean ; $28.25, qualité marchande, livraison à Saint-Jean.

La compagnie Sumner, $26.90, Saint-Jean; $27.75, livraison à Moncton.

4. Oui. La soumission de S. S. Ryan a été acceptée, à $25.80 par mille pied, mesure de planche, livraison à Moncton, sa soumission étant pour la somme la plus basse.

ENTREPOT FRIGORIFIQUE DE BROCKVILLE.

M. R. N. WALSH (par M. Blain) demande :

Le Gouvernement a-t-il cédé l'installation frigorifique à Brockville? Dans l'affirmative, en faveur de qui et à quelles conditions?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Non. Il a été loué pour une année, à partir du 1er janvier 1907, à A. A. Ayer et Cie, de Montréal, moyennant un loyer de $300 par année, et le département est en correspondance actuellement avec cette compagnie, en vue d'un renouvellement du bail.

LA MAISON BATE ET LA MAISON EDWARDS.

M. TAYLOR (par M. Bain) demande :

1. Quel montant la maison H. N. Bate et Cie a-t-elle reçu de chaque département de l'administration depuis 1896, pour approvision-

nements, et quel montant a été payé chaque année pendant cette période?

2. Quel montant la maison W. C. Edwards et Cie a-t-elle reçu de chaque département de l'administration depuis 1896 pour approvisionnement, et quel montant a été payé chaque année pendant cette période?

Sir WILFRID LAURIER : Cette question restera comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## LOCATION DE TERRES DU DOMAINE PUBLIC.

M. AMES demande :

1. Relativement à la 11e section, 8e township, 4e rang, à l'ouest du 5e méridien, quand et à qui le droit de louer a-t-il été accordé en première instance?

2. Quand et à qui le concessionnaire primitif a-t-il cédé son droit de louer?

3. En faveur de qui le premier bail a-t-il été passé?

4. Quelle était la date de ce bail?

5. Quelle en était la durée?

6. Quel était le loyer annuel, et quel était le droit?

7. Au nom de qui se trouve ce bail maintenant?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le droit de location a été accordé, le 10 décembre 1902, à W. H. Nolan, de Montréal,

2. Le 20 janvier 1903, il a été enregistré au département une cession consentie par W. H. Nolan des droits qu'il détenait aux termes de ce bail. Cet acte de transport est daté du 6 décembre 1902 et fait en faveur de Malcolm Mackenzie, de Macleod.

3. Le bail est fait en faveur de Malcolm Mackenzie de Macleod.

4. Le bail est en date du 1er avril 1903.

5. Le bail est pour 20 ans, à partir du 1er avril 1903.

6. Le loyer annuel fixé par le règlement est de 30c. par acre payable d'avance en deux semestres, en outre d'un droit de 10c. par tonne.

7. Le bail est aujourd'hui au nom de la compagnie des Charbonnages de l'Ouest du Canada, à responsabilité limitée, dont le siège social est à Blairmore (Alberta).

## LE " MIDLAND TIMES " DE TRURO.

M. STANFIELD (par M. Bain) demande :

Quelle somme a été payée au propriétaire du " Midland Times," journal de Truro, pour annonces dans le cours des années 1906 et 1907 respectivement?

Sir WILFRID LAURIER : Cette question restera comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## REVOCATIONS DE CONCESSIONS DE TERRE.

M. PORTER (par M. Blain) demande :

1. Une enquête a-t-elle été faite par l'inspecteur des agences des terres fédérales à Brandon (Manitoba), ou M. Martin ou toute autre personne au sujet de la révocation de la concession de terre faite à Thos. J. Oliver, et de celle de Fred. Heintz, relatives au quart nord-est de la 32e section du 36e township du 16e rang, à l'est du 2e méridien?

2. Un rapport a-t-il été fait en la matière?

3. S'il n'y a pas eu d'enquête, quand et par qui une enquête sera-t-elle faite?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Le 16 novembre 1907, M. R. E. A. Leech, inspecteurs des agences des terres fédérales à Brandon (Manitoba), a été averti qu'une enquête devrait être ouverte par lui, ou M. Martin, sous-inspecteur.

2. Il n'a pas été reçu de rapport de l'enquête.

3. M. Leech a été prié par télégramme de hâter l'envoi de son rapport.

## LA QUESTION DES PECHERIES.

M. LEFURGEY demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'avoir une conférence avec les gouvernements provinciaux en vue de régler la question des pêcheries relativement au droit de juridiction, etc.?

2. Dans l'affirmative, quand, et quelles questions seront débattues à cette conférence?

L'hon L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Comme il a été déclaré précédemment devant la Chambre, notre Gouvernement a nommé un agent autorisé à discuter avec les représentants accrédités des divers gouvernements provinciaux intéressés la question des droits et de la compétence des divers gouvernements relativement à ces pêcheries.

## CHEFS DE GARE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Quels sont les appointements des chefs de gare à Tignish, Alberton, O'Leary et Conway?

2. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition demandant une gare à Alma, sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

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

1. Les chefs de gare à Tignish et Alberton reçoivent $65 par mois. Le chef de gare à O'Leary reçoit $55.50 par mois. Le gardien à Conway reçoit $100 par année, outre $90 de commission sur les ventes de billets.

2. Il n'est pas à la connaissance du département qu'il ait été présenté de pétition en vue d'obtenir l'établissement d'une gare à Alma.

## CAPITAINES SUR LES NAVIRES DE L'ETAT FAISANT LE SERVICE ENTRE MONTREAL ET QUEBEC.

M. DELISLE (par M. Louis Lavergne) demande :

1. Les capitaines sur les navires de l'Etat faisant le service entre Montréal et Québec

ont-ils tous subi les examens réglementaires?
2. Dans la négative, se propose-t-on de leur faire subir ces examens?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. Oui.
2. Répondu sous le numéro 1.

TRANSPORT DES DEPECHES ENTRE SAINT-PASCAL ET KAMOURASKA.

M. BERGERON demande :

1. A qui a été adjugée l'entreprise du transport des dépêches entre Saint-Pascal et Kamouraska?
2. Combien a-t-il été reçu de soumissions quel est le nom du soumissionnaire et le montant de la soumission dans chaque cas?
3. Qui sont les garants de l'adjudicataire?

L'hon. L. P. BRODEUR (pour le directeur général des Postes) :
1. Thomas Deschênes.
2. Thomas Deschênes, $260 par année; George Langlois, $405 par années.
3. Joseph Deschaine et Pierre Raymond.

M. HENRY C. HUNTER.

M. STANFIELD demande :

1. Henry C. Hunter était-il à l'emploi du département des Chemins de fer, le 28 novembre 1907?
2. Dans l'affirmative, est-il à la connaissance du département que cet employé a pris une part active à l'élection qui s'est faite à cette date, et faisait fonction d'agent dans un des bureaux de scrutin?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Henry Hunter était temporairement à l'emploi du chemin de fer intercolonial le 28 novembre 1907.
2. Il n'est pas à la connaissance du Gouvernement qu'il ait pris une part active à l'élection qui a eu lieu ce jour là, ni qu'il ait fait fonction d'agent dans un des bureaux de scrutin.

MODELE SCELLE DU FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON—(par M. Blain)—demande :

1. Le modèle scellé du fusil Ross et qui est disparu pendant un certain temps, a-t-il été retrouvé?
2. Dans l'affirmative, où, quand, en quelles circonstances et par qui a-t-il été découvert?
3. En la garde de qui ce modèle scellé se trouvait-il antérieurement à la date à laquelle il a été perdu?
4. Le modèle scellé original était-il le modèle I?
5. A-t-on subséquemment adopté un autre modèle scellé?
6. Dans la négative, d'après quel modèle ou devis les fusils du modèle II et du modèle III ont-ils été fabriqués?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :
1 et 2. Le modèle scellé du fusil Ross n'a jamais été égaré.

M. DELISLE.

3. Ce modèle scellé a toujours été en la possession de l'inspecteur des armes portatives.
4. Oui.
5. Non, mais on s'est entendu sur un modèle après une série d'expériences.
6. Il n'y a pas de fusils modèle III. Ceux du modèle II ont été fabriqués sur le modèle mentionné dans la réponse n° 5 et inspectés à l'aide de devis, dessins et mesures.

DISTRIBUTION DES FUSILS ROSS.

M. WORTHINGTON (par M. Blain) demande :

1. Comment a-t-on distribué les fusils Ross fabriqués jusqu'à ce jour?
2. En quels endroits et en quel nombre sont-ils emmagasinés?
3. Quelques-uns de ces fusils ont-ils été rejetés? Dans l'affirmative, combien et de quel modèle?
4. Combien de ces fusils sont actuellement entre les mains des corps permanents, et combien entre les mains de la milice?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

| | |
|---|---|
| 1. En magasin | 23,091 |
| Distribués | 9,409 |
| Total | 32,500 |

2. En dépôt aux endroits ci-dessous :

| | |
|---|---|
| District militaire n° 1, London | 327 |
| " " 2, Toronto | 1,120 |
| " " 3, Kingston | 240 |
| " " 4, Ottawa | 1,004 |
| " " 5-6, Montréal | 625 |
| " " 7, Québec | 16,017 |
| " " 8, St-Jean | 309 |
| " " 9, Halifax | 1,522 |
| " " 10, Winnipeg | 1,009 |
| " " 11, Victoria | 470 |
| " " 12, Charlottetown | 148 |
| " " 13, Calgary | 300 |
| Total | 23,091 |

3. Un fusil n'est pas refusé en entier. Chaque pièce est inspectée séparément et les pièces défectueuses sont renvoyées à la fabrique pour être remplacées ou modifiées dans le sens indiqué et l'arme est de nouveau soumise à l'inspection. Aucun fusil n'a été rejeté après avoir subi l'inspection finale.

| | |
|---|---|
| 4. Entre les mains des corps permanents | 3,015 |
| Entre les mains de la milice | 4,637 |
| Entre les mains des associations de tir | 1,757 |
| Total | 9,409 |

COMPAGNIE DES EQUIPEMENTS DE CAMPEMENT LA DOMINION.

M. WORTHINGTON (par M. Blain) demande :

1. La compagnie des équipements de campement la Dominion de Montréal, est-elle une compagnie autorisée?

2. Dans l'affirmative, où et comment a-t-elle été constituée en corporation?
3. Qui sont les directeurs?
4. Qui sont les actionnaires?
5. Les poêles fournis par cette compagnie au département de la Milice et de la Défense (rapport de l'auditeur général, 1906, Q-70), l'ont-ils été en vertu d'un marché, ou autrement?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1, 2, 3 et 4. Le département de la Milice et de la Défense n'est pas en possession des renseignements demandés.

5. Les fournitures ont été faites aux conditions stipulées dans le marché passé le 8 mars 1904.

## CONCESSION DE DROITS MINIERS.

M. PERLEY demande :

1. A quelles dates et à qui ont été originairement concédés les droits miniers dans les sections 20, 28 et 32 dans le township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien?
2. Quels transferts de ces droits sont enregistrés dans le département; à quelles dates et en faveur de qui?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

Le ½ Est de la section 20, township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien

Date de la concession, 9 décembre 1902 ; à Angus J. Leitch ; transférée à Archibald McVittie, le 6 juin 1906 ; transférée à James A. Nowell, le 6 juin 1906 ; transférée à Henry L. Simons, le 3 août 1907 ; concessionnaire actuel, Henry L. Simons.

La ½ Ouest de la section 20, township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien :

Date de la concession, 5 novembre 1903 ; à Duncan McCallum ; transférée à Angus J. Leitch, le 6 juin 1906 ; transférée à Henry L. Simons, le 7 janvier 1908 ; concessionnaire actuel Henry L. Simons.

La ½ Est de la section 32, township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien :

Date de la concession, 13 avril 1904; à Wm G. White ; transférée à Angus J. Leitch, le 1er mars 1905 ; transférée à Archibald W. McVittie, le 1er mars 1905, transférée à Henry L. Simons, le 12 septembre 1907 ; concessionnaire actuel, Henry L. Simons.

Nulle concession ou vente des droits miniers sur la section 28 et la moitié ouest de la section 32, dans le township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien ne paraît avoir été faite.

## LA COMPAGNIE ROLLA L. CRAIN.

M. BLAIN demande :

1. Quelle somme a été payée à la compagnie Rolla L. Crain d'Ottawa, dans le cours de chaque année depuis 1896?
2. Quel est la nature générale des fournitures livrées?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Vu que la question concerne plusieurs départements, il faudra demander le dépôt d'un état.

M. l'ORATEUR : La question restera à l'ordre du jour comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## LA COMPAGNIE MANUFACTURIERE L'ECLIPSE.

M. BLAIN demande :

1. Combien d'argent a été payé, depuis 1896, à la compagnie manufacturière l'Eclipse, d'Ottawa?
2. Combien en chaque année?
3. Quelle était la nature générale des fournitures livrées

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Même réponse.

M. l'ORATEUR : La question restera à l'ordre du jour comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## DRAGAGE DE MIDLAND EN 1906.

M. BENNETT demande :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour les travaux de dragage faits à Midland au cours de l'été de 1906? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et les prix stipulés dans les soumissions?
2. Qui a obtenu l'entreprise et exécuté les travaux?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. a) Oui.
b) :

| Noms. | Prix. | |
|---|---|---|
| | Roc. | Autres matériaux. |
| | $ c. | $ c. |
| Cie de dragage et de construction d'Owen-Sound | 2 00 | 0 34 |
| Cie de dragage et de construction la Dominion | 2 50 | 0 34½ |
| Weddell et Cie | 2 00 | 0 35 |
| W. E. Phin | 2 75 | 0 50 |
| Cie canadienne de dragage et de construction | 4 00 | 0 80 |

2. La compagnie de dragage et de construction d'Owen-Sound.

## DRAGAGE EN 1907.

M. BENNETT demande :

1. Combien de soumissions ont été reçues pour les travaux de dragage faits en 1907, et quels étaient les noms des soumissionnaires et les prix stipulés dans les soumissions?

2. Les travaux ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire dans chacun des endroits suivants de la province de Québec: Bécancour, batture Blanche, Dorion, îles aux Foins, Maskinongé, pointe Cavagnal, rivière Roquette, rivière Jésus et Saint-Placide?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) : Je suis informé que tous les documents relatifs à ces travaux sont devant le comité des comptes publics. Il n'y a rien dans les archives du département pouvant fournir ces renseignements.

## ETABLISSEMENTS PISCICOLES DE SELKIRK ET DE BERENS.

M. SCHAFFNER demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que l'on dit que le frai, venant de l'est et expédié à Selkirk, n'a pas éclos, et que l'établissement de pisciculture à Selkirk, qui a une capacité de 400 bocaux, n'a que 20 bocaux contenant du frai, avec forte probabilité que, d'aujourd'hui à 30 jours, il n'y aura pas un seul bocal contenant de bon frai?
2. Quelle a été la dépense effectuée depuis le 1er octobre dernier jusqu'à cette date, pour l'établissement de pisciculture de Berens?
3. Quelle a été la dépense effectuée depuis le 1er octobre dernier jusqu'à ce jour, pour l'établissement de pisciculture de Selkirk?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. $3,533.60.
3. $1,255.30.

M. SCHAFFNER demande :

1. Quand l'établissement de pisciculture de la rivière Berens, dans le lac Winnipeg, a-t-il été construit et quel en a été le coût?
2. Qui a la direction de cet établissement, quelle était la profession antérieure de cette personne et quelles étaient ses aptitudes pour remplir cette fonction?
3. Qui a la direction de l'établissement de pisciculture de Selkirk, quelle était la profession antérieure de cette personne et quelles étaient ses aptitudes pour remplir cette fonction?
4. Le Gouvernement sait-il que l'établissement de pisciculture de Berens est fermé, dit-on, parce que les personnes qui en ont la direction ont négligé de se procurer du frai?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. 1905, $18,768.98.

2 et 3. F. W. Hooker. Les archives ne mentionnent rien au sujet de son occupation antérieure. Il a acquis les connaissances exigées de lui pour remplir sa fonction, dans un établissement de pisciculture de poissons blancs dans Ontario.

4. L'établissement est fermé parce qu'on n'a pas pu se procurer une quantité suffisante de frai cette année.

M. BENNETT.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Etat faisant connaître les noms et domiciles respectifs du capitaine et des matelots de chacun des steamers du Gouvernement, savoir: le "Lansdowne", l'"Aberdeen", le "Druid", le "Brant", le "Lady-Laurier", le "Minto" et le "Stanley"—.(M. Stanfield.)

Copie de tous rapports, plans, études et autres données au sujet du projet de construction d'un canal etre le lac Balsam, sur le canal de la Trent, et les sources de la rivière Gull, dans le comté d'Haliburton.—(M. Sam. Hughes.)

Copie de tous marchés, correspondance, comptes, etc., concernant un paiement de $18,000 à la Canadian Towing and Wrecking Company, mentionné à la page P-102 du rapport de l'auditeur général pour 1906-1907. Aussi, copie du marché et de toute correspondance concernant les services de même que ci-dessus rendus par ladite compagnie au cours du mois de décembre 1907 à Port-Arthur, pour la somme de $30,000.—(M. Bennett.)

Copie de tout avis d'adjudication sur soumissions de travaux de dragage dans la rivière Holland (canal de la Trent), des soumissions reçues, des séries de prix, de la proposition relative à la nomination d'un inspecteur, avec la date des paiements faits aux entrepreneurs, et copie du marché passé avec l'entrepreneur.—(M. Bennett.)

Copie du marché et de toute correspondance concernant un paiement de $3,900 à la Midland Towing and Wrecking Company, tel que mentionné à la page P-32 du rapport de l'auditeur général pour 1906-1907, et de l'avis d'adjudication sur soumissions.—(M. Bennett.)

Copie de toutes les soumissions, tous devis et plans se rapportant à la construction de la nouvelle gare du chemin de fer à Charlottetown, île du Prince-Edouard, ainsi que copie de tous ordres, instructions et devis ou plans rectifiés et de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement, ou le département des Chemins de fer et l'inspecteur des travaux ou l'entrepreneur, au sujet des devis et des plans, et de la construction de l'ouvrage, y compris les ordres relatifs aux changements apportés à la nature de l'ouvrage, et aux travaux additionnels; aussi, copie de toute autre correspondance, tous rapports et renseignements en la possession du Gouvernement, concernant les travaux; avec un état de toutes sommes d'argent payées à l'entrepreneur et aux inspecteurs des travaux jusqu'à ce jour.—M. McLean (Queen).

Etat indiquant combien de demandes en concession de coupes de bois ont été reçues de M. Mackenzie par le Gouvernement; quelle superficie en milles carrés elles couvraient; combien de demandes ont été accordées et quelle superficie elles couvraient; dans combien de ces concessions des travaux ont été réellement exécutés, et quelle superficie elles comprenaient.

2. Combien de demandes en concession de coupes de bois ont été reçues par le Gouvernement, du 1er novembre 1878 au 1er juillet

1896, et quelle superficie en milles carrés elles couvraient; combien de demandes ont été accordées et quelle superficie elles couvraient; dans combien de ces concessions des travaux ont été réellement exécutés et quelle superficie elles comprenaient.

3. Combien de permis de coupe ont été accordés à des postulants, comme il est dit ci-dessus, dans des cas où des demandes n'avaient pas été accordées pendant chacune des susdites périodes.—(M. Foster.)

Etat indiquant quelle quantité ou quelles quantités d'effets ou de marchandises ont été fournies par l'Office Specialty Company au gouvernement du Canada, dans chaque département de l'administration, depuis 1896, et quel a été le chiffre total pour chaque année. —(M. Bennett.)

## DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) demande le dépôt :

D'une copie de toute correspondance, tous télégrammes, rapports, mémoires, résolutions et autres renseignements en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou agents concernant la construction de lignes d'embranchement de chemin de fer dans l'île du Prince-Edouard.

Monsieur l'Orateur, je dois réclamer l'indulgence de la Chambre pendant quelques instants, pour traiter la question de la construction d'embranchements au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Cette province se trouve, géographiquement, dans des conditions différentes des autres provinces. Elle est aussi dans une situation toute particulière sous le rapport des chemins de fer. Avant son entrée dans la Confédération canadienne, cette île était plus avancée que les autres provinces sous ce rapport. Les habitants de l'île du Prince-Edouard avaient foi dans les chemins de fer et ils en possédaient plus proportionnellement qu'aucune autre partie du Canada, comme le fait voir la statistique du temps

Avant d'entrer dans la Confédération, l'île du Prince-Edouard avait construit de ses propres deniers deux cents milles de chemins de fer. Pendant que le reste du Canada n'avait qu'un mille de voie ferrée par 1,000 habitants, l'île du Prince-Edouard en avait un mille par 480 habitants.

Aujourd'hui les rôles sont renversés et pour des raisons inexplicables l'île du Prince-Edouard est à la queue des autres provinces. Comparée à celle des autres provinces, sa situation n'est plus ce qu'elle était avant la confédération. La raison en est peut-être que les chemins de fer construits depuis l'entrée de cette province dans la confédération ont été presque entièrement construits avec les deniers des habitants de la province et ces derniers se plaignent avec raison que la construction des chemins de fer dans l'île ne se poursuit pas dans la même proportion que dans les autres parties du Canada.

On ne peut nier qu'il n'y aurait jamais eu de confédération sans la construction de chemins de fer pour relier les différentes provinces entre elles. Lors de l'union des quatre premières provinces, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick n'y auraient jamais consenti sans la construction de l'Intercolonial qui leur permettaient d'entretenir des relations commerciales avec les autres parties du Canada, et sans ce chemin de fer la confédération n'aurait offert aucun avantage.

Le Gouvernement fédéral se rendit à cette demande des deux provinces maritimes et entreprit la construction de l'Intercolonial. De même, un peu plus tard, la Colombie-Anglaise ne voulut pas entrer dans la Confédération sans avoir la promesse formelle d'être reliée au reste du Canada par une voie ferrée. Elle ne céda qu'après avoir stipulé en toutes lettres que le chemin de fer canadien du Pacifique serait prolongé jusqu'à la Colombie-Aglaise.

Il est facile de voir que dans ma province la situation n'est pas la même. L'île du Prince-Edouard qui possédait déjà 200 milles de chemins de fer aurait pu invoquer les mêmes arguments que la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, mais au lieu de cela, le gouvernement fédéral lui imposa un contrat onéreux et lui laissa supporter seule le coût de ces 200 milles de chemin de fer. La province avait dépensé pour ce chemin $3,144,214. La somme était lourde pour une population d'environ 100,000 habitants, et je ne doute pas que la Chambre pense comme moi que ce fut une erreur de laisser cette petite province supporter seule une aussi forte dépense. De fait, depuis la confédération l'île du Prince-Edouard n'a jamais retiré un sou d'intérêt sur cette somme.

Lors de l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération la somme sur laquelle elle devait toucher une subvention annuelle a été fixée à $4,701,050. Aux termes de la loi elle devait toucher l'intérêt sur toute cette somme, mais on en a déduit celle de $3,144,738.11 pour la construction de chemins de fer dans la province.

On voit par là qu'à son entrée dans la Confédération l'île du Prince-Edouard n'a pas été traitée sur le même pied que les autres provinces. On lui imposa dès le début une obligation de $3,000,000 que le gouvernement fédéral aurait dû prendre à sa charge. Il était entendu que les chemins de fer de l'île du Prince -Edouard feraient partie de l'Intercolonial dans les mêmes conditions que dans la NouvelleEcosse et le Nouveau-Brunswick.

On se rappelle que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux déclarait, ici même, il y a quelques jours, que toute union aurait été impossible entre les provinces de l'Est et de l'Ouest, sans la construction de l'Intercolonial.

L'acte d'union n'aurait jamais été votée par la province, s'il n'avait pas été entendu

que des embranchements seraient construits par toute l'île. Toute petite qu'elle est, cette province est très peuplée et il n'y a pas de comparaison à faire entre ses ressources et celles de toute autre partie du Canada.

Connaissant le grand avantage des chemins de fer, cette province n'aurait jamais consenti à entrer dans la Confédération sans ces embranchements que nous venous demander ici depuis vingt ou trente ans.

Il est certain que si elle était restée en dehors de l'Union ces embrachements que nous réclamons et qui nous ont été promis avant la confédération auraient été construits par le gouvernement de l'île, comme la ligne principale l'a été. Mais l'île du Prince-Edouard entre dans la Confédération On supposait à cette époque que le gouvernement fédéral n'entreprendrait pas de construire des embranchements, et que tous les chemins de fer d'intérêt local seraient construits par les provinces, car ainsi le voulait la Constitution. C'est en effet ce que dit la Constitution, mais lorsque la Constitution ne fait pas l'affaire d'une des grandes provinces, la Constitution a tort et on passe outre.

Vous pourrez constater, monsieur l'Orateur, que lors de l'union, le gouvernement fédéral, pour ne pas payer notre chemin, alléguait que c'était un chemin d'intérêt local et il nous citait l'article de l'acte de l'Amérique britannique du Nord à l'appui de sa prétention. L'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord dit :

Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

10. Les travaux et entreprises d'une nature locale autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes: lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province.

Voilà ce que dit la Constitution, mais ces dispositions ne paraissent pas avoir été scrupuleusement respectées par certains gouvernements. Le Gouvernement dit que la Constitution est sacrée et qu'on n'y doit rien changer. Mais quand elle ne fait pas l'affaire des grandes provinces, on ne se fait pas de scrupules de la mettre de côté. L'article de la Constitution que je viens de citer ne fut pas longtemps considéré comme un obstacle quand il s'est agi de construire des chemins de fer dans toutes les parties du pays, chemins de fer que l'Etat à subventionnés jusqu'à concurrence de $40,000,000.

La province de l'île du Prince-Edouard n'a pas touché un seul dollar de ces énormes dépenses, et cependant les données statistiques du département des Chemins de fer sont disposées de manière à faire croire à la Chambre et au public en général que le gouvernement fédéral a fait dans l'île du Prince-Edouard des dépenses de beaucoup plus considérables que celles qu'il a réellement faites. Je ne crois pas avoir le droit de rappeler un débat antérieur, mais je puis citer les paroles de l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson). Voici ce qu'il disait, il y a quelques jours :

De forts montants ont été affectés à la construction de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Je crois qu'on y a dépensé $7,000,000 à ces fins et la province est sillonnée en tout sens de voies ferrées.

M. A. MARTIN (I.P.-E): L'honorable député affirme-t-il que le gouvernement fédéral a dépensé $7,000,000 à la construction des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. EMMERSON: Je crois en effet que c'est le total dépensé de cette source.

M. A. MARTIN: Par qui?

L'hon. M. EMMERSON: Par le gouvernement fédéral, ou naguère par le gouvernement provincial, mais remboursé par l'Etat.

Ce sont des assertions de cette nature que nous avons à réfuter, des assertions inexactes et qui sont réfutées par un paragraphe du rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et répétées à la page suivante. Je vois que l'honorable ministre (M. Graham) est à son siège et j'espère que pour la bonne réputation du département dont il vient de prendre la direction il verra à faire cesser ces contradictions. S'il veut bien regarder à la page 10, il verra :

Les dépenses totales du Gouvernement pour les chemins de fer avant et depuis la Confédération, en juillet 1867, jusqu'au 31 mars 1907, imputables sur le capital, s'élèvent à $162,050,456.79, ce qui comprend $25,000,000 (capital) votés à la compagnie de chemin de canadien du Pacifique, pour sa ligne principale. De plus il a été dépensé, à prendre sur le revenu consolidé une somme de $167,210,490.44, ce qui comprend $35,578,502.54, en subventions aux chemins de fer..... soit un grand total de $329,260,974.

Sur cette somme—je prie l'honorable ministre de bien retenir ce chiffre—$13,881,460.65 ont été dépensés avant la confédération pour l'Intercolonial. Je veux maintenant mettre ce texte en regard de l'assertion fait à la page 127 de la statistique des chemins de fer et quand l'honorable ministre aura fait la comparaison entre ces chiffres et quelques autres que je lui donnerai, j'espère pouvoir lui démontrer que ces rapports sont de nature à induire la Chambre à erreur.

A la page 127, il est dit que le gouvernement fédéral a dépensé $7,307,299.21 dans l'île du Prince-Edouard. Je me propose d'établir que pour arriver à cette somme le gouvernement fédéral prend à son compte des dépenses faites par la province avant son entrée dans la Confédération. Je rappellerai à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, à l'honorable premier ministre,

que depuis des années nous demandons au Gouvernement de corriger ces erreurs, et cependant, il y a à peine quelques jours l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux était lui-même trompé par ces fausses déclarations. Je me rappelle qu'un ami assis en arrière de lui lui passa un rapport du ministère des Chemins de fer, comme preuve que le gouvernement fédéral a dépensé plus de $7,000,000.

Or, je vais expliquer ce qu'il faut déduire de cette somme de $7,000,000, et je ferai ces preuve à l'aide du même rapport du ministère des Chemins de fer. Il faut d'abord déduire une somme de $3,114,735.11, qui a été payée par la province avant la confédération. La seconde chose que l'on trouve dans ces $7,000,000, c'est le pont de Hillsborough. Tous ceux qui connaissent un peu la question des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard savent que la province s'est engagée à payer l'intérêt sur la moitié du coût de ce pont et qu'elle la paie. Dans ce rapport, tout le coût de la construction de ce pont est mis au compte du gouvernement fédéral. Pourquoi n'a-t-on pas mis une note pour indiquer que la province paie l'intérêt sur la somme originairement fixée comme représentant le coût de cet ouvrage.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux croit-il juste pour ma province de faire distribuer aux membres de cette Chambre un document officiel portant que le gouvernement fédéral a dépensé $7,307,-299, dans l'île du Prince-Edouard ? Il n'est pas étonnant que certains députés ministériels soient trompés par ce rapport.

Si le gouvernement avait réellement dépensé $7,000,000 dans l'île du Prince-Edouard, je crois que nous aurions à peu près notre juste part, mais quand j'aurai fini l'analyse de ce rapport, j'aurai démontré qu'il n'a pas dépensé la moitié de cette somme.

Il faut ensuite déduire $400,000 qui représentent la moitié du coût de la construction du pont de Hillsborough, somme sur laquelle la province s'est engagée à payer l'intérêt et qu'elle paie semi-anuellement au gouvernement fédéral. Mais je ne suis pas disposé à admettre que le reliquat de ces $7,000,000 a été réellement dépensé par le gouvernement de l'île du Prince-Edouard. Le pont de Hillsborough devait coûter $800-000 au plus, mais grâce à l'incurie et à l'incapacité du département, dans la préparation des marchés, il coûtera $1,800,000, et un voudrait mettre cette somme au compte de la province. Je dis qu'on ne peut mettre au compte de la province que la moitié de ce que ce pont devait coûter, d'après les calculs estimatifs des ingénieurs, et si l'entreprise avait été concédée honnêtement, si le gouvernement n'avait pas changé l'emplacement du pont pour plaire à quelques partisans, il aurait pu être construit pour $800,-000, l'estimation originale du département des Travaux publics. Mais le Gouvernement avait un favori dans l'île du Prince-Edouard, et pour lui plaire il changea l'emplacement et le résultat a été qu'il a coûté infiniment plus cher que ce qu'il aurait dû coûter. Au lieu d'avoir à porter un million et quart au compte du chemin de fer Murray-Harbour, on n'aurait eu à porter que la moitié de cette somme. Cependant, je veux me montrer large et je dirai que sur ce pont et ce chemin de fer il y a eu un excédent de dépenses de $1,000,000. Si on réuni cette somme de $3,144,214 payée par la province pour ses chemins de fer et celle de $400,000 que la province paie pour le pont, on arrive à un total de $4,514,735 payé par la province, de sorte qu'il ne reste plus qu'une somme de $2,893,554.13 pour représenter ce que le gouvernement fédéral a dépensé dans l'île du Prince-Edouard au lieu de $7,307,299.21.

Même si j'omets cette somme d'un million de dépenses inutiles sur le chemin de fer et le pont, nous n'arrivons encore qu'à $3,000,-000, pour représenter les dépenses faites par le gouvernement fédéral dans cette province. Je demande en toute justice à l'honorable premier ministre et au ministre des Chemins de fer et des Canaux de faire corriger ces erreurs dans le rapport du département des Chemins de fer qui sont de nature à tromper la Chambre et le public.

Je prends maintenant le rapport, pour prouver ce que je viens de dire. A la page 39, le ministre des Chemins de fer et des Canaux verra que la province de l'île du Prince-Edouard a dépensé pour son chemin de fer, avant la confédération, $3,114,735. Mais ce n'est pas tout. Quand le gouvernement fédéral reçut de la province, en pur don, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, la province s'engagea à l'outiller et à augmenter le matériel roulant, et quand cela fut fait ses dépenses, au lieu d'être de $3,114,000, étaient de $3,144,000.

Passons maintenant à la page 17 de ce rapport du ministère des Chemins de fer, et voyons s'il n'y a pas là une contradiction. A cette page 47, sous le titre "Recapitulation, dépenses du Gouvernement" on voit que ce dernier à dépensé, avant la confédération, $13,881,000. Or, dans cette somme est comprise celle de $3,000,000 dépensée dans l'île du Prince-Edouard, et elle apparait comme si elle avait été dépensée en 1867, tandis que l'île du Prince-Edouard n'est entrée dans la Confédération qu'en 1873. Par conséquent cette somme de $13,-881,466.65, se décompose ainsi : $3,000,000 dans l'île du Prince-Edouard et $10,000,000 dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Mais ces dépenses dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont été faites vers 1867, et dans l'île du Prince-Edouard elle n'ont été faites qu'en 1873, tandis que dans ce rapport, à la page 67, elles sont données comme ayant été faites en 1867.

Je conseillerais au département des Che-

mins de fer de suivre l'exemple du département de la Marine et des Pêcheries, et s'il n'y a pas dans ce pays un comptable en état de tenir sa comptabilité, qu'il en fasse venir un des Etats-Unis, même s'il faut le payer $100 ou $200 par jour, afin qu'on puisse comprendre quelque chose à sa comptabilité. Dans leur état actuel, ces rapports sont aussi contradictoires que possible ; je pourrais même dire qu'ils ne sont pas honnêtement faits. Mais ce n'est pas tout. C'est déjà une faute grave de distribuer aux membres de cette Chambre et dans tout le pays un rapport du département des Chemins de fer disant que le gouvernement fédéral a dépensé $7,000,000 pour les chemins de fer de ma province, mais la même erreur est répétée dans l'Annuaire de 1905, le dernier, je crois, qui a été publié. A la page 292, on voit un tableau ayant pour titre "Sommes dépensées pour la construction des chemins de fer de l'Etat, le 30 juin 1905". Vous remarquerez, monsieur l'Orateur, quels sont ces chemins de fer de l'Etat :

| | |
|---|---|
| Intercolonial | $68,038,703 |
| Cap-Breton | 3,860,679 |
| Oxford-New-Glasgow | 1,949,063 |
| Eastern-Extension | 1,324,013 |
| Comté de Drummond | 1,464,000 |
| Ligne directe Montréal-Européenne. | 333,943 |
| Canada-Eastern | 800,000 |
| Embranchement de Carleton | 48,410 |
| Ile du Prince-Edouard | 6,719,529 |

Si on me demande ce que tout cela a à faire avec des embranchements dans l'île du Prince-Edouard, je dirai que cela à beaucoup à faire. On a souvent dit dans cette Chambre que le Gouvernement avait dépensé beaucoup d'argent dans cette province. Je crois avoir prouvé que cette assertion est fausse, et qu'on n'y a pas dépensé la moitié des sommes mentionnées. Que demandons-nous ? Nous demandons l'exécution du projet que la province avait en vue avant la confédération, c'est-à-dire, doter la province d'un réseau d'embranchements. Cela n'exigerait pas des sommes considérables.

J'ai ici un état qui a été déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelques années et indiquant ce qui a été payé pour des travaux d'études de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard, en 1904, mais depuis rien n'a été fait.

Je demande au Gouvernement d'adopter un plan général pour la construction de ces embranchements et de dégager cette question de la politique. Les revenus du Gouvernement précédent n'étaient pas considérables, ils n'étaient pas la moitié des revenus du Gouvernement actuel et cependant il avait arrêté un plan général qui aurait donné satisfaction à toute la province ; je conseillerais au Gouvernement actuel de suivre cet exemple, de ne pas jouer avec cette question, en faisant exécuter des levers topographiques à la veille des élections, pour n'en plus parler immédiatement après.

M. A. MARTIN.

En 1896, l'honorable M. Haggart qui était alors ministre des Chemins de fer et des Canaux avait préparé un projet de loi intitulé : Loi relative aux chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Ce bill était calqué sur une résolution dont le ministre avait donné avis le 21 avril 1896. Cette résolution disait :

M. Haggart propose à la Chambre de se former demain en comité pour étudier le projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à construire et exploiter, comme partie de chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, les voies ferrées qui suivent, savoir:

a) De Southport à Murray-Harbour-Sud, avec une ligne de croisement se reliant avec le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard entre les stations de Peakes et de Cardigan, au pont Montague ou près de là;

b) De Souris ou de la station de Harmony à Elmira;

c) D'un point entre les stations de Royalty-Junction et de York à Cove-Head, et de là au pont d'Oyster-Bed;

d) De la jonction d'Emerald au pont Stanley, à ou près Clifton;

e) De Summerside à la baie de Richmond;

f) D'un point quelconque à ou près la station d'OLeary à un point quelconque de la côte ouest entre Bray et le cap Wolfe;

g) De Wiltshire à Victoria.

Voici le coût estimatif de ces lignes:

Longueur des embranchements.

| | Milles. |
|---|---|
| a) Chemin de fer de Belfort à Murray-Harbour | 60 |
| b) Embranchement d'Elmira | 8 |
| c) Embranchement de Rustico | 9 |
| d) Embranchement du pont Stanley | 7 |
| e) Embranchement de Summerside à la baie de Richmond | 3 |
| f) Embranchement de la station d'O'Leary | 8 |
| g) Embranchement de Wiltshire à Victoria | 10 |
| Total | 105 |

Coût estimatif.

| | |
|---|---|
| Six courts embranchements d'un longueur totale de 47 milles à raison de $8,000 le mille | $ 376,000 |
| Trois locomotives à $9,000 pièce, et cinq voitures mixtes à voyageurs et à marchandises, à $5,000 pièce | 52,000 |
| Soixante milles de Southport à Murray-Harbour, y compris le matériel roulant, les remises à locomotives, etc., à $11,000 | 660,000 |
| Total | $1,088,000 |

Le ministre des Chemins de fer sera bien étonné, j'en suis sûr, de constater que le coût estimatif de ces voies ferrées n'était que de $11,000 le mille. La Chambre se rappellera que la législature expirant cette année-là, le Gouvernement ne put faire voter son budget ; il parvint à peine à faire adopter quelques crédits parmi lesquels ceux-là ne furent pas compris. Le projet de loi qui fut déposé était ainsi conçu...

M. J. J. HUGHES : L'honorable député dit-il qu'il fut déposé un projet de loi?

M. A. MARTIN : Je dis que le projet de loi fut rédigé conformément au projet de résolution annoncé par le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux est autorisé à établir, à construire et à exploiter dans l'île du Prince-Edouard les lignes de chemin de fer, prolongements ou embranchements qui suivent, savoir:

a) De Southport à Murray-Harbour-Sud, avec une ligne de croisement se reliant avec le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard entre les stations de Peakes et de Cardigan, au pont Montague ou près de là.

Cet embranchement est presque entièrement construit ; partant de Montague, il s'en va vers l'ouest jusqu'à Belfast.

b) De Souris ou de la station de Harmony à Elmira;

c) D'un point entre les stations de Royalty-Junction et de York à Cove-Head, et de là au pont d'Oyster-Bed.

d) De la jonction d'Emerald au pont Stanley, à ou près Clifton;

e) De Summerside à la baie de Richmond;

f) D'un point quelconque à ou près la station d'O'Leary à un point quelconque de la côte ouest entre le cap Bray et le cap Wolfe;

g) De Wiltshire-nord à Victoria.

2. Les lignes de chemin de fer, prolongements et embranchements susdits feront partie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

3. Pour les fins susdites, ledit ministre et ses fonctionnaires pourront exercer et exerceront tous les pouvoirs qui leur sont conférés à l'égard des chemins de fer auxquels s'applique la loi des chemins de fer de l'Etat, chapitre trente-huit des Statuts refondus, toutes les dispositions de ladite loi devant s'étendre et s'appliquer aux lignes, prolongements et embranchements mentionnés à l'article premier de la présente loi et qui sont censés devoir être construits et exploités en conformité des dispositions de ladite loi.

Au lieu de faire faire un tracé à la veille de chaque élection, comme il a fait depuis dix ans, le Gouvernement devrait adopter et mettre à exécution un projet défini semblable à celui que comporte ce projet de résolution, ou quelque autre mesure de ce genre. Que faut-il à l'île du Prince-Edouard ? Il suffirait, je crois, de la doter de quarante ou cinquante milles de voie ferrée pour satisfaire à tous ses besoins de l'heure présente. La côte nord de l'île du Prince-Edouard serait l'endroit le plus favorable à la pêche de toute l'Amérique anglaise septentrionale si l'on y établissait ce qu'il faut pour exploiter cette industrie. Cet avancé, il n'est pas un seul citoyen de l'île du Prince-Edouard qui le contredira. Les ports de la côte nord, excellents autrefois, se remplissent aujourd'hui de sable. Il y a vingt ans, les navires faisant voile de certains de ces ports se comptaient par douze ou quatorze, tandis qu'aujourd'hui il n'en sort même plus trois.

Je suis bien aise que le premier ministre soit à son siège pour entendre mes observations, car j'aimerais lui faire comprendre la situation des gens. A l'heure qu'il est, les pêcheurs, après avoir fait une journée de pêche le long de la côte nord de l'île du Prince-Edouard, sont tenus de perdre une autre journée pour transporter leur poisson à Charlottetown, à vingt milles de là. Si cette partie de l'île du Prince-Edouard était pourvue de voies ferrées, c'en serait fait de cette perte de temps, et les gens pourraient exploiter avec profit ces riches champs de pêche. Actuellement, la pêche n'y est pas rémunératrice. Le Gouvernement devrait commencer par adopter un plan assez largement conçu et bien défini pour nous assurer quelque résultat pratique. Il devrait être construit des embranchements depuis New-London et depuis Rustico ; c'est ceux-là qu'on devrait construire tout d'abord. Sur la côte sud, il y aurait un autre embranchement à construire depuis un point quelconque près de Wiltshire-nord jusqu'à Crapaud et Victoria. Cette question, le Gouvernement devrait la sortir du domaine de la politique pour que nous ne soyons plus obligés, à chaque élection, de faire la campagne à propos de quelques milles de chemin de fer à construire ici et là.

J'ai par devers moi les rapports de tous les levés de 1904 ; il en a été fait une demi-douzaine dans le but de capter les suffrages à gauche et à droite. Mais depuis, on n'a rien accompli. On avait fait de même en 1900. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), j'imagine, ne sait rien de tout cela, mais il devrait veiller à ce qu'il fût mis fin à un tel état de choses. Quelles que soient ses intentions, que le Gouvernement adopte donc enfin un projet susceptible de contenter la province et expose nettement ce qu'il entend faire une année, ce qu'il fera l'année suivante et les autres jusqu'à ce que les travaux soient terminés.

Il y a quelques années, l'enquête sur le tarif appelait le ministre des Finances (M. Fielding) dans l'île du Prince-Edouard ; à ce moment-là, il était ministre intérimaire des Chemins de fer. Si je suis bien informé, je crois qu'une députation alla le rencontrer pour le prier instamment de faire construire l'embranchement de New-London. A la suite de cette entrevue, les principaux représentants des deux tracés rivaux de la ligne projetée en vinrent à une entente dans le but d'amener, si c'est possible, la construction de cette ligne. La convention fut signée en présence de M. A. B. Warburton, candidat ministériel dans le comté de Queen ; elle est ainsi conçue :

Texte d'une convention intervenue ce neuvième jour de janvier 1906, entre William Campbell, John S. Cousins, Donald Johnston et Edward Warren, représentant le projet de parcours dit de la rivière Longue, du chemin de fer de New-London, d'une part, et James Andrew Campbell, James M. McLeod, Leslie Woodside et George Simpson, représentant le

projet de parcours du sud ou par Emerald dudit chemin de fer, d'autre part:

Nous sommes mutuellement convenus, pour le moment, de laisser de côté la question du parcours du chemin de fer projeté et d'insister ensemble auprès de M. Fielding, en tant que membre du Gouvernement, et auprès du Gouvernement même, pour qu'ils inscrivent au budget un crédit destiné à la construction de l'embranchement sur New-London du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard; de prier M. Fielding et le Gouvernement d'inscrire ledit crédit au budget de cette année.

Conformément à cette convention, nous consentons mutuellement à insister auprès du Gouvernement et du ministère des Chemins de fer pour qu'il soit mis comme condition à ce crédit que le Gouvernement ou le ministère des Chemins de fer enverra sur les lieux un ingénieur compétent, indépendant et n'ayant jamais eu à s'occuper de la ligne....

L'embarras, c'est que lorsque les ingénieurs arrivent là-bas, ils deviennent la proie des politiciens. Quand il s'est agi de construire le chemin de fer de Belfast, j'allai voir l'ingénieur chargé d'en établir le tracé et lui demandai où le chemin de fer devait passer: "Je vous répondrai", me dit-il, "lorsque j'aurai vu certains des amis politiques du Gouvernement". Les signataires de la convention se sont aperçus que l'on a besoin d'un ingénieur indépendant.

....faire une étude complète des ponts et des rivières qui se trouvent sur les parcours projetés pour en venir à une conclusion quant aux avantages et aux désavantages des deux parcours, tant au point de vue financier qu'au point de vue des affaires, afin que le chemin de fer passe là où il sera le plus susceptible de favoriser la population et le trafic de cette partie du pays, la construction dudit chemin de fer ne devant être donnée à l'entreprise que lorsque cette étude sera terminée et qu'il en aura été fait rapport.

Fait ce neuvième jour de janvier 1908.

Témoin :

(Signé): A. B. WARBURTON.

(Signé): WILLIAM CAMPBELL.
" EDWARD WARREN,
" JOHN S. COUSINS.
" DONALD M. JOHNSTONE,
" JAMES M. McLEOD.
" GEORGE SIMPSON.
" JAMES A. CAMPBELL.

Celui qui faisait l'intérim au ministère des Chemins de fer a évidemment eu connaissance de cette convention. Pas ne serait besoin d'une bien grosse dépense pour trancher la question des deux parcours en faisant faire les études nécessaires. Mais l'affaire semble avoir été complètement oubliée.

Avant de reprendre ma place, je signalerai une autre question à l'étude de laquelle on se montre trop indifférent. L'année dernière, je demandais au ministre des Chemins de fer quelles étaient ses intentions à l'égard de la construction des embranchements de chemins de fer de l'île du Prince-Edouard ; il me répondit que le Gouvernement se proposait de faire construire un certain nombre de voitures automobiles et que si ces dernières donnaient de bons résultats, il ferait construire tous les embranchements projetés en cette province. Ces voitures automobiles devaient être mises à l'essai dans l'île du Prince-Edouard en décembre dernier, mais nous n'en avons pas encore ouï parler ; qu'on en construise ou non, nous n'en avons pas moins droit à cette dépense.

L'île du Prince-Edouard se trouve dans une situation toute particulière. Comme toutes les autres provinces elle paie sa part du coût du Pacifique-Canadien, bien que ce chemin de fer, qui traverse toutes les autres parties du pays, ne touche même pas son territoire. Toutes les autres provinces ont bénéficié de la construction de cette voie ferrée, qui est surtout un chemin de colonisation ; seule l'île du Prince-Edouard n'en a tiré aucun avantage. On est actuellement à construire une ligne transcontinentale qui ne passera pas dans notre province ; celle-ci devra néanmoins payer sa part du coût de l'entreprise. Ce nouveau chemin de fer traversera toutes les provinces excepté la nôtre. Même observation au sujet de l'Intercolonial qui traverse les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de Québec, mais non celle de l'île du Prince-Edouard. Outre les $130,000,000 que vont coûter le Transcontinental, le Gouvernement projette de construire le canal de la baie Georgienne ainsi qu'un chemin de fer allant jusqu'à la baie d'Hudson. A combien reviendront toutes ces entreprises ? J'en ai fait le calcul et j'arrive au chiffre de six cents millions et plus, dont pas un seul dollar n'a été ni ne sera dépensé dans l'île du Prince-Edouard. Il nous faudra cependant solder la cinquante-cinquième partie de cette dépense puisque nous représentons le cinquante-cinquième de la population du Canada.

La construction des chemins de fer dans les autres provinces coûte donc à l'île du Prince-Edouard au delà de $10,000,000, dont l'intérêt annuel est d'au moins $300,000. Bien que nous soyons accablés d'un tel fardeau, le Gouvernement ne trouve pas moyen de doter notre province de quelques milles d'embranchements. A nos demandes on répond que l'on est occupé d'affaires trop importantes pour s'attarder à des questions aussi insignifiantes.

Cependant, je me plais encore à espérer que le premier ministre jettera les yeux sur ces rapports des chemins de fer ; lorsqu'il aura vu combien nous avons été maltraités, il veillera à donner une somme légitime de justice à la petite province de l'île du Prince-Edouard en la dotant des embranchements en question.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) (I.P.-E.) : Le sujet que mon honorable ami vient de signaler à l'attention de la Chambre a autant d'importance pour le pays tout entier que pour la province de l'île du Prince-Edouard, puisque le Canada a tout à gagner

au développement d'une province en particulier. Il convient de féliciter l'honorable député sur la manière dont il a exposé notre situation. Il est entré dans une foule de détails concernant la construction des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard depuis le jour où cette province est entrée dans la confédération ; il a fait observer qu'à cette époque-là le coût du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, qui était de $3,144,000, fut porté au débit de notre province. Lorsqu'on songe au chiffre énorme des dépenses occasionnées par le réseau de l'Etat, par l'Intercolonial, dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de Québec, sans compter le coût du Pacifique-Canadien ni les subventions accordées aux autres voies ferrées du Canada, on ne peut s'empêcher de reconnaître que l'on a commis une injustice flagrante à l'égard de l'île du Prince-Edouard en la débitant de cette somme lors de son entrée dans la confédération.

L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a admis que les $50,000 par année représentant l'intérêt de cette somme de $3,-144,000 devraient être remis à l'île du Prince-Edouard sous forme de construction d'embranchements en cette province, afin de l'indemniser du revenu qu'on lui a fait perdre en la débitant de cette somme. J'ai moi-même plus d'une fois signalé le sujet à l'attention de la Chambre. Avant la confédération, à l'époque où le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard fut construit, les autorités de la province n'avaient jamais voulu que cette grande ligne d'une longueur de quelques centaines de milles restât sans tributaires ; loin de là, la construction d'embranchements était déjà projetée, et lorsque le gouvernement fédéral prit possession de ce chemin de fer, c'était certainement avec l'intention d'alimenter la ligne principale au moyen d'embranchements atteignant les districts reculés, et de suivre ainsi le programme tracé dès avant l'entrée de la province dans la confédération. Cette intention, le gouvernement conservateur la reconnut en partie en construisant l'embranchement qui va au cap Traverse.

En 1896, le gouvernement conservateur déposait un projet de résolution concernant la construction d'un certain nombre d'embranchements et rédigea même un projet de loi dans ce sens, projet qui ne put être adopté parce que la législature expirait. Le sentiment qui prévalait alors à la Chambre, du moins chez les conservateurs,—et je suis sûr que certains de nos adversaires partageaient notre conviction sur ce point,—c'est que l'on devait rendre justice à l'île du Prince-Edouard en la dotant de ces 105 milles de voie ferrée. Depuis, il est vrai, on a construit un de ces embranchements-là ; mais il en est d'autres qu'il est tout aussi nécessaire de construire pour accommoder la population des côtes où il n'existe pas de ports, et où on n'en peut établir et outiller qu'au prix de sacrifices excessifs. Il existe un grand nombre d'endroits que l'on devrait pourvoir de voies ferrées dont la construction serait un acte de justice en même temps qu'un placement avantageux en ce qu'elles alimenteraient la ligne principale. Parmi ces embranchements se trouve celui qui atteindrait Crapaud en passant par Tryon.

J'ai aussi appelé l'attention de la Chambre sur un autre embranchement d'une très grande importance celui qui partirait de la ligne principale, près de la station d'O'Leary, pour atteindre la côte ouest. Le budget de 1904 comprenait un crédit destiné à faire faire des levés dans cette partie de l'île. Mon honorable ami (M. Martin) l'a dit, c'est à la veille des élections que le Gouvernement fait montre d'activité et songe à dépenser les crédits destinés aux levés ; et à en juger par la correspondance déposée relative à l'embranchement partant de la station d'O'Leary, on a cherché à dépenser ces deniers pour le plus grand avantage du candidat ministériel.

On a ainsi fait faire des levés à différentes époques, en des endroits divers et toujours à la veille d'une élection ; mais le lendemain, la question des embranchements de l'île du Prince-Edouard tombe invariablement à plat. Je serais bien aise de croire qu'en faisant voter ces deniers et faire ces levés, le Gouvernement ne se propose pas uniquement de servir des intérêts politiques, de se moquer des gens et de tirer parti de ces crédits ainsi que des promesses qu'ils comportent pour s'assurer quelque succès électoral. Ses ingénieurs ont dû constater que, traversant des endroits populeux, ces embranchements valent la peine d'être construits, sans compter qu'ils fourniraient aux gens l'avantage précieux de pouvoir écouler leurs produits.

J'espère donc que le premier ministre demandera l'ouverture d'un crédit destiné à ces embranchements. Le rapport des levés étant déposé au ministère, il devrait inscrire au budget un crédit tendant à assurer la construction d'au moins deux ou trois de ces embranchements. Mon honorable collègue (M. A. Martin) en a mentionné un très important, celui de New-London ; j'en ai signalé un autre : celui qui, partant de la station d'O'Leary, aboutirait à la pointe de l'Ouest. Ces deux-là devraient être construits sans retard.

L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) s'est prononcé en faveur de la nationalisation de tous les embranchements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, que possèdent actuellement des compagnies privées, pour en faire des tributaires de la ligne principale de l'Intercolonial. Cela est de saine politique ; c'est ce que l'on aurait dû faire dès l'établissement de l'Intercolonial. Mais la situation de l'île du Prince-Edouard est telle, que l'application de ce principe y est encore plus nécessaire

pour assurer l'exploitation profitable des embranchements. Aux termes du pacte fédératif, l'Intercolonial ne devait s'étendre que de la Rivière-du-Loup à Truro ; mais le développement progressif du pays nous obligeant de relier les Provinces maritimes aux vastes plaines de l'Ouest, les différents gouvernements ont successivement prolongé ce chemin de fer jusqu'à Sydney, Pictou, Halifax, Saint-Jean et Montréal ; et si le Gouvernement actuel avait suivi le conseil que les conservateurs lui donnaient avant la dernière élection générale, l'Intercolonial se prolongerait aujourd'hui jusqu'aux Grands lacs. Je ne désespère pas de voir le projet se réaliser un jour.

A l'île du Prince-Edouard, les embranchements ne seront à l'avantage de la population qu'en tant qu'ils seront construits et exploités par l'Etat, concurremment avec la ligne principale. Ainsi organisé, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard deviendrait le plus abondant tributaire de l'Intercolonial. Je crois que ces deux chemins de fer devraient être exploités comme faisant partie d'un réseau unique. Apparemment, ils n'en font qu'un, mais la réunion devrait en être réelle.

J'espère que le premier ministre saura réaliser le désir qu'il exprimait si éloquemment avant de devenir chef du cabinet, quand il déclarait que s'il était porté au pouvoir, on verrait l'île du Prince-Edouard reliée à l'Intercolonial au moyen d'un tunnel sous le détroit de Northumberland. Je m'abstiendrai de traiter ce sujet aujourd'hui, car nous aurons l'occasion de le discuter plus à fond à une date ultérieure ; mais j'affirme positivement que l'augmentation du trafic, des affaires et de l'utilité générale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard dépend dans une grande mesure des voiliers et des steamers en ce qui concerne le transport de ses produits vers les débouchés naturels, et sa situation est d'autant plus désavantageuse que, entre la récolte et la clôture de la navigation, il ne lui reste que quelques mois bien courts pour écouler ses produits. La plus grande partie de ce trafic irait au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et à l'Intercolonial.

Le coût élevé du transport par notre chemin de fer est une cause de pertes considérables pour la population. Nos tarifs de gare à gare sont beaucoup plus élevés que les tarifs correspondants de l'Intercolonial. J'ai sous les yeux un tableau indiquant que sur les 117 milles de parcours qui séparent Tignish de Charlottetown, le transport coûte plus cher que sur 138 milles de l'Intercolonial, d'Halifax à Amherst. C'est ce que fait voir le tableau suivant :

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Classe des marchandises.. .. .. .. .. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| De Tignish à Charlottetown, 117 m.. | 32 | 26 | 24 | 20 | 16 | 14 | 12 | 13 | 12 | 10 |
| D'Halifax à Amherst, 138 miles.. | 29 | 26 | 22 | 18 | 15 | 14 | 11 | 12 | 11 | 9 |
| Ecart contraire à l'I. du P.-E... .. | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |

M. LEFURGEY.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 148 milles de transport par le chemin de fer de l'Ile du P.-E. coûtent.. .. .. .. | 34 | 30 | 26 | 21 | 17 | 18 | 15 | 14 | 13 | 11 |
| 148 miles d'Halifax à Sackville coûtent.. .. .. .. | 31 | 28 | 23 | 20 | 16 | 15 | 13 | 14 | 12 | 10 |
| Ecart contraire à l'Ile du P.-E.. .. | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 0 | 1 | 1 |

Ceci fait voir en quelle situation défavorable se trouve la population de l'île du Prince-Edouard, en matière de voiturage local. Il convient d'ajouter à cela la traversée du détroit et le voiturage par l'Intercolonial. Ces trois courts transports font qu'il nous est presque impossible de mettre nos produits en ligne de concurrence sur nos marchés naturels.

Je relève dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre que le transport du grain de Montréal à Halifax coûte 9 cents les 100 livres par chargement de wagon, tandis que de Tignish à Halifax, il revient à environ 26 cents les 100 livres par chargement de wagon. Le débouché naturel des produits de l'île du Prince Edouard réside dans les Provinces maritimes. La plus grande partie de nos produits s'expédie à Sydney, à Halifax, à Truro, à Amherst et autres points du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse situés sur le parcours de l'Intercolonial, et on se rendra aisément compte de la mauvaise posture de la population de l'île du Prince-Edouard quand on songera que pour mettre ses produits à la portée du consommateur il lui faut payer des taux exorbitants de transport dans l'île même, puis acquitter le coût de la traversée du détroit et celui du transport par l'Intercolonial.

L'honorable député de Queen (M. Martin) a traité la question à fond et a fait un exposé complet de la situation en ce qui concerne le droit de l'Ile du Prince-Edouard à des moyens plus suffisants de communication par chemin de fer. Sans vouloir m'attarder à citer des chiffres, j'ajouterai cependant qu'à l'époque de notre entrée dans la confédération, on comptait que l'Intercolonial, les canaux et le Pacifique-Canadien devaient entrainer la dépense de certaines sommes. Ces sommes, on les a dépensées, et depuis l'île du Prince-Edouard n'a cessé de fournir sa part de millions et des millions que l'on a consacrés à des grandes entreprises qui ne sont d'aucun avantage direct à notre province. Comme l'a dit l'honorable député, le total des sommes ainsi versées directement se chiffre à près de $474,000,000, et si l'on ajoute à cela les $150,000,000 que coûtera le Grand-Tronc-Pacifique ainsi que les dépenses qu'entraînera la réalisation de vastes projets comme la construction du canal de la baie Georgienne et autres entreprises gigantesques, on arrive à une somme totale de près de $800,000,000 à laquelle l'île

du Prince-Edouard a contribué et contribuera indirectement.

Nous demandons simplement une somme légitime de justice, et je crois que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) aurait pleinement raison de se croire autorisé à accorder à l'île du Prince-Edouard au moins cinquante ou soixante milles d'embranchements pour satisfaire aux besoins actuels de la province.

M. J. J. HUGHES (King) (I. du P.-E.) : Monsieur l'Orateur, à son entrée dans la Confédération, l'île du Prince-Edouard ayant été débitée du coût total de la construction de son chemin de fer, somme qui, proportion gardée de la superficie et de la population, excède vraisemblablement de beaucoup celle que toute autre province peut avoir dépensée à cette fin, cette circonstance fait que l'on peut se demander avec raison s'il n'y aurait pas lieu de remettre cette somme à la province d'une manière quelconque, ou tout au moins une partie de ce dont on l'a débitée. Naturellement, nous savons bien que les délégués chargés de négocier l'union consentirent à ce que la somme en question fût portée au débit de la province au moment de l'entrée de celle-et dans la confédération ; mais il est fort probable qu'ils ne prévoyaient pas que le gouvernement fédéral dût consacrer une partie aussi importante des deniers publics à la construction de voies ferrées dans les autres provinces du Dominion. Voilà, je crois, un sujet qu'il conviendrait de méditer.

Tous les esprits bien pensants s'accordent à reconnaître que le gouvernement actuel est tenu de pourvoir l'île du Prince-Edouard de moyens suffisants de transporter les gens et les marchandises en chemins de fer et tous les esprits bien pensants devront reconnaître, s'ils daignent étudier le sujet un tant soit peu, que le gouvernement actuel, depuis qu'il est au timon des affaires, a accompli tout ce que l'on pouvait légitimement attendre de lui.

Je n'avais pas l'intention de profiter de cette question pour faire de la politique, mais l'auteur du projet de résolution M. A. Martin) m'a semblé faire fausse route, et cherché à se créer de la popularité en critiquant injustement et d'une manière hostile l'administration actuelle. Je me crois donc autorisé à exposer les faits à la Chambre tels qu'ils m'apparaissent.

Depuis que le cabinet actuel détient les rênes du pouvoir, il a pratiquement reconstruit l'ancien chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ; en outre, il a construit environ 60 milles de voie ferrée, quand ses prédécesseurs n'en avaient construit que 11 en dix-huit ans. Le gouvernement actuel, je le répète, a pour ainsi dire entièrement reconstruit l'ancien chemin de fer, il a sensiblement augmenté les installations de tête de ligne à Summerside, construit de nouvelles stations à Alberton et à Tignish, considérablement amélioré les installations de tête de ligne de Georgetown où il a agrandi et amélioré le quai du chemin de fer, construit une nouvelle station et de nouveaux hangars à marchandises ; il a redressé la ligne en maints endroits, fait disparaître les courbes les plus dangereuses, construit l'embranchement de Belfast à Murray-Harbour, l'embranchement de Montague, soit environ 60 milles de voie ferrée ; il a construit le pont de Hillsborough, l'un des plus considérables du Dominion ; il a construit une nouvelle station à Charlottetown où il fait actuellement établir des ateliers pour la construction des wagons, des ateliers de réparation, ainsi qu'un quai pour le chemin de fer, et il fait agrandir et reconstruire presque entièrement le quai du chemin de fer à Souris. Toutes ces améliorations représentent une dépense d'environ $3,500,000.

Mon honorable ami s'est montré aussi injuste dans ses observations au sujet du pont de Hillsborough qu'il l'a fait l'autre jour à propos de la construction du chemin de fer de Murray-Harbour. Cette après-midi, il a dit que d'après l'estimation première ce pont devait coûter $800,000. C'est peut-être exact, mais le pont que l'on a construit est beaucoup plus coûteux et bien meilleur que celui qu'on avait tout d'abord projeté de construire. A vrai dire, il était fort difficile, dans le temps de prévoir ce que devait coûter l'entreprise, et je crois même qu'à l'époque de l'estimation primitive on ne projetait qu'un simple pont de chemin de fer et non un pont public. Cela, je ne saurais l'affirmer positivement, n'ayant pas les papiers par devers moi ; mais une chose est certaine, c'est que l'on a sensiblement modifié la nature du pont et que celui que l'on a construit est de beaucoup supérieur à celui qu'on avait projeté tout d'abord. Les observations de mon honorable ami à cet égard ne sont pas marquées au coin de la loyauté.

L'auteur du projet de résolution s'est encore montré injuste envers le Gouvernement actuel dans ses observations au sujet des levés exécutés dans l'île du Prince-Edouard en 1904. Ce n'était pas la première fois qu'il se faisait dans la province des levés relatifs à la construction d'embranchements. Je me rappelle fort bien que dans le comté que j'ai l'honneur de représenter il s'est fait, en 1882, des levés relatifs à un embranchement de chemin de fer partant de Harmony ou allant de Souris à Elmira ; or, l'ancien gouvernement qui, après cela, passa encore quatorze ans au pouvoir, ne s'occupa jamais plus que cela de la construction de cet embranchement. Bien que le Gouvernement actuel ait manifesté de façon non équivoque son intention de répondre à tous les désirs légitimes de la population de l'île du Prince-Edouard en matière de chemins de fer, il ne faut pas oublier qu'à la dernière élection générale la majorité de la population de cette province, celle des comtés de Queen

et de Prince notamment, s'est prononcé contre la manière de voir du Gouvernement à cet égard.

M. BLAIN : Contre la politique ministérielle en général.

M. J. J. HUGHES : Peut-être bien; mais il se trouve que dans la partie de la province que traverse le chemin de fer de Murray-Harbour la population a défait le candidat ministériel par une majorité considérable, ce qui indique clairement qu'elle ne veut pas que le Gouvernement dote la province de nouveaux moyens de communication par chemin de fer.

L'honorable député de Queen (M. A. Martin) a mentionné un projet de loi tendant à la construction de plusieurs embranchements de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard, projet qu'il disait avoir été déposé par l'ancien gouvernement. Puis, retirant cet avancé, il a dit que le projet de loi avait été rédigé et non déposé, mais qu'il l'eût été si le projet de résolution inscrit au feuilleton par celui qui était alors ministre des Chemins de fer avait été adopté.

M. LEFURGEY : L'honorable député veut-il donner à entendre que mon honorable collègue de Queen (M. Martin) aurait de propos délibéré cherché à induire la Chambre en erreur au sujet de ce projet de loi ?

M. J. J. HUGHES : Je me contente de rapporter ce qu'il a dit, ignorant s'il avait ou n'avait pas l'intention d'induire la Chambre en erreur.

M. LEFURGEY : Vous savez fort bien que telle n'était pas son intention.

M. J. J. HUGHES : Je le répète, je relève simplement le dire de l'honorable député (M. Martin) ; mes collègues de la Chambre, y compris mon honorable ami (M. Lefurgey) en penseront ce qu'il leur plaira. Après avoir dit que le projet de loi avait été déposé, l'honorable député (M. Martin) s'est repris pour prétendre que ce projet aurait été déposé si le ministre des Chemins de fer de l'époque avait pu faire adopter son projet de résolution. Ce projet de résolution, on sait qu'il a une histoire : elle est bizarre. Je l'ai déjà dit, la question de construire des embranchements de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard et de doter cette province de moyens de transport plus suffisants était devant le peuple et le Gouvernement depuis bien des années et je trouve étrange que le ministre des Chemins de fer ait attendu jusqu'au 21 avril pour prévenir la Chambre qu'il lui proposerait le lendemain de siéger en comité génral pour examiner certain projet de résolution concernant la construction d'embranchements de chemin de fer dans l'île du Prince-Edouard, puisque la législature expirait le surlendemain, le 24. Après dix-huit années d'exercice du pouvoir, les conservateurs ne s'accordaient que deux jours pour faire voter les résolutions relatives aux chemins de fer et adopter un projet de loi fondé sur ces résolutions. Voilà qui m'a toujours semblé bizarre. Mais ce qu'il y a de plus étrange encore, c'est que le lendemain, le 23 avril, le ministre des Chemins de fer avait complètement oublié son projet de résolution, du moins il n'en souffla pas mot, et comme la législature expirait le 24, c'en fut fait du projet.

Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Queens (M. Martin) nous a régalés aujourd'hui de l'historique de cette tentative avortée de tromper la population de l'île du Prince-Edouard au sujet de la construction d'embranchements de chemins de fer. C'est peut-être le coup le plus audacieux que jamais gouvernement ait tenté dans le but d'induire en erreur la population d'une province en une matière de cette importance.

J'admets volontiers que l'établissement de nouvelles voies ferrées dans l'île du Prince-Edouard favoriserait sensiblemnt la populations de cette province, mais comme le Gouvernement actuel a déjà donné des preuves de sa bonne foi, je crois que nous ferons bien de nous en remettre à lui du soin de parfaire les travaux qu'il a presque complètement exécutés et de construire les quelques embranchements dont on a besoin pour compléter le réseau. Le Gouvernement actuel a déjà accompli tant de choses, il a si souvent manifesté à cet égard l'intérêt qu'il porte à la population de cette province—et s'il m'était permis d'aborder d'autres sujets, je pourrais encore mieux faire ressortir ses mérites ; le Gouvernement, dis-je, a déjà accompli tant de choses que la population de cette province peut à bon droit compter sur lui pour parfaire l'œuvre qu'il a presque achevée et à laquelle il s'est employé avec tant d'énergie depuis les quelques années qu'il est au timon des affaires.

Je ne pense pas que la population de cette province, lorsqu'elle envisagera la question avec calme, puisse faire autrement que de croire que le présent ministère lui procurera tous les moyens de communication par voie ferrée dont elle aura besoin pour transporter ses produits au marché, et pour se rendre facilement d'un endroit à l'autre de la province. Ce sont ces raisons qui m'inspirent confiance ; je les crois valables et j'espère qu'elles seront appréciées par les membres de cette Chambre et les habitants de ma province.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I.P.-E.) : Le représentant de Queen (M. Martin) a, aujourd'hui, exposé sa thèse à la Chambre d'une manière fort habile ; il a fait l'historique de l'établissement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, il a fait connaître le sentiment de la population concernant la construction de lignes tributaires et la nécessité de celles-ci. Je n'ai pas l'intention de me livrer à de copieux commentaires, mais je ne saurais m'empêcher de relever certaines observations du représentant

de King (M. Hughes). Il a reproché à mon honorable ami (M. Martin) de vouloir tirer des avantages politiques de cette affaire. Tous ceux qui ont entendu ou qui liront le discours de l'honorable député (M. Martin) devront admettre qu'il a exposé la question d'une façon impartiale, qu'il n'est pas entré sur le terrain de la politique et qu'il n'a jeté de blâme sur un parti que lorsque celui-ci le méritait. Naturellement, il n'a pas fait l'éloge du présent ministère, parce qu'il n'y avait rien à louer dans sa conduite. Ainsi que l'honorable député (M. Hughes) le déclare, si le Gouvernement a amélioré le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, c'est uniquement parce que les insulaires avaient le droit d'exiger ces améliorations. C'était notre part légitime et pas autre chose.

L'assertion de l'honorable député (M. Hughes) à l'effet que le présent ministère a, pour ainsi dire, reconstruit le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'est pas corroborée par les faits. Avant son avènement au pouvoir, des rails pesants avaient été posés sur la voie par le Gouvernement conservateur et, depuis, la plate-forme du chemin n'a pas été renouvelée. Il est vrai que quelques-unes des anciens gares ont été démolies, parce qu'elles étaient devenues impropres à l'usage, que des halles aux marchandises ont été rasées par l'incendie et remplacées par d'autres et qu'une gare nouvelle a été construite à Charlottetown. Mais l'ancienne gare était un bâtiment de bois érigé en 1873; elle tombait en ruine; elle était devenue insalubre, et la construction d'une nouvelle gare s'imposait. Pourquoi louerait-on le Gouvernement à ce sujet ? Il n'a fait qu'accomplir son devoir envers les habitants de l'île du Prince-Edouard et il ne mérite pas d'éloges, selon moi.

M. J. J. HUGHES : Les gouvernements et les particuliers qui s'acquittent de leur devoir méritent des éloges.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I.P.-E.) : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de décerner des louanges, en pareil cas. Je sais que, depuis 1882, la population du comté que l'honorable député représente est mécontente et a demandé à plusieurs reprises la construction d'un embranchement sur Elmira ; et je crois que, pendant la lutte électorale de 1904, le représentant de King (M. Hughes) a déclaré qu'il remettrait son mandat, s'il n'obtenait pas l'établissement d'un embranchement sur Elmira avant l'expiration de l'année.

M. J. J. HUGHES : Cette assertion est inexacte.

M. A. A. McLEAN (Queen) : C'est ce que disent ceux qui assistaient à l'assemblée à laquelle cette déclaration est censée avoir été faite, et je n'ai jamais entendu personne les contredire.

La Chambre a aujourd'hui à décider si le Gouvernement devrait construire des lignes tributaires. Ainsi que l'a dit mon collègue (M. A. Martin), il est certain que la construction de 50 à 60 milles de voie ferrée répondrait aux besoins des habitants de l'île du Prince-Edouard ; voilà tout ce qu'ils demandent au Gouvernement et à la Chambre. A l'heure qu'il est, les lignes mentionnées par le plus ancien député de Queen (M. Martin) et par le représentant de Prince sont celles qui se rendraient à New-London, à Rustico, à New-Glasgow, à Crapaud et à Elden. Ces lignes sont indispensables à la prospérité de la population de l'île du Prince-Edouard et, si l'on considère les dépenses considérables qui se font aujourd'hui dans toute l'étendue du pays, il me semble que cette population peut exiger que le Gouvernement les établisse.

Elles traverseraient des régions très fertiles de la province où l'on récolte d'abondantes moissons et où présentement la population est obligée de transporter ses produits à une distance de dix à vingt milles pour les rendre au marché. Les ports situés dans la partie septentrionale de la province ne permettent pas aux habitants de transporter leurs denrées par eau. L'industrie de la pêche sur la côte nord de l'île souffre beaucoup de l'impossibilité de rendre promptement le poisson au marché. S'il existait des communications par chemin de fer, les pêcheurs pourraient apporter le poisson au marché le jour où ils l'auraient pris et, conséquemment, le vendre plus cher qu'aujourd'hui. J'apprends que, dans la province de Québec, le Gouvernement n'épargne rien pour permettre aux pêcheurs de porter leur poisson au marché. Il subventionne des steamers pourvus d'appareils frigorifiques, et lorsque les habitants de l'île du Prince-Edouard le prient de dépenser quelques milliers de dollars pour établir des embranchements dans des centres populeux de leur province, ils ne demandent que ce qu'ils ont légitimement le droit d'obtenir.

On a beaucoup parlé de la dépense de $7,317,000 dans l'île du Prince-Edouard, dépense trop considérable, dit-on, pour une si petite province. Les déclarations du représentant de Prince démontrent que l'état publié dans le rapport des chemins de fer est inexact. On a compris dans ce total la somme de $3,114,000 payée par la population de l'île avant la confédération. Je ne puis concevoir pourquoi le Gouvernement persiste à inclure cette somme dans le total des dépenses faites par l'Etat. Depuis mon entrée dans la Chambre, en 1904, cette question a été soulevée à plusieurs reprises ; néanmoins, nous constatons que le gouvernement canadien continue à imputer cette somme sur les frais de premier établissement des chemins de fer de l'île du Prince-Edouard. Je ne reproche pas au ministre, ni à ses subordonnés de commettre cette injustice à dessein, mais je ne puis comprendre comment le département des

Chemins de fer peut tenir une comptabilité en règle, lorsqu'il y a eu une erreur de $3,-114,000 dans ses livres.

Quant à la construction du pont de Hillsborough, l'honorable député a aussi fait observer qu'il faut défalquer des $7,317,000 une certaine somme versée par le gouvernement de l'île du Prince-Edouard et dont l'intérêt est retranché de la subvention semestrielle payable à la province. Je crois que le ministre des Chemins de fer conviendra avec moi que ce traité existe et qu'il se trouve dans son département ou dans un autre. Il lui serait facile de le consulter, de corriger l'erreur et de publier un état véridique.

Le représentant de King (M. Hughes) a déclaré que le pont de Hillsborough fait honneur au département des Chemins de fer et que c'est un bien meilleur pont que celui qu'on projetait de construire en premier lieu, lorsque le département prépara un état estimatif de $800,000. Je dois dire au ministre des Chemins de fer que ce pont coûte beaucoup trop cher, et voici pourquoi. La superstructure est celle d'un pont jeté sur la rivière Miramichi et qui était devenue trop légère pour le trafic de l'Intercolonial. Par conséquent, il a fallu modifier le devis de l'infrastructure et construire deux caissons, lorsqu'il n'en fallait qu'un d'après le premier plan. La superstructure était faible. Ce pont avait servi pendant près de trente ans. Le représentant de King déclare qu'il répond aux besoins. Quels sont les faits ? Lorsqu'un attelage se trouve sur ce point, aucun train ne chemin de fer ne peut traverser car le pont n'a que la largeur suffisante pour le convoi. A vrai dire, deux attelages peuvent passer de front, mais pendant le passage d'un train, il faut priver le commerce local de l'usage du pont.

Lorsque la population de l'île du Prince-Edouard consentit à payer $10,000, par année, pour l'usage du pont, elle n'avait pas en l'idée qu'on lui donnerait un pont comme celui-là. Il ne répond pas aux besoins des habitants, ni même aux exigences du chemin de fer dont les convois sont souvent retardés par la présence de voitures sur le pont. Il expose aussi le public à de grands dangers. Ceux qui traversent le pont en voiture sont souvent surpris par l'approche d'un train et doivent s'enfuir pour sauver leur vie, et leurs chevaux sont épouvantés.

L'infrastructure du pont est excellente, mais j'ose dire que sous peu la compagnie de chemin de fer sera obligée d'ériger une superstructure nouvelle. J'espère que le premier ministre se rendra aux vœux de la population du nord de la province et qu'il enverra immédiatement sur les lieux un ingénieur indépendant, ainsi que cela a été convenu lorsque le ministre des Finances faisait l'intérim du ministre des Chemins de fer, et qu'on prendra des mesures pour l'exécution de ces travaux publics dont la nécessité se fait sentir.

L'hon. M. GRAHAM : L'un des regrets que j'ai éprouvés depuis le peu de temps que je suis à la tête de mon ministère a été de ne pouvoir visiter cet éden—nom que lui donnent à juste titre les représentants de l'île du Prince-Edouard—au cours du voyage que j'ai fait par l'Intercolonial. Mais, je promets que j'irai bientôt voir cette île. On ne saurait douter que c'est l'une des plus belles parties de l'Amérique. . . .

L'hon. M. FOSTER : Sauf Brockville.

L'hon. M. GRAHAM : Naturellement, Brockville est toujours exceptée. L'île du Prince-Edouard est aussi très fertile. Il est admis que c'est l'un des plus beaux endroits de l'Amérique, surtout en été, mais la loi des compensations s'applique là comme ailleurs. Ceux qui jouissent de faveurs spéciales pendant une saison, ne sont pas aussi favorisés pendant une autre, et peut-être que, dans d'autres parties du pays où une certaine saison offre moins d'attraits, les habitants sont dédommagés par des avantages dont ils jouissent toute l'année durant.

M. A. MARTIN : Mais la population de l'île est fortunée sous tous les rapports.

L'hon. M. GRAHAM : Je parle des moyens de transport. Je ne reprocherai aucunement aux honorables députés de dire tout ce qu'ils jugeront à propos en faveur de leur province. Il est du devoir de tous les représentants d'amener sur le tapis tout ce qui, à leur avis, est avantageux pour leur localité. Parfois, je puis critiquer leur manière de voir, mais ils accomplissent certainement leur devoir lorsqu'ils signalent à la Chambre les griefs qu'ils croient avoir.

Je n'entends pas faire l'historique de la confédération et je ne pense pas qu'il serait sage de l'entreprendre. Les fondateurs de la confédération ont construit un édifice plus durable qu'ils le croyaient, et j'accepte telles quelles les conditions de l'union, sans discuter si elles sont sages ou non. Mais, il est un point sur lequel nous pouvons tous tomber d'accord, à savoir que la confédération a été dans une certaine mesure, le résultat d'un compromis et qu'en donnant son adhésion à l'union, chaque province a dû faire de légères concessions. Les unes ont pu en faire de plus grandes que d'autres, mais toutes ont été obligées de renoncer à des revendications qui leur paraissaient légitimes afin de réunir les diverses provinces en une confédération qui fait aujourd'hui l'orgueil de tous. L'île du Prince-Edouard a dû faire des concessions comme les provinces d'Ontario et de Québec en avaient faites, lorsque, plus tard, elle a uni son sort au nôtre. Bien que ma sortie de l'arène provinciale soit encore récente, je n'aime pas ces rivalités de clocher qu'a surtout laissé percer l'honorable député (M.

McLean) qui vient de reprendre son siège, lorsqu'il a voulu comparer ce que d'autres provinces reçoivent aux avantages accordés à une province en particulier.

M. LENNOX : Pourquoi donc ?

L'hon. M. GRAHAM : Parce que j'aime à considérer le pays comme un tout. L'honorable député demande pourquoi on ne ferait pas ces comparaisons. Si nous nous plaçons à ce point de vue, nous pouvons tous ressasser les griefs de nos provinces respectives et nous livrer à des récriminations qui ne seraient pas avantageuses pour la nation, nous ramèneraient au point de départ, à l'époque qui a précédé l'union, et feraient revivre les griefs d'autrefois que nous croyions ensevelis dans l'oubli.

M. LENNOX : N'est-ce pas une preuve qu'une province n'obtient pas sa part légitime comparativement aux autres ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne crois pas que ce soit un bon principe. Prétendre que certaines régions, certaines classes ou certaines provinces jouissent d'avantages dont d'autres sont privées, c'est soulever des questions qu'on devrait laisser de côté. Rien ne s'oppose à ce que le représentant d'une province appelle l'attention sur ce qui lui semble un désavantage pour sa province, mais je blâme ceux qui établissent des comparaisons afin de prouver qu'une classe, ou une province, reçoit quelque chose qu'on refuse à une autre classe ou à une autre province. Nous pouvons tous convenir que chaque partie de la confédération est traitée aussi justement qu'elle peut l'être, non par le présent ministère ou par un autre, mais par tout le Dominion.

Si chacun devait examiner quelle est la situation de sa propre province au sein de la confédération, j'aurais de bons arguments à offrir, à certains égards, relativement à la province d'Ontario. Mais l'une des choses que je me suis efforcé de faire, depuis mon entrée dans le cabinet et dans cette Chambre, a été d'exposer les opinions des autres provinces sur certaines questions dans toute l'étendue de la province d'Ontario. Relativement à l'Intercolonial surtout, j'ai tenté de faire connaître aux habitants de la province d'Ontario ce que pensaient la province de Québec et les Provinces maritimes de la construction et de l'exploitation de ce chemin de fer. Si nous cherchons à nous comprendre les uns les autres, il y aura peu de mécontentement entre les provinces.

Qu'a fait le Gouvernement pour les chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard ?

Sans rien dire de blessant pour les autres départements, je crois que l'honorable député constatera que les renseignements fournis par le ministère des Chemins de fer et des Canaux sont passablement exacts.

M. A. MARTIN (Queen) : Le ministre veut-il ouvrir son propre rapport, à la page 137 et me dire jusqu'à quel point est exact le renseignement qui s'y trouve ?

L'hon. M. GRAHAM : J'allais parler d'un renseignement qu'on ne trouve peut-être pas dans cette page, mais qui est tenu dans une autre page, afin d'expliquer ce que je veux dire Je crois que l'honorable député, s'il examine les rapports avec soin et s'il entre dans les détails, s'apercevra que les renseignements donnés ne manquent pas d'exactitude.

M. A. MARTIN (Queen) : Alors, comment se fait-il que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) ne comprenait pas son propre rapport ? Et je ne crois pas que le ministre actuel l'interprétera de la même manière que son prédécesseur.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député fait une assertion que je ne puis admettre, cela va sans dire. Autant que je me rappelle, dans le rapport, le coût total—non pas ce que l'Etat a dépensé dans l'île du Prince-Edouard—mais le coût total est d'un peu plus de $7,000,000. Je vais maintenant faire plaisir à l'honorable député pendant deux ou trois minutes, si c'est possible ; bien que je crois que la construction d'embranchements à travers tous les rangs dans l'île du Prince-Edouard ne le satisferait pas, si c'était le présent ministre qui les construisait. Supposons que je dise qu'on a dépensé quatre millions et quelques dollars pour la construction de ce chemin de fer.

M. A. MARTIN (Queen) : Cela ne serait pas exact, je crois.

L'hon. M. GRAHAM : Le coût total dépasse $7,000,000, mais je crois que l'honorable député l'estime à $4,000,000 ou à peu près. Ce sont ses chiffres et j'espère qu'il s'en contentera. Je ne dis pas qu'ils sont exacts et il ne semble pas croire qu'ils le sont ; mais, en acceptant les propres chiffres de l'honorable député, $4,000,000 ou à peu près—je constate que le coût total a été d'un peu plus de $7,000,000—nous arrivons à ce résultat : la dépense totale pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, si on l'estime à $4,000,000 représente $12,-041,628.11.

M. A. MARTIN (Queen) : $12,000,000 ?

L'hon. M. GRAHAM : La dépense totale pour les frais de premier établissement et d'exploitation du chemin de fer s'est élevée à plus de $12,000,000, depuis 1875. Or, les recettes ont légèrement dépassé $5,000,000 ce qui laisse un déficit de $6,738,000. Si je signale ces faits ce n'est pas dans le dessein de persuader à l'honorable député que l'île du Prince-Edouard a tort, mais afin de lui démontrer que la confédération canadienne, depuis 1875, a dépensé pour le chemin de fer de cette province $6,738,000 de plus qu'elle n'a retiré de cette voie ferrée.

M. A. MARTIN : Combien a-t-elle dépensé pour l'Intercolonial ?

L'hon. M. GRAHAM : Oh ! beaucoup d'argent. Nous en parlerons lorsque cette question sera sur le tapis; mais en attendant l'honorable député ne doit pas me reprocher de m'en tenir à son propre texte. Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, indépendamment des frais de premier établissement, se sont élevés à $7,848,000, depuis 1875. Les recettes ont légèrement dépassé $5,000,000 laissant, de ce chef, un déficit d'environ $2,500,000, abstraction faite du coût de la construction. Je ne dis pas cela pour blâmer l'île du Prince-Edouard, mais pour faire observer à l'honorable député et au public que le premier est dans l'erreur lorsqu'il déclare que l'Etat n'a rien fait pour doter l'île du Prince-Edouard de moyens de transport.

L'honorable député a parlé avec aigreur du ministère actuel, et d'ordinaire, il ne montre d'aigreur envers personne. Il nous a reproché de ne pas dépenser assez d'argent. Mon honorable ami (M. A. Martin) et son voisin (M. A. A. McLean) qui ont laissé entendre que le Gouvernement n'a pas fait grand'chose pour l'île du Prince-Edouard, en fait de travaux de construction seront surpris d'apprendre que, pendant les dix-huit années qui ont suivi 1878, les frais de construction sur ce chemin de fer ont été de $340,650, et que, pendant les dix années qui se sont écoulées depuis 1896, les dépenses de ce chef se sont chiffrées par $3,550,000. Il ne s'agit pas ici du redressement des courbes ni de l'état dans lequel se trouvait la voie, mais du fait avéré qu'en onze années, le présent ministère a dépensé, en travaux de construction, le décuple de ce qu'avaient dépensé les amis des députés de l'opposition pendant dix-huit ans.

L'hon. M. HAGGART : Ces $3,550,000 ne comprennent-ils pas les déficits accumulés d'année en année ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est la somme qui a été dépensée en travaux de construction, et elle n'a aucun rapport avec les recettes du chemin de fer. J'expose exactement ce qui a eu lieu.

Lhon. M. HAGGART : Le ministre (M. Graham) doit faire erreur. Cette somme comprend tous les déficits.

L'hon. M. GRAHAM : Non, certes.

L'hon. M. HAGGART : Cependant, $3,550,000 et $700,000 font $4,250,000, ce qui, d'après les calculs représente presque la somme entière. Les déficits doivent être compris.

L'hon. M. GRAHAM : Non. Mais il faut dire que l'honorable député (M. Haggart) est habitué aux déficits. L'Intercolonial n'a pas de déficit, mais le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard en a un et je vais le signaler à mon honorable ami. L'inconvénient dont l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) se rend compte comme tout le monde, c'est que, pour améliorer les facilités offertes par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—sans compter la perte de l'intérêt—l'Etat a dépensé une somme considérable. L'an dernier, les opérations de ce chemin de fer se sont soldées par un déficit d'environ $67,000. Cette après-midi, l'un des représentants de cette province a parlé de tarifs élevés du chemin de fer. Cependant, même avec les tarifs élevés qu'il a cités—je ne les ai pas vérifiés mais je ne mets pas en doute leur exactitude—il y a un écart d'un peu plus de $60,000 entre les recettes et les dépenses.

La Chambre, aussi bien que le Gouvernement a lieu de se demander combien nous devrons encore dépenser pour augmenter l'utilité du chemin de fer. Les améliorations et les agrandissements qui ont eu lieu n'ont pas diminué le déficit si ma mémoire est fidèle. Naturellement, on devra se renseigner—on l'a peut-être fait déjà—et procureur à la population de l'île du Prince-Edouard des communications par chemins de fer, dans une mesure raisonnable. Mais, je le répète, cette province a le désavantage d'être située sur une île et d'avoir une population relativement faible. C'est à la Chambre et au ministère de décider quelles communications par chemins de fer nous procurerons à cette province.

Je suis bien aise que l'honorable député (M. A. Martin) ait appelé notre attention sur ce sujet. Je ne parlerai pas des allusions qu'il a faites aux événements antérieurs à l'élection, car l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) n'aimerait pas cela. Nous pouvons nous lancer ces accusations de part et d'autre, mais elles n'amèneront pas la construction de lignes tributaires, ce qui, à mon sens, est le but de l'honorable député (M. A. Martin). L'acquisition, et même la construction, d'embranchements ne concernent pas uniquement l'île du Prince-Edouard, mais le Nouveau-Brunswick et la province de Québec aussi. Si nous acquérons des embranchements, il faudra nécessairement en construire ailleurs. C'est une question vaste et digne d'occuper l'attention de la Chambre, et je me propose d'en dire quelque chose un jour. Dans le moment, je donne à l'honorable député l'assurance que le Gouvernement accorde toutes ses sympathies à l'île du Prince-Edouard, qu'il reconnaît sa valeur en tant que l'une des provinces de la confédération et qu'il consent à faire tout ce qui est légitime pour se rendre aux désirs de la population de cette province de peu d'étendue mais prospère.

M. LOUIS LAVERGNE (Drummond-et-Arthabaska) : J'ai entendu avec plaisir le ministre des Chemins de fer et des Canaux

dire que le Gouvernement consentait à faire tout ce qui est légitime pour l'île du Prince-Edouard, en matière de construction de lignes tributaires. Je crois que la province de Québec a aussi droit à des égards. Ainsi, on ressent vivement le besoin d'un embranchement à partir de la bifurcation de Saint-Léonard, sur l'Intercolonial, jusqu'au réseau du chemin de fer central du Maine. Cet embranchement transporterait certainement beaucoup de voyageurs et de marchandises vers les Etats-Unis et son parcours serait moins long que celui de la voie actuelle.

Une VOIX : Dans quel comté est-ce ?

M. LOUIS LAVERGNE : Cette ligne traverserait le comté d'Arthabaska et une partie des comtés de Nicolet et de Wolfe. J'avoue que je surveille les intérêts de mon comté comme la députation de l'île du Prince-Edouard défend les intérêts de cette province. Ma circonscription électorale renferme une population à peu près égale à la moitié de la population de l'île du Prince-Edouard.

Cet embranchement partirait de Saint-Léonard, traverserait le reste du comté de Nicolet, tout le comté d'Arthabaska et se rendrait dans le comté de Wolfe. Il passerait dans une région où le bois est abondant et qui renferme des terres bien cultivées par des agriculteurs à l'aise. Le commerce de bois à Saint-Léonard et tout le long de la ligne du chemin de fer serait considérable et très avantageux pour l'Intercolonial. Cet embranchement abrègerait aussi la distance de beaucoup, car à l'heure qu'il est, les voyageurs et les denrées que transporte l'Intercolonial doivent passer par Montréal pour se rendre aux Etats-Unis. Je suis certain que le Gouvernement sera prêt à étudier mon projet de prolongement de l'Intercolonial, s'il consent à construire des embranchements dans l'île du Prince-Edouard. C'est vraiment un prolongement de l'Intercolonial que je propose, car cette ligne se raccorderait à la bifucration de Saint-Léonard, à l'embranchement sur Nicolet, ville importante des bords du Saint-Laurent. Elle traverserait de gros villages et se rendrait à la bifurcation de Dudswell, sur le Québec-Central, où elle se raccorderait au chemin de fer central du Maine qui pénètre aux Etats-Unis.

Je ne saurais trop insister auprès du ministre sur l'importance de cet embranchement, et j'espère qu'au moins il verra jour à faire l'examen de cette partie du pays et qu'il demandera l'ouverture du crédit nécessaire à la construction de cette ligne en guise d'embranchement de l'Intercolonial. Elle devrait certainement être construite. Ce serait un avantage pour le chef-lieu, Arthabaskaville, et pour tout le district. Arthabaskaville est le lieu de résidence du premier ministre du Canada et la construction de cette voie ferrée serait une gracieuseté à son égard. Je le vois sourire, mais je parle sérieusement lorsque j'aborde ce sujet. Cette faveur, j'en suis sûr, me sera accordée, vu, surtout, que le représentant de Queen (M. A. Martin) a l'idée d'obtenir un crédit pour sa province. Ma cause est peut-être meilleure que la sienne, car les habitants de Saint-Léonard et des comtés de Drummond et d'Arthabaska sont des partisans fidèles du ministère et, s'il y a quelque chose à obtenir, je devrais, il me semble avoir la préférence sur l'honorable député.

L'hon. M. JOHN HAGGART (Lanark sud) : Le représentant de Queen (M. A. Martin) a fidèlement exposé les motifs qui ont engagé l'ancien ministère à présenter son projet de résolution, en 1896. Une enquête eut lieu relativement à la situation financière de l'île du Prince-Edouard qui fut comparée à celle du Nouveau-Brunswick à l'époque où cette province donna son adhésion à la confédération et l'opinion unanime des deux partis fut que l'île du Prince-Edouard perdrait de $100,000 à $150,000, par anné, par suite du marché qu'elle avait conclu. Du moins, ce fut là la considération qui influença le ministère. Afin d'indemniser cette province de cette perte de revenus, le projet de résolution relatif aux embranchements fut proposé. L'honorable député de l'île du Prince-Edouard dit que le projet de résolution portait qu'on proposerait " demain " que la Chambre délibère en comité. C'est le texte de tous les projets de résolution. Toutefois, à cause de la situation regrettable qui régnait en 1896, nous n'avons pas pu faire adopter, ni même proposer, aucun projet de résolution, mais je puis affirmer à l'honorable député qu'un gouvernement conservateur qui dépose des projets de résolution et fait des promesses avant une élection, ne s'arrête jamais à mi-chemin. Après avoir déposé un projet de résolution comme celui de 1896 et avoir remporté la victoire lors de l'élection, un gouvernement ne pourrait faire pis que de n'en tenir aucun compte et de négliger d'en appliquer les conclusions.

L'ex-ministre des Chemins de fer déclare que toutes les provinces ont fait de grands sacrifices lors de la conféderation. Personne n'a réclamé la plénitude de ses droits, nous avons tous renoncé à quelques-unes de nos prérogatives afin de fonder la confédération, si cela était possible. Malheureusement, les Provinces maritimes n'ont pas cru que les conditions financières avaient été définitivement arrêtées ; elles ont présenté des projets de résolution concernant les arrangements financiers relatif au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse et, à la veille des élections dans ces deux provinces les subventions furent rajustées et des sommes plus fortes leur furent accordées, à cause d'une erreur commise lors de la confédération. Il était naturel que les habitants de l'île du Prince-Edouard se plaignissent des arrangements conclus dans

leur cas. J'examinai à fond la situation financière et je tirai la conclusion que l'île du Prince-Edouard, en adhérant à l'union, avait reçu, toutes proportions gardées, de $100,000 à $150,000 de moins que la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick. C'était pour l'indemniser d'autant que fut proposé l'arrangement relatif à la construction d'embranchements de chemins de fer dans la province.

Quant à la dépense faite pour le pont de Hillsboro, si je me rappelle bien, on proposa d'abord à la Chambre de construire un pont du prix de $600,000 environ. Subséquemment on augmenta cette somme parce que les plans avaient subi des modifications pour permettre au Gouvernement d'utiliser le fer de l'ancien pont du Miramichi.

Les piles étaient trop éloignées, ayant été destinées à la construction d'un nouveau pont dans le premier plan. Le pont du Miramichi dont on s'est servi était excellent pour le trafic qui devait y passer, mais son utilisation a augmenté le coût de la construction d'une façon inexplicable, selon moi. Lorsque le département des Chemins de fer déposa les plans et les devis, les calculs qu'on avait faits n'étaient pas assez précis. l'estimation aurait dû être préparée avec plus d'exactitude. L'état estimatif du surcroit des dépenses qui fut déposé aurait dû couvrir toute l'entreprise. Malheureusement, il n'en fut rien, et la Chambre devrait se montrer sévère à l'égard de cette conduite du département.

Je suis persuadé que le ministère conservateur aurait rempli ses promesses électorales, s'il avait été maintenu au pouvoir en 1897. Il n'y a rien de plus infamant ni de plus malhonnête de la part d'un gouvernement que de déposer, à la veille d'une élection, un projet de résolution tendant à accorder une subvention à une partie du pays et de refuser de tenir ses engagements, lorsqu'il revient au pouvoir. Quant à moi, je puis affirmer à l'honorable député de l'île du Prince-Edouard que j'aurais, au moins, exigé l'accomplissement de la promesse que j'avais faite à la population de l'île du Prince-Edouard, si j'avais conservé la direction du ministère.

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

## Reprise de la Séance.

M. A. MARTIN (Queen) : Avant la suspension de la séance, nous avons discuté à fond cette question. J'ai surtout prêté attention aux commentaires du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham). Bien qu'il ne s'en soit pas tenu exactement aux chiffres de son rapport, il n'a pas eu la complaisance d'avouer qu'ils étaient inexacts. Vu qu'il a assumé la responsabilité, je voudrais répandre assez de lumière sur le sujet pour que, l'an prochain, lorsqu'il publiera son rapport, nous n'y trouvions plus des inscriptions semblables à celle que j'ai citée et qui figure à la page 127. Afin de le désabuser et de détromper les députés présents, je désire qu'il se reporte aux comptes publics de 1873, où cette question des dépenses faites par l'île du Prince-Edouard pour ses chemins de fer est entièrement réglée. A la page 14, de la quatrième partie des comptes publics de 1873, année où ma province est entrée dans la confédération, on trouve cette inscription.

Somme dont la province devrait être créditée, lors de son entrée dans la confédération, d'après le décret du conseil impérial, $4,701,050.

C'est la dette qu'on reconnaissait à la province lorsqu'elle a uni son sort à celui des autres provinces. Je vois que le ministre ne prête pas attention à mes paroles et je crains que, l'an prochain, il ne répète quelques-unes des erreurs qui parsèment son rapport, s'il ne tient pas compte de ce que je lui dis concernant ce capital qu'il a mis au crédit de ma province. Je désire lui faire observer qu'il trouvera en regard les sommes portées au débit de la province pour la construction de ce chemin de fer qui ne fut achevé qu'en 1876.

J'ai mentionné le compte qui indique que nous avions un actif de $4,701,050. En 1876, lorsque les comptes furent arrêtés, de cet actif de $4,701,050, il ne restait plus que $83. Quelle est la raison de ce changement ? La raison c'est qu'on impute sur le compte débiteur de la province ces $3,144,000 dépensés pour la construction de son chemin de fer. A ce moment, la dette provinciale ne s'élevait qu'à $754,000. Qu'on fasse l'addition de ces sommes et qu'on retranche le total de notre capital, et on verra qu'au lieu de toucher l'intérêt de cette forte somme d'argent, nous n'avons reçu que l'intérêt d'une somme inférieure à $1,000,000. Nous avons perdu l'intérêt de $3,144,000, depuis la confédération, du jour de notre union au Canada, jusqu'à ce jour. Je veux que le ministre comprenne bien ce que cela signifie. Quel est l'intérêt annuel de $3,144,000 ? L'intérêt annuel est de $157,000.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) dit qu'en 1896, il a tiré la conclusion que la province n'était pas traitée avec justice, et que la somme de $157,000, représentant l'intérêt annuel dont elle était privée devait lui être remboursée d'une manière quelconque. Il jugea que le meilleur moyen serait de donner à la province les embranchements qu'elle se proposait de construire avant son entrée dans la confédération. Je rappellerai autre chose au ministre des Chemins de fer et Canaux. Le ministre a fait une déclaration qui m'a causé quelque surprise. Appelé récemment à remplir ses fonctions, il n'est pas encore au courant des affaires du département, il ne connait pas le détail du rapport sur les

chemins de fer et il n'est pas au fait de l'administration de la ligne de l'île du Prince-Edouard. Autrement, il n'aurait pas fait devant la Chambre la déclaration que nous avons entendue. Il a dit que les embranchements qui ont été construits n'ont pas diminué le déficit du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. S'il consulte le rapport concernant cette voie ferrée, il s'apercevra que le déficit a diminué d'année en année depuis l'établissement de ces lignes tributaires. L'autre jour, je lui ai demandé un état détaché des recettes de l'embranchement construit en dernier lieu. Je savais qu'il alimentait beaucoup le trafic du réseau principal et qu'il en diminuait le déficit. N'empêche que le ministre a déclaré que ces embranchements n'avaient pas diminué le déficit du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

J'ai une autre assertion à faire et je demande au ministre de me prêter l'oreille. Je ne veux pas qu'il partage son attention entre moi et le représentant de Cap-Breton (M. Johnston).

Il n'y a pas de chemins de fer au Canada ni dans l'univers entier qui emploient les méthodes de comptabilité en usage dans l'administration de l'Intercolonial. J'affirme positivement, et je sais ce que j'affirme, que le système de tenue des livres qu'emploie le Gouvernement dans cette administration ne vaut rien comparé aux systèmes en usage dans les autres chemins de fer. Pourquoi fais-je cette assertion ? Que faut-il faire en premier lieu pour s'assurer de l'état de l'Intercolonial dans le pays ? Le premier soin, celui de toutes les corporations, est d'assurer l'intérêt sur le capital engagé. En est-il ainsi dans l'administration de l'Intercolonial ? On tient simplement un état des recettes et un état des dépenses. Et le compte du capital que l'Etat a engagé dans l'entreprise, qu'en fait-on ? On l'ignore. Dans quelle désavantageuse position se trouve ainsi placée ma province ? En demandant l'intérêt au capital engagé dans l'Intercolonial, il faut l'exiger sur tout le réseau, ce qui ne peut être fait dans l'île du Prince-Edouard, qui a payé son chemin de fer ; et, en faisant l'état des recettes et des dépenses de la ligne de l'île du Prince-Edouard, il faut lui donner crédit d'un montant de $175,000 par an. Je dis de propos délibéré au ministre que s'il tenait la comptabilité de l'Intercolonial comme tous les autres chemins de fer canadiens tiennent la leur, s'il appliquait le service de l'intérêt sur tout le capital engagé dans l'Intercolonial, la ligne de l'île du Prince-Edouard accuserait un résultat bien plus satisfaisant que celui de l'Intercolonial.

Le ministre a ajouté que cette ligne a accumulé des déficits au montant de $2,000,000. Mais il aurait dû ajouter que la province a payé annuellement $157,000 d'intérêt à l'administration, soient $5,549,000 depuis la confédération. De sorte que si l'Etat a dépensé $2,000,000 dans la construction de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard, cette province a encore $3,000,000 à son crédit. Je conseille au ministre d'y réfléchir. Je sais que c'est difficile pour lui, ayant peu d'envergure politique, de traiter ces questions à un point de vue large. Le ministre dit que je n'ai pas donné crédit au Gouvernement pour ce qu'il a fait. Je ne m'érige pas en défenseur des partis politiques en ce qui concerne la construction d'embranchements dans l'île du Prince-Edouard. Je suis ici pour représenter la population de ma province, ses idées et ses désirs. Je donne toutefois crédit au Gouvernement pour avoir exécuté une partie du programme de ses prédécesseurs en construisant 60 milles de chemin de fer sur un des embranchements que je lui proposais devant cette assemblée en 1896, et que l'ancien gouvernement avait l'intention de construire. Que fit-il cependant ? Il détourna la ligne de son tracé au gré des politiciens libéraux, avec le résultat qu'elle ne dessert pas la population comme on s'y attendait, sans compter qu'il ne compléta pas le tronçon qu'il a commencé. L'intention première était de relier la ligne de Murray-Harbour avec Montague et de la prolonger jusqu'au centre de Belfast. L'honorable député de King le sait, et à moins qu'il n'agite l'exécution de ce projet, et l'agite fortement, il court le risque de perdre son mandat. Je crois que l'honorable député a dit aujourd'hui en mon absence que je voulais tirer des avantages politiques de cette question. C'est lui-même qui a fait ce jeu depuis qu'il est dans la vie publique. On me dit que là où il a pris part à la discussion, dans sa dernière élection, il a promis qu'il démissionnerait si dans un an il n'avait pas fait construire un embranchement jusqu'à Elmira.

M. J. J. HUGHES : Je dois dire à l'honorable député qu'il vient de commettre une inexactitude. Je n'ai jamais promis de chemin de fer dans les conditions qu'il a dit.

M. A. MARTIN (Queen) : Je devine que vous craignez quelque peu de faire cette promesse.

M. J. J. HUGHES : Si l'honorable député est honorable, il retirera son assertion.

M. A. MARTIN : L'honorable député s'est levé pour dire quelque chose qu'il n'a pas encore dit. Du moins, je ne l'ai pas entendu.

M. J. J. HUGHES : Monsieur l'Orateur, j'ai dit que l'honorable député de Queen a fait une assertion erronée à mon endroit, et il la réitère. S'il veut être honnête, il la retirera.

M. A. MARTIN : Monsieur l'Orateur, j'accepte d'emblée la dénégation de l'honorable député, mais ce sont des personnes qui assistaient à ses assemblées qui m'ont assuré

la chose. Je n'ai jamais attaqué l'honorable député, et s'il m'a attaqué injustement en mon absence, je suis obligé de rétorquer. L'actuel ministre des Chemins de fer n'est pas l'auteur du surcroît de dépense encouru dans la construction des quelques milles de chemins de fer que le Gouvernement a construit dans l'île du Prince-Edouard il y a quelques années, mais je tiens à lui rappeler que le travail n'est pas complet.

L'honorable député de King sera de mon avis, j'en suis sûr. L'embranchement entre Montague et la ligne principale à Eldan ne saurait être dans son état incomplet une ligne tributaire pour cette dernière. Je donne crédit au Gouvernement pour ce qu'il y a de fait. Je me rappelle avoir demandé ce tronçon pendant quatre ans à la Chambre. Je ne tiens pas à éterniser la discussion, mais je reviens forcément sur ce que j'ai dit au commencement de mes observations et que le ministre des Chemins de fer n'a pas nié, c'est-à-dire que son rapport est faux et trompeur et donne raison à tous les honorables députés qui, dans cette assemblée, sont opposés à la construction des chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Le ministre a donné à entendre aux débuts de ses remarques qu'il allait s'exécuter. J'espère que ce sera mieux qu'en 1904, alors que le Gouvernement fit faire quelques études et ensuite passa outre. Je n'ai pas encore étudié le nouveau ministre des Chemins de fer, mais si je dois le juger par ses prédécesseurs, je n'ai pas grand'chose à en attendre. J'ai plus confiance dans le premier ministre. Il est entourré de ministres qui secondent peu ses efforts, et je sais qu'il éprouve des difficultés à maintenir la position qu'il voudrait. J'ai beaucoup de respect pour lui, quoiqu'il n'ait pas été aussi prudent que sir John Macdonald en s'entourant d'hommes sages et éclairés sur lesquels il put s'appuyer. J'espère toutefois que le ministre des Chemins de fer est de beaucoup supérieur à ses prédécesseurs. J'ai foi en la droiture du premier ministre pour rendre justice à ma province et j'espère que le ministre des Chemins de fer verra à faire corriger les inexactitudes que j'ai relevées dans son rapport. Je n'en dirai pas davantage, et je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a accordée.

J. J. HUGHES (King) : Monsieur l'Orateur, je désire donner une brève explication. Je sais que je n'ai pas le droit de faire un discours. Je sais que l'honorable député de Queen (M. A. Martin) ne tient pas à être injuste et inexact dans ses déclarations à la Chambre. Il a dit l'autre jour que la ligne de Murray-Harbour avait coûté. . .

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Queen a le droit de clore la discussion, et à moins que ces observations ne soient à titre de privilège....

M. J. J. HUGHES : C'est une explication de ce que j'ai dit cette après-midi.

M. A. MARTIN.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député a été mal interprété et qu'il veuille s'expliquer, c'est son droit.

M. J. J. HUGHES : Je tiens à donner à l'honorable député l'avantage de rectifier sa position devant la Chambre. Il a déclaré que le chemin de fer de Murray-Harbour a coûté $31,000 par mille. Je n'avais pas les documents à ce moment.

M. l'ORATEUR : Je crois que ces explications ne sauraient être permises à la fin de ce débat.

M. J. J. HUGHES : Je tenais à donner à l'honorable député l'occasion de rectifier sa déclaration, mais s'il objecte, je n'insisterai pas.

M. MARTIN : Je ne sais pas ce que veut l'honorable député.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA DISTRIBUTION DES LETTRES DANS LES BANLIEUES.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

Dans le cas des villes où se pratique la distribution à domicile des objets de correspondance, cette distribution gratuite devrait être étendue aux banlieues qui, tout en étant réellement situées en dehors des limites de la municipalité, y sont contiguës, et ce par des moyens qui en rendraient l'exécution facile; et il est surtout désirable de recourir à un tel mode dans les environs de la ville de Montréal où une population dense et des industries importantes, situées en dehors des limites municipales, mais réellement en communauté d'intérêt avec la ville, pour toutes fins pratiques, ont droit de bénéficier d'une livraison postale gratuite.

Cette motion, Monsieur l'Orateur, offre un intérêt considérable à la banlieue de Montréal. Comme on le sait, Montréal, la ville la plus populeuse du Canada, ne couvre comparativement que peu de superficie. Elle est entourée de municipalités et c'est, depuis plusieurs années, sa politique de se les annexer. Ces municipalités sont étroitement liées à Montréal sous tous les rapports, excepté pour les fins de l'administration municipale, et bien que l'annexion doive s'effecteur dans le cours du temps, il peut s'écouler encore bien des années avant qu'elle soit consommée. Les municipalités qui entourent Montréal sont extrêmement désireuses que le service gratuit de Montréal leur soit autant que possible assuré, et dans plusieurs cas, le plan est réalisable à peu de frais.

Les municipalités adjacentes en retireraient indiscutablement de grands avantages, et nul doute aussi qu'il contribuerait à l'expansion du mouvement industriel. De très grandes compagnies manufacturières.

soit pour obtenir des exemptions ou des commutations de taxes, se sont établies dans la banlieue et ce serait très commode pour elles si la livraison du courrier pouvait se faire gratuitement en dehors de la zone stricte et, pour le service postal, imaginaire, qui en ce moment empêche cette distribution gratuite des lettres. Je n'aurais pas abordé ce sujet en l'absence du ministre des Postes, si déjà le principe n'avait reçu son application pratique dans plusieurs de ces municipalités, et ma motion n'appelle rien de plus que cette même application là où elle peut se faire sans un trop grand surcroît de dépense. Prenons, par exemple, Lachine, qui essaye depuis plusieurs années d'obtenir la distribution à domicile. J'ai essayé à plusieurs reprises, depuis douze ans que je représente ma circonscription, laquelle est maintenant située en partie dans les limites de la ville de Montréal, d'obtenir la distribution gratuite à domicile en dehors des limites immédiates de la ville, là où la chose était pratiquable sans provoquer de dépenses. J'y voyais le compte de mes commettants et aussi le compte de l'administration des postes. Je crois que le service postal pourrait être amélioré à Montréal. Je n'ai rien à dire contre les fonctionnaires, depuis les facteurs jusqu'au directeur de la poste en ville, mais je suis convaincu que le service peut être perfectionné, comme je tâcherai de le montrer quand la Chambre discutera les crédits à ces fins. Avec certaines améliorations, je crois que le bureau de poste de Montréal pourrait rapporter 25 p. 100 de plus qu'à présent. Bien que Montréal soit la plus grande ville du Canada, ses recettes postales ne sont que de $660,000 par année, tandis que les recettes du bureau de poste de Toronto sont de $300,000 plus élevés. Un examen plus attentif des chiffres établirait peut être que la banlieue contribue considérablement à grossir les recettes de l'hôtel des postes en ville. Tout de même, le revenu reste bien en deça de celui de Toronto. Je crois que si on appliquait à Montréal et à la banlieue, le service postal en opération dans les grandes villes anglaises et américaines, les recettes doubleraient en peu de temps et le public aurait un meilleur service.

Je reviens au cas de Lachine. Je vais donner des chiffres à la Chambre et inclure dans mon tableau la ville de Lachine même, cette partie de la ville appelée Lachine-Locks, où il y a de grandes industries, Blue-Bonnets, avoisinant Lachine, Montréal-ouest, voisin de Blue-Bonnets et Summerlea qui, pour les fins de la poste, est pratiquement le même que Lachine. Le revenu de ces cinq bureaux de poste est suivant :

| | |
|---|---|
| Lachine | $1,845 41 |
| Lachine-Locks | 2,453 88 |
| Blue-Bonnets | 938 98 |
| Montréal-ouest | 349 65 |
| Summerlea | 82 80 |
| Total des recettes | $5,670 72 |

Les dépenses de ces cinq bureaux de poste sont :

| | |
|---|---|
| Lachine | $ 556 50 |
| Lachine-Locks | 516 00 |
| Blue-Bonnets | 330 30 |
| Montréal-ouest | 121 50 |
| Summerlea | 22 50 |
| Total des dépenses | $1,545 80 |

Il y a quelques menues dépenses à ajouter, tel que le chauffage et autres semblables, dont je n'ai pas fait l'addition. Mais examinons le chiffre des échanges de mandats-poste à ces bureaux et nous trouvons qu'il dépasse celui de la plupart des grandes villes de la province de Québec, excepté Montréal, Québec et une ou deux autres au plus.

| | |
|---|---|
| Lachine | $11,319 42 |
| Lachine-Locks | 23,489 52 |
| Blue-Bonnets | 12,771 55 |
| Montréal-ouest | 784 56 |
| Total | $48,365 05 |

Ce qui montre que dans la ville de Lachine et dans la circonscription ou localité à laquelle s'appliquent mes observations, le revenu est de $6,000, et que ce revenu augmente rapidement chaque année. Et l'échange des mandats-poste représente $48,365.05, excédant le montant de presque toutes les villes de la province de Québec, en dehors de Montréal et Québec. Il dépasse celui de Trois-Rivières, Saint-Hyacinthe et si je ne me trompe, de toutes les villes d'égale population. En vue de cette augmentation considérable dans les affaires postales, la ville de Lachine s'est adressée au Gouvernement par voie de pétition, il y a environ un an pour obtenir la distribution à domicile, comme à Montréal et les autres municipalités environnantes des objets de correspondance.

J'ai dit que le principe de la distribution gratuite avait été appliqué avec succès en dehors des limites de Montréal, et je dois ajouter que sous ce rapport le ministre des Postes actuel (M. Lemieux) s'est montré beaucoup plus libéral que son prédécesseur, car à chaque demande que je formulais autrefois, sir Wm Mulock et ses fonctionnaires objectaient qu'une fois le service établi en dehors des limites de la ville, il n'y aurait plus de borne à son extension. Je réclame en vertu de mon projet de résolution partout où la chose est praticable sans entraîner un énorme surcroît de dépense, tout en procurant une grande commodité aux contribuables, l'application du principe que le ministre des Postes a déjà sanctionné. Ce principe a été appliqué à Mile-End, une ville située dans la banlieue de Montréal. Les recettes postales de Mile-End sont bien moindres que celles de la ville que j'ai mentionnée. Ses recettes sont de $3,140.61 seulement, le total de ses mandats-poste est de $14,789, et cependant le département lui fait le service de la distribution à domicile

tout comme à Maisonneuve et autres villes de la banlieue de Montréal, où les recettes postales sont de $3,595.41, et le montant des mandats-poste, $10,434.16. Cette réforme fut obtenue par mon regretté ami M. Préfontaine qui, il est vrai, était plutôt dans les bonnes grâces du Gouvernement que je ne le suis.

M. GALLIHER : Quelle est la population de Maisonneuve ?

M. MONK : La population de Lachine et des petites municipalités qui l'environnent et que j'ai inclues dans une seule circonscription ou localité est de 12,000 à 13,000 habitants. La ville de Lachine même a 10,000 âmes, et sa banlieue en a 3,000 au moins. Je ne connais pas exactement la population de Mile-End, mais je crois qu'elle est d'environ 12,000, et celle de Maisonneuve est beaucoup moindre.

M. GALLIHER : Je demande ce renseignement, parce que j'ai soumis au ministre un cas analogue qui m'intéresse.

M. MONK : L'honorable député n'a peut-être pas beaucoup voyagé dans la division électorale que j'ai nommée, mais je me crois pas qu'il y ait dans sa circonscription de ville qui approche de Montréal en population.

M. GALLIHER : Je ne veux pas que l'honorable député pense que je cherche à le critiquer. Ce que je suis impatient de savoir, c'est la raison pour laquelle on m'a refusé ma demande au sujet de la ville de Nelson, si la population des municipalités que l'honorable député a nommées est moins élevée que celle de Nelson et si le revenu est également moindre.

M. MONK : Je ne pourrais pas dire pourquoi la demande de l'honorable député a été refusée. Je suppose que c'est un refus injuste, comme dans mon cas. Il est possible qu'il ait la population voulue mais qu'il n'a pas assez d'influence ou que Nelson n'est pas situé, comme ces villes dans le voisinage immédiat d'une grande ville dotée de l'agencement nécessaire pour la distribution gratuite. Sir Wm Mulock objectait que s'il l'accordait à une ville de 15,000 âmes, il faudrait l'accorder à toutes les villes de même population. Je lui répliquais que dans le cas présent, il s'agissait simplement d'étendre le champ d'opération de la poste à domicile de Montréal à la banlieue, qui sont séparées pour les fins municipales seulement mais qu'il faudrait considérer comme une seule et même localité pour les fins du service postal.

Le principe a encore été appliqué à la ville de Westmount, où les recettes postales n'excèdent pas de beaucoup celles des municipalités que j'ai groupées pour les fins de mon argument. Le revenu postal à Westmount, où la population est de 20,000 habitants, n'est que $6,223.03. Je prends mes chiffres dans le dernier rapport du département. Le service des mandats-poste ne se monte qu'à $19,498.94, tandis que les ventes et les échanges de mandats sont bien plus élevées dans les municipalités dont je parle en ce moment.

On dira que Lachine est plus éloigné de Montréal, pour les fins de la comparaison, que les municipalités en question. Mais cette distance n'est qu'apparente. L'étendue de terrains vagues entre Lachine proprement dit et Montréal est peu considérable et se retrécit rapidement. Les terres à culture se vendent chaque jour, et tout fait prévoir que dans un temps incroyablement court, grâce à l'activité du mouvement industriel qui règne dans cette localité, toute cette étendue sera complètement remplie, et Lachine, pour les fins du service postal, fera partie de Montréal. De plus, cette amélioration, si elle peut être mise à exécution, sans trop de dépenses supplémentaires, contribuera dans une large mesure à hâter le développement qui aura pour complément une grande augmentation dans le revenu des postes. C'est pourquoi l'administration devrait s'efforcer d'accomplir ce que je lui propose.

J'ai dit que la ville de Lachine s'occupait de cette question. Le conseil municipal a adopté, le 1er mai 1907, une résolution que je vais lire à l'appui de ma motion. La voici en français :

Extrait des minutes des délibérations du conseil de ville de Lachine.

Lachine, 1er mai 1907.

Lecture est donnée d'une requête signée par un grand nombre de citoyens de cette ville, ainsi que d'une requête des membres de la société dite "Sons of England Benefit Society," priant le conseil de ville de Lachine de faire des instances auprès du gouvernement du Canada pour obtenir la nomination de facteurs pour la distribution des lettres et toutes matières postales à domicile dans cette ville,—exposant que cette chose est devenue d'une grande nécessité en cette ville vu l'augmentation rapide de sa population, et que d'autres villes de moindre importance que Lachine ont déjà été favorisées de cette amélioration.

Il est alors proposé par l'échevin A. Emile Sarra-Bournet, appuyé par l'échevin Octave Saint-Germain, qu'il soit résolu: que ce conseil concourt entièrement dans l'opinion des susdites pétitionnaires et qu'il prie l'honorable Rodolphe Lemieux, directeur général des Postes, pour favorable considération, ainsi qu'à monsieur Louis Alphonse Boyer, de Montréal, en priant ce dernier d'appuyer cette requête auprès du département.

Adopté.

Certifiée pour vrai copie.

(Signé): H. ROBERT,
Sec.-trésorier de la ville de Lachine.

Lachine, 6 février 1908.

J'ajouterai que M. Boyer, dont il est fait mention dans cette résolution, était le candidat du Gouvernement dans cette division, à la dernière élection générale. On me dira peut-être : Comment opérer cette réforme ?

C'est chose facile. En mettant en pratique le principe énoncé dans ma motion, elle peut être réalisée à peu de frais car la circonscription que je représente environne Montréal complètement, et aujourd'hui une partie est inclue dans la ville même, et il y a d'autres exemples, quoique je me sois contenté de celui-ci qui est le plus convaincant. Il faudrait, je suppose, quoique je ne sois pas très fort dans la technique du département, supprimer les bureaux de poste actuels et donner à celui de Lachine l'importance d'un point principal de transit. L'administration a construit de grands bureaux de poste sur différents points de Montréal, et en dehors de ses limites, comme à Mile-End, pour servir de bureaux centraux. L'édice de Lachine est suffisamment grand pour toutes ces fins. Il s'effectuerait une économie de tous les traitements que le département paye à ces bureaux de poste secondaires. Il faudrait encore établir, dans les localités bénéciaires de ce service, deux distributions et deux levées par jour, des boîtes aux lettres, comme à Westmount, à Mile-End, à Maisonneuve. Trois ou quatre facteurs avec leur chef, chargé du bureau central de distribution, feraient le service et économiseraient le traitement d'un assistant. Les dépenses actuelles sont de $1,500 à $1,800. J'ai la certitude que si cette affaire était confiée au soin et à l'exécution d'un homme compétent, toute la réforme serait mise en œuvre d'une façon admirable pour la somme de $2,000. Les recettes, sans doute, augmenteraient immédiatement. Les localités desservies prendraient de l'essor, et le public serait satisfait.

Je ferai observer à ce sujet que la population de Lachine est un facteur d'importance grandissante. De grands établissements industriels surgissent partout entre Montréal et Lachine même, entre autres la compagnie de ponts métalliques Dominion, la compagnie de fils métallique Dominion ; une compagnie de construction de locomotives vient d'acheter un grand terrain, et se propose d'y construire la plus grande usine du genre au Canada ; et d'autres encore qu'il est inutile de démontrer. Si nous basons l'importance de Lachine sur la valeur des produits que'elle livre à la consommation, nous voyons que le total était de $2,909,847 en 1891, et de $4,309,749 en 1906, cinq ans plus tard, soit une augmentation de $1,399,-912. C'est Lachine qui est la tête de l'important canal qui porte son nom ; c'est le port d'arrêt de plusieurs bateaux qui descendent des grands lacs ; il s'y trouve encore, tout à côté du fleuve proprement dit, d'immenses cultures maraîchères en voie de développement. L'extension rapide de la ville de Montréal a encouragé les cultivateurs à se livrer à la culture des légumes sur une grande échelle, ce qui représente un trafic merveilleusement actif. Dans les circonstances, je crois que l'extension en question se recommande d'elle-même au ministre des Postes, et j'espère qu'il voudra bien étudier sérieusement la proposition d'ici quelques temps. J'admets qu'il peut y avoir des objections à la distribution dans les campagnes telle qu'on l'entend règle générale. On a soulevé cette question au cours de la présente session, et je l'ai appuyée parce que cette réforme a été tentée dans les pays de progrès et je ne vois pas pourquoi nous ne la mettrions pas à l'essai au Canada.

Dans l'intervalle il me parait de la plus haute importance que, tout en accordant la distribution à domicile dans les villes qui se développent tous les jours, nous devrions autant que possible généraliser le système et ne pas faire de favoritisme plus pour une division électotrale que pour l'autre. Les électeurs de Jacques-Cartier ne doivent pas être châtiés pour ne pas avoir élu un partisan du Gouvernement. Si dans les représentations que je viens de faire à la Chambre et que j'ai faites en différentes occasions au ministère des Postes, on trouve que mes prétentions sont bien appuyées, il me semble que c'est plutôt dans l'intérêêt du revenu du département lui-même et dans l'intérêt de la ville et de toute l'île de Montréal que le principe, qui est admis, soit appliqué le plus possible et indépendamment des préjugés politiques.

W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, la circonscription d'York-sud que je représente, est pas mal dans le cas de celle de Jacques-Cartier : elle enserre la ville de Toronto, comme Jacques-Cartier la ville de Montréal. Il y a quelques temps, la ville de Toronto-nord, la ville de Toronto-est, certaines parties de Dear-Park et autres localité contiguës à Toronto ont demandé la distribution à domicile, et l'administration la leur a partiellement accordée. Toronto-ouest est maintenant très bien desservie sous ce rapport ; c'est la municipalité la plus populeuse dans la banlieue. Toronto-est, ville située à l'est et à proximité de Toronto bénéficie également de ce service. Le même système a été accordé récemment à Todmorden et à Doncaster, dans la banlieue, mais jusqu'à présent Toronto-nord n'a pas encore été favorisée. Cette ville n'est pas à grande proximité de Toronto, vu qu'elle en est séparée par un autre petit village, mais celui-ci doit se fondre dans la ville de Toronto-nord qui sera alors contiguë à Toronto et qui aura par conséquent droit à bénéficier de la distribution à domicile.

Le conseil municipal de Toronto-nord m'a fait parvenir la copie d'une résolution qu'il a adoptée à cet effet, et demandant l'établissement de ce service. Toutes ces localités entourent Toronto, et la plus grande partie d'York-sud est dans la banlieue. Elles sont habitées presque exclusivement, comme Jacques-Cartier, par des maraîchers et des laitiers tous gens actifs et il s'y trouve de

grands établissements industriels, de sorte qu'elles sont en réalité une partie intégrante de la ville de Toronto. Ces municipalités son en relations d'affaires avec la ville, leur population a des rapports assidus avec elle, et s'il doit y avoir, comme il y existe, un service de distribution à domicile dans la ville, les banlieues qui en sont une partie intégrante, doivent en bénéficier librement, L'administration s'est rendue avec empressement au désir de certaines banlieues et j'espère que le ministre des Postes, en y regardant de plus près, verra la légitimité de la demande de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et de mon appel en faveur de la généralisation de ce principe. Je crois que le ministère tend à vouloir créer des divisions postales métropolitaines relevant des grandes villes, surtout Montréal et Toronto, et à vouloir centraliser la distribution dans ces divisions sous l'autorité du directeur de poste de la ville, que sera chargé de la distribution et de la levée des matières postales dans toutes ces banlieues. Quand cette réforme sera accomplie, non seulement le public bénéficiera d'une grande commodité, mais, comme l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), je pense que le revenu du département des Postes augmentera considérablement. Le surcroît de dépenses sera comparativement restreint. En quelques endroits, il ne faudra que deux ou trois facteurs de plus, vu que les villes ont déjà l'organisation voulue. Je crois que le fonctionnaire qui dirige la distribution à domicile dans les villes est partisan de cette réforme, et que tout ce qui lui manque c'est quelque léger encouragement sous forme de crédits à cet effet. Si la réforme s'accomplit, comme elle le devrait, les affaires des localités intéressées en bénéficieront grandement et l'administration ne déboursera guère plus qu'à présent.

Pour passer à un autre sujet, je ferai remarquer au Gouvernement à propos de la distribution dans les campagnes dont l'honorable député a parlé, que dans la circonscription d'York-sud, certains courriers reçoivent de $400 à $500 par année pour livrer les malles à trois petits bureaux de poste. Je crois que les habitants de ces localités seraient prêts à fournir de $400 à $500 de leur poche, pour porter ce montant à $1,000. Cette somme dédommagerait un courrier de l'entretien d'un attelage et il ferait, à part la livraison journalière des sacs à certains petits bureaux de poste, le service d'un facteur quotidien dans la campagne. Pour $1,000 il pourrait donner un bien meilleur service de distribution à domicile que celui d'aujourd'hui et tout aussi régulier qu'en ville. Nul doute qu'une grande amélioration pourrait être effectuée dans le service du courrier partout où les habitants seraient disposés à supplémenter la subvention accordée par l'administration, qui n'aurait pas de la sorte à encourir un fort surcroît de dépense.

M. W. F. MACLEAN.

J'espère avec l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) que le ministre des Postes s'occupera de la question de l'extension du service postal à domicile dans la banlieue de Toronto et de Montréal au moins et dans les villes qui sont semblablement situées, car les bornes municipales ne limitent pas nécessairement les affaires, qui sont concentrées d'ordinaire dans les villes. La ville s'étend toujours au delà de ses limites municipales, surtout de nos jours, où les industries nécessitent de vastes terrains, et où les ouvriers se groupent autour des usines. Ces banlieues devraient bénéficier du même service postal que la ville.

M. GALLIHER (Kootenay) : Monsieur l'Orateur, je ne veux pas qu'on pense que je m'oppose à la résolution de l'honorable député (M. Monk), bien que je suis forcé d'exprimer sur un point une opinion différente de la sienne, dans un cas auquel je suis intéressé. Peu avant le jour de l'An, cette année, j'ai demandé le privilège de la poste à domicile pour la ville de Nelson, et on me répondit au département qu'on avait posé comme règle que ce privilège ne pouvait être accordé qu'aux villes de 12,000 âmes au moins, ayant un revenu postal de $20,000.

Sous un rapport, nous nous conformons à la règle, car le bureau de poste de Nelson rapporte plus de $20,000. La population n'a pas encore atteint le chiffre de 12,000 habitants. Mais Monsieur l'Orateur à mon sens, la raison de l'institution de cette règle est de prévenir autant que possible la grande dépense qu'occasionne la distribution du courrier à domicile. La ville dont le revenu postal est considérable, bien que sa population n'est pas ce qu'exige le règlement mérite beaucoup d'égards, car tout surcroît de dépense qu'entraîne l'établissement du service à donner à domicile est largement compensé par l'excédent de recettes. Prenons des villes comme Westmount, Maisonneuve et Mile-End, que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a mentionnées : J'ai remarqué que le revenu postal y est bien au-dessous de la limite fixée, si leur population atteint la limite réglementaire. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Jacques-Cartier et de l'honorable député de York-sud (Maclean) qu'il faut accorder des privilèges à ces municipalités, simplement parce qu'elles sont contiguës aux grandes villes. Je crois qu'une ville dont les recettes postales atteignent le total voulu de $20,000, abstraction faite du service des mandats-poste, qui doit être considérable dans le cas de Nelson,—bien que sa population ne soit pas exactement du chiffre règlementaire de 12,000 âmes, cette ville mérite d'être traité sur un pied d'égalité, sinon mieux que les villes où la population est plus forte et les recettes postales moins élevées. La distribution à domicile devrait être accordée à toutes les villes dont les recettes postales sont de $20,000, quand même leur population ne serait pas tout à fait de

12,000 âmes, et dans les cas où la population est de 12,000 habitants au plus, les recettes doivent être assez élevées pour justifier ces villes d'obtenir la distribution à domicile, bien que leurs recettes ne soient pas exactement de $20,000 aujourd'hui. Malgré votre règlement qui prescrit une population de 12,000 âmes et une recette de $20,000, si une ville de 7,000 à 8,000 âmes produit $20,000, je dis qu'elle a autant droit à la distribution à domicile qu'une ville de 12,000 âmes, car la population dans le premier cas donne assez de revenu pour défrayer la distribution à domicile.

M. W. F. MACLEAN : Comment les facteurs graviront-ils la montagne à Nelson ?

M. GALLAGHER: Nous sommes d'assez bons grimpeurs dans cette partie du pays. Cependant si le département a adopté comme règle rigoureuse et inflexible que la population doit être de 12,000 âmes et le revenu de $20,000, bien que je n'approuve pas cette règle, je crois qu'elle devrait être impartialement observée à l'égard de tout le monde. Le Gouvernement n'a pas, pour refuser d'accéder à ma demande, la même raison qu'il a de refuser celle du député de Jacques-Cartier. Mais je ne puis pas dire que ma demande a été refusée, parce que je ne suis pas un ami du Gouverment. Si l'on accorde la distribution postale à une localité qui n'a qu'un revenu de $6,000 bien que sa population soit plus considérable que celle de Nelson, je ne puis m'expliquer pourquoi lorsqu'elle donne le revenu exigé de $20,000, la ville de Nelson, quand bien même elle n'aurait pas 12,000 âmes de population, ne bénéficierait pas de la distribution gratuite des lettres.

La seule raison que je puisse voir, est celle indiquée par l'honorable député de Jacques-Cartier et par l'honorable député de York-sud, à savoir que ces localités sont dans le voisinage immédiat des grandes villes. C'est très bien. Mais toutes les villes ne peuvent pas être dans le voisinage immédiat des grandes villes, et si le commerce de ces villes donne le revenu requis, je dis qu'elles ont droit aux faveurs qui en découlent et que l'on ne doit pas les en priver. Si vous accordez la distribution gratuite à une ville, vous devez l'accorder à toute les autres qui sont dans les mêmes conditions. Lorsqu'une localité arrive à donner un revenu de $20,000, quand même il lui manquerait quelque milliers d'âmes pour atteindre au chiffre voulu, on devrait lui donner la distribution gratuite. C'est là une proposition juste, et c'est sur ce terrain que je voudrais voir mon honorable ami le directeur général des Postes placer la question. Le revenu postal dans Nelson s'est accru régulièrement d'année en année ; il n'a pas sauté tout d'un coup ; il est parti de $10,000, a monté à $12,000 et $15,000 jusqu'à ce qu'il eut atteint $20,000, et je demande à l'honorable directeur général des Postes de vouloir bien prendre ces faits en considération. Il est possible que le département des Postes, depuis que mon honorable collègue en est devenu le chef, ne se soit pas inquiété des localités qui n'avaient pas atteint la marque établie pour la population et le revenue. Si tel est le cas, je n'ai alors aucune raison de me plaindre, parce que toutes les localités doivent avoir été traitées sur le même pied. Mais si toutes n'ont pas été traitées également, je prétends que lorsqu'une ville a rempli une des conditions fixées par le département des Postes, que ce soit celle du revenu ou de la population, elle a droit au même traitement que reçoit toute autre ville située dans les mêmes conditions.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Je regrette que l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) ne soit pas à son siège pour répondre à mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je sais que le directeur général des Postes étudie la question d'améliorer la distribution des lettres et qu'il se propose de faire des changements. S'il était ici je ne sais pas jusqu'à quel point il approuverait ou critiquerait la résolution proposée par mon honorable ami, mais je ne pense pas qu'il s'y opposerait très fortement, parce que je crois qu'elle exprime ce qui a déjà été mis en pratique par le département des Postes. Le projet de résolution de mon honorable ami est ainsi conçu :

> Dans le cas des villes où se pratique la distribution à domicile des objets de correspondance, cette distribution gratuite devrait être étendue aux banlieues qui, tout en étant réellement situées en dehors des limites de la municipalité, y sont contiguës et ce, par des moyens qui en rendraient l'exécution facile.

Autant que je comprenne mon honorable ami, il demande absolument ce que le département des Postes pratique déjà. L'honorable député a donné comme exemple, les municipalités de Lachine, Mile-End et Maisonneuve, mais il doit admettre qu'il est impossible d'établir une comparaison entre ces trois localités. Les municipalités de Mile-End et Maisonneuve sont contiguës, suivant les termes de la motion, à la ville de Montréal. La ligne de division entre Mile-End et Montréal, n'est pas visible à l'œil nu. Une maison est dans Maisonneuve et la voisine est dans Montréal. C'est la même chose à l'égard de Mile-End, et ainsi que l'a dit il y a un instant mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean), la tendance des grandes villes en ces temps modernes est de s'étendre au delà de leurs bornes municipales. Maisonneuve et Mile-End se trouvent dans ces conditions. Si vous suivez la rue Notre-Dame qui vous conduit de Montréal à Maisonneuve, vous ne verrez pas la ligne de division entre les deux municipalités et vous ne remarquerez pas l'endroit où vous êtes passé de l'une dans l'autre. Si vous suivez ce qui était autrefois la grande rue Saint-Laurent, et que l'on appelle maintenant

le boulevard Saint-Laurent, vous passerez de Montréal dans le Mile-End sans vous en apercevoir, mais le cas n'est pas le même pour Lachine. Il y a une distance de sept milles entre les limites de Montréal et les limites de Lachine, et si je suis bien renseigné, il y a une ou deux municipalités entre Montréal et Lachine. La municipalité de Saint-Paul, je crois, en est une et l'autre est la municipalité de la Côte de Grâce.

M. MONK : Il n'y a qu'une municipalité entre la cité de Montréal et la municipalité de Montréal-ouest que j'ai mentionnée en premier lieu.

Sir WILFRID LAURIER : La municipalité de Montréal-ouest peut avoir été annexée récemment, mais avant cela c'était une municipalité distincte entre Montréal et Lachine. Mon but n'est pas du tout de contredire les vues de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) sur cette question ; je voulais simplement expliquer que ce qui a été fait pour Maisonneuve et Hochelaga, ne pouvait pas l'être pour Lachine. Ce n'est pas parce que le comté de Jacques-Cartier fait l'erreur d'élire mon honorable ami (M. Monk) contre M. Boyer que la ville de Lachine n'a pas eu de distribution gratuite de lettres. Avec tout le respect que je dois à mon honorable ami, il me permettra de lui dire que la ville de Lachine a déjà été suffisamment punie de son erreur, sans la punir davantage. Mais Lachine n'avait pas les mêmes titres que Mile-End et Maisonneuve à la distribution gratuite des lettres à domicile. Si ces deux dernières municipalités ont eu cette distribution, c'est parce qu'elles étaient contigues et font en quelque sorte partie indivisible de la ville de Montréal où la distribution gratuite existait déjà.

M. GALLIHER : Et à propos de Nelson?

Sir WILFRID LAURIER : Bien, Nelson est un peu éloigné de Montréal, et si vous deviez y établir un service de distribution gratuite, il faudrait le créer de toutes pièces, tandis que dans le cas de Maisonneuve et de Mile-End il a suffi d'étendre plus loin celui de Montréal. Quoi qu'il en soit, je crois, que d'ici à la fin de la session, l'honorable directeur général des Postes soumettra à la Chambre, un projet de réorganisation postale qui sera une amélioration du système actuel. Avec cette entente je suppose que mon honorable ami (M. Monk) ne fera pas d'objection si je propose que le débat soit ajourné.

M. MONK : J'accepte la proposition de l'honorable premier ministre dans l'espérance que si le Gouvernement adopte le principe, il s'efforcera d'accorder la distribution gratuite aux localités que j'ai mentionnées. Il y a douze ans environ que je demande cette réforme, et à l'âge où je suis arrivé un ajournement du débat peut avoir des conséquences sérieuses.

Sir WILFRID LAURIER : Dans le règlement de cette question le Gouvernement ne tiendra pas compte des tendances politiques de Lachine.

(La motion est adoptée et le débat est ajourné.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'EMPLOI D'ETUDIANTS DES ECOLES TECHNIQUES DANS LES TRAVAUX DE L'ETAT.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre est d'avis que dans l'exécution des travaux publics qui nécessitent l'emploi de personnes ayant certaines connaissances techniques, le Gouvernement devrait, autant que possible, utiliser les services des jeunes gens qui suivent les cours dans nos institutions d'enseignement polytechnique, afin de leur permettre d'appliquer avec profit, pendant leurs vacances, les connaissances qui leur sont inculquées pendant la période d'étude.

Je ne croyais pas, monsieur l'Orateur, que cette motion viendrait en discussion aujourd'hui et bien que je n'aie pas pu consacrer autant de temps que j'aurais voulu à préparer les arguments que je veux présenter, je crois qu'il vaut mieux la soumettre à la Chambre maintenant vu que c'est une question importante, et que je me borne à offrir une suggestion, que le Gouvernement acceptera, j'en ai l'espoir.

J'ai confiance que le Gouvernement pourra donner effet à ma proposition dans le cours de l'année prochaine, vu que, si l'on en juge d'après le budget présenté à la Chambre, on dépensera plus qu'on n'a jamais dépensé encore. Je crois que la proposition que je fais dans ma motion recevra l'approbation de la Chambre. Nous avons un pays possédant des ressources naturelles immenses, et nous en découvrons de nouvelles tous les jours dont la grandeur étonne le monde. Pour le développement de ces richesses les hommes de science sont rares au Canada. En outre, le peu de capitaux que nous avons à notre disposition, et les capitaux considérables qui nous viennent de l'étranger, font que nous sommes obligés d'assister au spectacle pénible de voir à la tête de nos travaux de mines, de moulins et de construction des experts techniques que l'on fait venir de l'étranger.

C'est là sans doute, ce qui est cause que pendant les quelques dernières années l'attention publique a été si portée vers l'enseignement technique, et que l'on en demande la diffusion avec tant d'insistance.

Je n'ai pas de statistiques spéciales à offrir à la Chambre concernant l'enseignement technique dans les autres provinces du Canada, mais je sais que dans la province de Québec on s'en occupe beaucoup.

Jusqu'à ces derniers vingt ans cet enseignement n'a pas reçu dans notre province l'attention qu'il a reçue dans d'autres pays. Grâce à la générosité de quelques citoyens de Montréal, d'un civisme éclairé, nous avons vu se produire un développement considérable de cet enseignement à l'université McGill qui a été outillée d'une façon qui n'est surpassée dans aucune partie du monde, m'assure-t-on. Un incendie récent a détruit l'édifice des sciences, mais l'énergie qui a caractérisé cette institution et ses donateurs dans le passé, lui a permis de restaurer cet édifice sur un pied égal sinon supérieur à celui d'avant le feu.

L'université Laval à laquelle je suis lié depuis plusieurs années a été obligée de procéder un peu plus modestement et lentement, mais nous avons fait de très louables efforts, pour développer dans un sol très riche sans doute, l'enseignement technique afin de pouvoir répondre aux demandes croissantes du pays venant de ce côté. Une école polytechnique a été attachée à l'université, et cette école est fréquentée par un grand nombre d'étudiants qui reçoivent l'enseignement technique de professeurs très dévoués et très capables.

La question soulevée par ma motion est celle de savoir si le Gouvernement qui dépense de si fortes sommes dans l'exécution de travaux publics ne peut pas venir en aide de quelque manière à la diffusion de l'enseignement technique et aux élèves. Il est évidemment du devoir du Gouvernement de faire tout ce qu'il peut faire.. Je ne saurais trop dire si le gouvernement fédéral ne peut pas venir directement en aide à l'enseignement technique, mais c'est une question très complexe qu'il n'est pas nécessaire de discuter au sujet de cette modeste motion que je viens de proposer.

La question a son importance. Il n'y a aucun doute que lors du projet de confédération, l'intention était de réserver exclusivement aux provinces l'éducation élémentaire, à laquelle je pourrais ajouter ce que l'on appelle généralement l'éducation intellectuelle supérieure. Mais ne pourrait-on pas, par exemple, venir en aide à l'enseignement agricole ? Je ne vois pas de raisons qui nous en empêchent. Le parlement fédéral a juridiction en matière d'agriculture, et il me semble logique d'aider à cet enseignement. Je pourrais donner d'autres exemples, et comme dans la distribution des pouvoirs, on semble avoir donné au parlement fédéral la direction de l'industrie et du commerce, il vaudrait la peine, je crois, de chercher si nous ne pourrions pas légitimement, et tout en restant dans les bornes de nos attributions constitutionnelles, venir en aide à l'enseignement technique. Si nous établissions par exemple, ici même à Ottawa, ou ailleurs, une grande école polytechnique, tel qu'il en existe dans diverses parties des Etats-Unis, qui donnent des résultats étonnants, nous ferions un travail très utile; et je n'ai aucun doute qu'en appliquant une petite part seulement des sommes qui sont gaspillées dans l'exécution de nos travaux, autant que j'ai pu en juger, depuis que je suis dans la vie publique, nous pourrions faire un bien immense au pays.

Mais voici que je dépasse encore le but de ma motion. Que faisons-nous dans cette partie de l'administration des deniers publics qui consiste à construire des quais, canaux, chemins de fer, édifices publics, digues et autres travaux, et dont l'inspection est confiée à un surintendant ou à un contremaître ? Règle générale, autant que je puis voir, l'argent est employé pour récompenser des amis politiques. Le surveillant d'une entreprise publique—je ne dis pas invariablement, mais généralement —est un meneur politique et il fait très peu de travail. Rarement ira-t-il faire l'inspection des travaux, mais il reçoit un salaire de $2 à $3 par jour qu'il ne gagne presque jamais, et sa surveillance n'est, pour ainsi dire, presque d'aucune utilité. Si vous ouvrez le rapport de l'auditeur général, vous constaterez que les travaux publics importants ont été faits sous la surveillance d'un homme qui avait une certaine influence politique dans sa localité, et qui est allé deux ou trois fois peut-être jeter un coup d'œil sur les travaux en fumant un cigare. Il n'a jamais fait de rapport au Gouvernement ; il a retiré son salaire, et c'est à peu près tout. Je dis donc que dans des cas de ce genre comme sous plusieurs autres rapports, nous pouvons, sans ajouter un sou à la dépense, faire disparaître un très grand abus et rendre un grand service à la cause de l'enseignement technique. De quelle manière ? Ces travaux sont exécutés généralement pendant l'été. La plupart des étudiants sont des jeunes gens de talent, capables, qui, très souvent ne peuvent pas continuer leurs études, faute d'argent. Si on leur offrait pendant leurs vacances les moyens de gagner un peu d'argent, ils en feraient un emploi très utile. Ils pourraient continuer et terminer leurs études et obtenir leur diplôme dans la carrière à laquelle ils se destinent. En outre, cela ferait disparaître l'abus dont j'ai parlé et auquel on doit mettre fin. Le Gouvernement pourrait obtenir de ces jeunes gens qui ont déjà des connaissances, des rapports très utiles sur les travaux en cours, et il est probable que nous verrions moins d'édifices publics s'écrouler et moins de quais aller à l'eau, ainsi que nous l'avons vu dans le passé. Si le Gouvernement adoptait la proposition que je fais dans ma motion, il servirait un but utile et patriotique. Pour arriver à ce but, tout ce qu'il y aurait à faire pour ces ministères qui dépensent de grandes sommes en travaux, serait de se mettre en communication avec les professeurs de ces écoles.

Il y en a deux à Montréal. J'ai expliqué particulièrement l'état des choses dans cette ville où je demeure, et j'ai parlé des

institutions auxquelles je suis attaché, mais je n'ai aucun doute, car je crois être au courant de l'enseignement universitaire et général, que le même état de choses existe dans toutes les autres provinces. Au sujet des travaux exécutés dans chaque province, les chefs des écoles techniques soumettraient probablement les noms d'élèves qui, pendant l'été, obtiendraient un emploi lucratif et en même temps acquerraient de l'expérience ; un certain nombre d'entre eux pourraient ainsi gagner un peu d'argent qui les aiderait à continuer leurs études. Ce serait un moyen bien facile, dans un certain sens, pour le Gouvernement, d'être d'une très grande utilité à la grande cause de l'enseignement technique. Ma proposition a été adoptée dans plusieurs autres pays. Je n'ai pas de statistiques à présenter ; mais il est bien connu que dans les états de la république voisine, en Suisse et je crois aussi en France, en Italie et dans d'autres pays européens, on utilise les services des étudiants des écoles techniques de la manière que j'ai indiquée, et certainement, si cela peut se faire dans d'autres pays, où les ressources naturelles sont moins grandes et où les travaux à exécuter sont moins importants, j'ose dire que notre pays, qui est encore jeune, devrait saisir l'occasion qui s'offre à lui de mettre cette idée en pratique.

Mais il faudrait que la chose fut faite en dehors d'aucune considération politique. Il faudrait que ce fut un effort sérieux pour l'avancement de la grande cause de l'éducation. Si, dans l'exécution de cette idée, le Gouvernement introduisait le régime détestable de favoritisme politique qui est le fléau de notre pays dans le moment, il vaudrait mieux s'abstenir complètement d'en tenter l'expérience. On a réussi en Angleterre à se délivrer de ce fléau terrible du favoritisme politique, et on est en voie de le faire aux Etats-Unis. Dans tous les ministères de la république voisine, on fait des réformes et on abandonne l'ancien système : aux vainqueurs les emplois. Allons-nous faire la même chose ou appliquer le principe de favoritisme politique dans l'application du projet que je soumets à la Chambre ? J'espère que non. J'espère que dans la distribution de ces emplois inférieurs, on s'occupera plus de la cause de l'éducation et de l'aide à donner aux étudiants et que le Gouvernement ne s'arrêtera pas un instant à considérer les opinions politiques de ceux auxquels il donnera de l'emploi, car ce serait un grand mal et un mouvement rétrograde. Je regrette de ne pas avoir de statistiques de pays étrangers concernant le succès du régime que je propose, mais j'espère que le Gouvernement lui donnera néanmoins toute son attention et fera un effort pour le mettre en pratique.

M. J. D. REID (Grenville) : Je ne savais pas que cette résolution serait discutée ce soir, mais je veux tout de même dire quelques mots en sa faveur. Je crois que la proposition de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) est excellente. Nous avons à l'université Queen, à Kingston, et enfin dans tous nos collèges, de jeunes étudiants qui seraient très heureux de recevoir un aide de ce genre pendant leurs vacances, et je suis certain que leurs services seraient très utiles au département des Travaux publics. Dans mon comté, le département de la Marine et des Pêcheries fait certains travaux. Il n'y a aucun doute qu'il serait nécessaire d'y avoir des gens possédant des connaissances techniques. Nous avons à Prescott les usines de gaz acétylène, et je n'ai aucun doute que le ministre de la Marine et des Pêcheries a à la tête de ces usines un homme d'expérience. Dans tous les cas, je ne vois personne employé dans ces usines qui ait des connaissances en fait de gaz acétylène ou en ait jamais fait une étude, et je suis bien certain que si le ministre employait un de ces étudiants qui aurait appris cette fabrication, il y trouverait un grand avantage.

Mais quelle est la pratique aujourd'hui. Chaque fois qu'une proposition quelconque concernant le gaz acétylène vient devant le ministre, on nomme pour la mettre à exécution un jeune homme qui n'a jamais eu d'expérience de ce genre de travaux.

Il en est résulté plusieurs accidents. A Kingston, on a eu l'explosion du steamer "Scout" qui a causé la mort de plusieurs personnes, et toutes ces bouées au gaz acétylène sont fabriquées dans la ville des Prescott. On a envoyé à Owen Sound pour diriger les travaux un homme qui n'avait aucune expérience. La conséquence a été qu'une de ces bouées a fait explosion et qu'un autre bateau a été coulé et deux ou trois personnes tuées. Une autre a fait explosion à Port-Arthur et une ou deux personnes ont été tuées ; une autre bouée a aussi fait explosion à Halifax. Si le ministre avait eu à son service des jeunes gens ayant fait une étude de cette science dans nos collèges, leurs connaissances auraient été très utiles. Mais chaque fois qu'il y a un emploi à donner, il faut s'adresser au comité libéral exécutif, et le ministre nomme celui qui lui est recommandé par ce comité, quand même il n'aurait jamais vu une bouée de sa vie. Il y a là une question de la plus haute importance pour le département de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Mon honorable ami conseillera-t-il de confier à un étudiant universitaire la surveillance d'une usine pour la fabrication du gaz acétylène?

M. J. D. REID : Je préférerais avoir un jeune étudiant universitaire qu'un autre jeune homme qui n'a jamais vu une bouée au gaz acétylène de sa vie, et qui n'a jamais fait, dans un établissement industriel ou dans un collège, aucune étude le rendant propre à conduire des travaux de ce genre.

Il est certainement nécessaire qu'une personne à laquelle on confie une charge aussi responsable possède au moins, des connaissances techniques. Ce n'est pas ce qui a lieu aujourd'hui. Celui qui a été nommé à l'usine de Prescott était tout simplement le choix du comité libéral exécutif de cette ville. Pendant que je suis sur ce sujet, je dirai que le prédécesseur du ministre actuel agissait différemment. Il nomma pour diriger ces usines des personnes venant d'autres parties du Canada et qui avaient, je crois, des connaissances techniques. Mais depuis que le ministre actuel est arrivé à la tête du département, le comité libéral de Prescott a fait nommer un de ses membres pour diriger les travaux.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami voudra-t-il me dire son nom ?

M. J. D. REID : Le ministre n'aura pas de peine à le trouver. C'est lui qui a la direction des travaux en fait. Il a pris part à une assemblée publique.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami doit connaître le nom de la personne à laquelle il fait allusion.

M. J. D. REID : Si le ministre ne peut pas le trouver je le lui dirai un peu plus tard. Cet homme au lieu de s'occuper de gaz acétylène s'occupe à l'organisation politique de son parti. Il ne fait plus maintenant que du travail politique, et on m'affirme qu'il agit aussi d'après les ordres directs du ministre de la Marine et des Pêcheries. J'ai vu moi-même cet homme, aux dernières élections municipales conduire tous les employés des usines au poll et les faire voter de la façon qu'il voulait.

L'hon. M. BRODEUR : Quel est son nom ?

M. J. D. REID : Si le ministre ne peut pas trouver son nom, je le lui dirai plus tard.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami fait erreur. Il n'y a pas aux usines de Prescott d'employé qui se conduise de cette façon.

M. J. D. REID : C'est pourtant lui qui conduit tout dans ce département. Le ministre qui était là avant l'arrivée du ministre actuel nommait pour diriger les travaux des gens pris dans les différentes parties du pays. Mais depuis, le ministre actuel a confié toute l'administration des usines à cet homme qui s'en fait un instrument politique. Vous le voyez dans les élections municipales, provinciales ou fédérales conduire des bandes de cent ou cent vingt-cinq hommes et les faire voter suivant son gré.

Si le ministre avait dans ces usines des jeunes gens qui surveilleraient la fabrication du gaz acétylène et ne s'occuperaient pas de politique, ce serait beaucoup mieux pour le pays, et cela sauverait plusieurs vies de personnes qui périssent dans ces explosions de bouées à gaz. Je demande donc au ministre s'il croit qu'il est juste de tenir cet homme à ces usines apparemment pour en surveiller les travaux, mais réellement pour agir en meneur politique et faire voter les employés suivant son gré.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. J. D. Reid) croit-il que ces observations soient bien pertinentes à la motion ?

M. J. D. REID : Si elles ne le sont pas, monsieur l'Orateur, je les retire. Je voulais seulement démontrer qu'il vaudrait beaucoup mieux mettre à la tête de ces travaux des jeunes gens ayant reçu un enseignement technique, que des gens dans le genre de celui dont je parle. Nous n'avons pas seulement des canaux dans le fleuve Saint-Laurent, mais des quais et autres constructions sur tout son parcours. Dans mon comté on a nommé comme inspecteur de travaux de maçonnerie, et de bois, et comme assistants-ingénieurs des personnes qui n'ont jamais mis les pieds dans un collège.

M. TEMPLEMAN : L'honorable député (M. J. D. Reid) est-il d'avis que l'on devrait placer des étudiants à la tête de ces travaux ?

M. J. D. REID: Il vaudrait certainement mieux nommer des gens qui ont reçu une certaine instruction que d'autres qui peuvent à peine signer leurs noms, et n'ont aucune expérience des travaux qu'ils sont supposés faire. Je pourrais donner les noms de gens qui ont été nommés inspecteurs de travaux en bois et batardeaux qui n'avaient aucune expérience dans ce genre d'ouvrage, et aussi d'inspecteurs de maçonnerie qui n'avaient jamais été maçons de leur vie. D'un autre côté, je connais dans mon comté de jeunes élèves de l'université Queen qui ont reçu un enseignement technique suffisant pour surveiller ces travaux beaucoup mieux que ceux qui ont été nommés.

L'hon. L. P. BRODEUR ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je ne puis pas comprendre la raison qui porte l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) à attaquer comme il le fait, au sujet d'une motion d'aussi grande importance que celle que propose l'honorable député de Jacques-Cartier, les employés de mon département à Prescott. A mon avis, il est loin d'apporter les meilleurs arguments possibles à l'appui de la motion de son honorable collègue. Si l'honorable député veut bien consulter les archives du département, il y découvrira les noms de plusieurs étudiants auxquels on a donné de l'emploi pendant les mois d'été afin de leur permettre de gagner de l'argent.

Nous avons, par exemple, le service hydrographique. Tous les étés nous employons pour aider à faire ce service des étudiants qui désirent gagner de l'argent afin de pouvoir continuer leurs études et en même temps acquérir de l'expérience en travaillant aux explorations.

D'autres sont employés sur nos dragages ; notre station biologique donne aussi de l'emploi à quelques-uns de ces jeunes gens et leur permet ainsi d'étudier la vie des poissavec plus d'avantages que dans toute autre circonstance. L'honorable député (M. Reid) ne rend donc pas justice au département dans cette affaire. Il a cru devoir aussi faire allusion à un employé dont il ne veut pas faire connaître le nom, et me laisse dans l'ignorance au sujet de celui dont il veut parler. Je ne connais pas de nouvel employé aux usines de Prescott, à moins que mon honorable collègue ne veuille parler de M. Stewart, qui nous est venu d'Halifax l'année dernière. Je ne sais pas si c'est de lui que mon honorable ami veut parler. Il a la surveillance générale du service des bouées. Je serais extraordinairement surpris si c'est lui que l'honorable député vise, mais si ce n'est pas lui, je ne sais pas...

M. J. D. REID : C'est un homme qui a passé toute sa vie à Prescott, et y occupe une des positions les plus en vue comme membre de l'exécutif de l'association libérale...

L'hon. M. BRODEUR : Quel est son nom?

M. J. D. REID: C'est un des libéraux les plus influents. Le ministre des Chemins de fer sait de qui je veux parler.

L'hon. M. BRODEUR : Pour ma part je ne le sais pas du tout. Je connais un employé nommé Stewart.

M. J. D. REID : Ce n'est pas lui.

L'hon. M. BRODEUR : Il est, je crois, chargé du service des bouées. Il a beaucoup de choses à faire dans cette division, mais il n'est pas dans cette localité le chef de l'administration. Celui qui dirige le dépôt des phares à Prescott est M. J. F. Fraser, diplomé de l'université de Toronto, et son adjoint est M. W. H. Noble qui est également un ingénieur et, si je ne fais pas erreur, ce n'est pas un partisan du Gouvernement M. Fraser a été nommé par l'ex-ministère conservateur. Telles sont les accusations que mon honorable ami dirige contre le ministre....

M. J. D. REID : Ils n'ont plus d'importance aujourd'hui.

L'hon. M. BRODEUR : Au contraire, ils ont la responsabilité du service du dépôt des phares. Il y a aussi avec eux un jeune homme qui vient d'Angleterre, M. Boyle, comptable dont les responsabilités administratives sont très grandes et qui, en réalité, adresse les rapports au ministère durant les absences de MM. Fraser et Noble. Je ne sais à qui mon honorable ami veut faire allusion. Il ne le sait pas lui-même, et je crains et il désire seulement témoigner de la rancune contre le ministère.

M. J. D. REID : Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait à quoi s'en tenir.

L'hon. M. BRODEUR : Chaque fois qu'il nous a été possible d'utiliser des services de jeunes étudiants pour l'établissement des cartes hydrographiques ou pour le dragage du chenal, nous l'avons fait et nous nous sommes efforcés de les aider. Nous ne pouvons pas avoir durant toute l'année des étudiants employés au service des bouées et en outre je ne crois pas qu'il aient assez d'expérience pour prendre la responsabilité d'une pareille occupation. Sans doute des accidents sont survenus, mais si mon honorable ami consulte les dossiers et examine les faits, il verra que ces accidents ne sont pas dû à un défaut de connaissance, mais bien, jusqu'à un certain point, à la négligence ou à l'oubli de se conformer aux instructions relatives à la manœuvre des appareils des bouées, de sorte que les critiques de mon honorable ami sur ce point se réduisent à rien.

Mon honorable ami parait très scandalisé parce que le gardien du phare de Prescott a pris part à la lutte municipale. Quelle faute abominable y a-t-il à ce qu'un fonctionnaire public prenne part à des élections municipales.

M. l'ORATEUR : Il me semble que...

L'hon. M. BRODEUR : C'est une simple réponse à ce que l'honorable député vient de dire.

M. l'ORATEUR : Néanmoins, j'estime que l'honorable député perd de vue la motion et je lui suggère de...

L'hon. M. BRODEUR : Je désirais seulement citer le cas du receveur des douanes à Montréal qui a pris part aux élections municipales. Personne n'a fait de bruit à ce sujet.

M. MONK : Si un étudiant a de bonnes recommandations de son directeur, s'il est pauvre et s'il a toutes les qualités voulues, obtiendra-t-il de l'administration un emploi de surveillant ou quelque autre place, s'il existe une vacance.

L'hon. M. BRODEUR : Sans doute et je lui donnerai du travail s'il y en a à faire. C'est du reste ce que je fais. Mon honorable ami connaît M. Balète, le directeur de l'Ecole polytechnique de Montréal. J'ai très souvent demandé à M. Balète de me désigner des noms d'étudiants pauvres et méritants auxquels je donnais du travail, quand je le pouvais, pendant les vacences.

M. MONK : Sans égard aux opinions politiques ?

L'hon. M. BRODEUR : Absolument.

M. MONK : C'est très bien.

L'hon. M. BRODEUR : Et je connais même de jeunes étudiants qui ont été employés ainsi par l'administration et qui ne sont pas des partisans du Gouvernement. Voilà qui devrait montrer à mon honorable ami que nos efforts tendent à aider les étudiants pauvres et que nous serons toujours prêts à le faire quand l'occasion s'en présentera.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : Le débat soulevé par la résolution de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) est digne de toute notre considération, mais il offre, à ce que je constate, quelques difficultés. Il n'est pas facile d'employer des étudiants pour un temps limité durant l'été, lorsque les travaux publics ont commencé, surtout parce que ces jeunes gens doivent retourner à leurs études avant la fin des travaux à l'automne. En d'autres termes, leurs services ne pourraient être utiles que durant une fraction du temps où leur présence serait indispensable. Je crois qu'il est préférable d'essayer d'abord de trouver de l'emploi pour ceux qui ont terminé leurs études. Nous apprenons, à notre grand regret, que beaucoup de jeunes gens diplômés de nos écoles techniques ont trouvé des situations en Nouvelle-Zélande, au Mexique et aux Etats-Unis ; en réalité nos jeunes gens les plus instruits sont attirés vers ces pays, séduits par des traitements plus élevés, un avenir plus brillant et on ne saurait les blâmer de partir. Il me semble que nous devrions faire tous nos efforts pour encourager nos jeunes gens à acquérir des connaissances techniques et pour donner de l'emploi à celui qui serait maître en son art. Je sais qu'effectivement plusieurs étudiants ont obtenu des situations dans les diverses branches de l'administration et qu'ils ont rendu des services appréciés, mais je pense que nous devrions faire un effort pour donner un emploi à ceux de nos jeunes gens qui sortent diplômés de nos collèges. C'est un fait connu que nos jeunes Canadiens sortis de nos écoles techniques, font bonne figure dans les autres pays, qu'on les recherche et que même on leur offre des places avant qu'ils soient diplômés. C'est ainsi que nous perdons souvent l'occasion d'utiliser les services de nos jeunes gens les mieux préposés. Il ne serait pas sage, suivant moi, de confier, par exemple, à un étudiant qui n'a aucune notion pratique des travaux publics, un emploi relevant de l'art de l'ingénieur ou de le mettre à la tête d'hommes qui exécutent une entreprise publique ; il doit être attaché au personnel d'un chef qui a des connaissances pratiques.

Ce qui manque à l'étudiant sorti de l'école c'est l'instruction pratique. Il a étudié la théorie à l'université et si on le charge d'une entreprise de travaux publics avant qu'il n'ait acquis l'expérience nécessaire, il subira un échec. C'est sous la direction d'un homme pratique qu'il acquerra l'expérience qui lui manque. On peut de cette façon venir en aide aux jeunes gens.

Dans la législature d'Ontario, il y a un ou deux jours, on a soulevé la question de savoir si oui ou non il serait possible au gouvernement fédéral d'encourager dans les provinces l'enseignement technique. Je n'ai pas la prétention de pouvoir proposer l'adoption d'un système quelconque à ce sujet, mais il me semble qu'il est possible de trouver un moyen pour encourager chez nous l'acquisition de ces connaissances. Nous savons que les professions libérales sont encombrées, mais par contre il nous manque des hommes ayant des connaissances techniques et à qui le développement rapide du pays offre chaque jour des occasions d'utiliser leur savoir. Pour obtenir les meilleurs résultats il faut étudier cette question avec une grande largeur de vue et d'une façon pratique.

M. MONK : Je ne crois pas que mon honorable ami ait saisi le point principal de cette motion. Je n'ai pas eu l'intention de demander qu'on place des étudiants dans des positions où ils auront la responsabilité de travaux publics, mais partout où vous employez un parasite politique à surveiller des travaux en fumant un cigare ou à voir se construire un quai, je demande que vous permettiez à un étudiant d'obtenir la faveur de surveiller le travail. Il a autant d'expérience que ce parasite ; cela rendrait service à lui-même et encore plus au Canada.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'Intérieur) : Si j'en crois les discours qui ont été prononcés par l'auteur de la motion (M. Monk) et par mon honorable ami de Grenville (M. J. D. Reid), ni l'un ni l'autre n'ont compris le fin mot de cette question. Quant à la résolution en elle-même, personne ne peut s'y opposer, mais quand mon honorable ami (M. Monk) a prétendu que les étudiants de première, deuxième ou troisième année dans les collèges ou les universités qui n'ont pas fini leurs études, sans même s'occuper de la valeur de leurs études, devraient être placés à la tête des entreprises de construction de quais, de maçonnerie ou de système d'éclairage à l'acétylène et de tous ces travaux mécaniques, entrepris sous la direction du ministère des Travaux publics ou de celui de la Marine et des Pêcheries, il a exprimé une opinion déraisonnable à l'extrême. La résolution expose précisément ce que quelques branches de l'administration gouvernementale qui ont la possibilité de donner de l'emploi à des élèves d'arts et métiers, ont fait depuis quelques années. L'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) peut l'ignorer, mais nous employons effectivement pour dresser la carte géologique une trentaine d'étudiants. Ces jeunes gens viennent chaque année des principales

universités du pays ; ils sont nommés par les présidents de ces universités et sont inconnus du ministre ou du directeur de la carte géologique ; ils partent avec les équipes et aident aux levés topographiques dans tout le pays ; ils emploient ainsi leurs vacances de l'été et reçoivent des appointements—j'ignore de quel montant, mais ils sont suffisants pour leur permettre de continuer leurs études pendant le reste de l'année. Cela se passe ainsi depuis longtemps.

Nous avons développé ce système dernièrement, et depuis deux ans les présidents des universités de Toronto, de Queen et de McGill ont désigné, pour être attachés durant l'été à la confection de la carte géologique, un certain nombre d'étudiants en mécanique, en géologie, en minéralogie, en génie civil ou autres sciences s'y rattachant. Nous avons utilisé environ trente étudiants l'an dernier, nous en aurons le même nombre cette année et ils seront tous désignés par les présidents sans avoir égard à la politique, parce que nous ignorons quelle est l'opinion de ces jeunes gens ou de leur père. Nous nous efforçons de venir en aide aux étudiants, nous essayons du moins de contribuer à l'instruction de ces jeunes gens, soit en géologie, soit dans l'étude des mines, de sorte que si le Gouvernement a besoin d'hommes de valeur dans ces branches des sciences, il saura où les trouver. Il s'est fait que nous avons déjà attaché à la division de l'arpentage des jeunes gens qui avaient terminé leurs études de géologie à Montréal et à Toronto. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que la proposition est acceptable pour tous les ministères, mais si elle tend à demander que l'on confie à des étudiants la surveillance de travaux de maçonnerie ou de systèmes d'éclairage à l'acétylène ou autres travaux de mécanique, je répète que cette proposition est déraisonnable à l'extrême.

M. MONK : Je dois dire à mon honorable ami que si je suis très heureux d'avoir appris ce dont il vient d'informer la Chambre, j'ignorais que le nombre d'écoles auxquelles j'ai fait allusion comme écoles polytechniques avaient jamais eu la possibilité de désigner des élèves pour faire les travaux à la portée des étudiants. Je connais plusieurs étudiants qui l'an dernier n'ont pu obtenir de l'emploi d'aucune sorte, bien qu'ils eussent toutes les connaissances désirées.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il y a plus de demandes que de places vacantes.

## RENVOI D'UN PROJET DE RESOLUTION.

L'ordre du jour appelle la discussion de la motion suivante :

C'est le devoir du Gouvernement d'entrer en négociations avec le gouvernement de la province de Québec en vue de faire disparaître tous les obstacles s'opposant à l'abolition des barrières de péage sur les chemins de l'île de Montréal.

M. MONK : Je serais prêt à discuter ce projet de résolution, aussi bien que le suivant ; mais, vu l'absence du ministre des Finances (M. Fielding), il vaudrait peut-être mieux en ajourner la discussion, en attendant qu'il soit ici pour nous donner la réponse que le Gouvernement entend faire.

Sir WILFRID LAURIER : Réservé.

(La motion est réservée.)

## PRIMES A L'IMMIGRATION.

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Cockshutt, où il propose :

Que, vu l'encombrement actuel du marché du travail dans plusieurs des centres industriels du pays, il est grandement à désirer que l'on cesse immédiatement de favoriser au moyen d'aide pécuniaire l'immigration de sujets autres que ceux qui appartiennent aux classes agricoles et du service domestique, et qu'il ne soit plus accordé de primes aux particuliers, aux agents ou aux compagnies qui envoient ici ou nous amènent de tels immigrants; de plus, que le temps est venu d'appliquer strictement les dispositions de la loi qui ne permet l'entrée dans ce pays, comme colons, qu'à des personnes convenables au point de vue des ressources et des qualités morales et physiques,—et sur l'amendement de M. Johnston.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Monsieur l'Orateur, je dirai tout d'abord que je suis en faveur de cette motion ; mais en même temps, je trouve qu'elle pourrait aller un peu plus loin. Comme sans doute la Chambre ne l'ignore pas, je me suis depuis longtemps opposé à ce que l'on encourageât l'immigration au moyen de primes. Cela ne m'a jamais paru nécessaire à l'intérêt bien entendu du pays ; au lieu, en effet, d'obtenir par là des immigrants de bonne qualité, nous sommes exposés à recevoir une bien pauvre catégorie de personnes, gens sans valeur et faibles de caractère, que des agents à la parole insinuante auront dirigés sur un pays autre que celui où ils s'étaient proposés d'aller. Des gens susceptibles de se laisser ainsi influencer ne sont pas ce qu'il faut à ce pays.

Les décrets que le conseil a rendus ces temps derniers me font penser que la North Atlantic Trading Company conserve encore une certaine influence sur le Gouvernement. C'est le 20 novembre 1906 qu'a été annulée la convention faite avec cette compagnie et, jusqu'au 19 février 1907, il n'avait plus, que je sache, été payé de primes à l'immigration européenne. A cette dernière date, le conseil rendait un décret, dont j'ai ici une copie, accordant une prime de 10 schellings pour des adultes, 5 schellings pour enfants de 1 à 15 ans, et 10 schellings pour servantes. Dans l'application qui en est faite aux immigrants de toute catégorie, le tarif prévu par ce décret est à peu près celui que l'on

appliquait à la North Atlantic Trading Company. Les choses allèrent ainsi jusqu'au 8 janvier 1908 ; et je me demande si, à cette époque de l'année, dans les circonstances où le Canada se trouve aujourd'hui, quand la place est encombrée de gens qui vivent aux dépens des nôtres, il y avait bien lieu d'augmenter cette prime. Je ne m'explique pas l'action du Gouvernement, et rien ne peut la justifier. Cependant, je vois que de 10 schellings la prime pour des adultes a été portée à £1, de même pour les servantes, et l'on a doublé celle des enfants. Lorsque déjà nous avons ici une foule d'immigrants dont la situation est des plus inquiétantes, c'était tout simplement une énormité que de faciliter davantage la besogne des agents, quand nous n'avons pas d'ouvrage à donner et que le pays n'a nul besoin de ceux-là qu'on se prépare à y faire venir.

Le Gouvernement semble avoir regretté ce qu'il venait de faire, puisque, le 8 janvier 1908, il rendait un nouveau décret prescrivant, pour toute personne entrant au Canada avant le 15 février, qu'il lui faudrait posséder la somme de $50 et ensuite, jusqu'au 1er avril, $25. Pourquoi encourager d'abord les gens à venir pour ensuite, y mettre des empêchements ?

Et ce n'est pas tout ; car on a semblé pour le moment vouloir faire de la bonne besogne : le ministre de l'Intérieur a été autorisé à interdire l'entrée du pays à ceux qu'il voudrait. Voici comment s'exprime le décret :

> Il pourra être défendu aux immigrants de débarquer ou entrer au Canada, s'ils ne sont pas venus en droite ligne, munis de billets achetés en quittant le pays auquel ils doivent appartenir par leur naissance ou par des lettres de naturalisation.

Ces divers règlements concernant l'immigration semblent former une masse hétérogène. On y voit d'abord le Gouvernement augmenter le chiffre des primes destinées à encourager les gens à venir s'établir ici,—ce qui, d'après moi, était absolument inutile—puis il veut que l'immigrant ait $50 dans son gousset s'il se présente avant le 15 février, $25 s'il arrive après cela, mais avant le 1er avril; enfin il l'oblige à être venu directement du lieu de sa naissance ou de celui où il a droit de cité. L'un de ces décrets dit encore que l'immigrant doit venir directement à un port canadien, sauf qu'en hiver, il pourra se présenter au port de Portland, dans les Etats-Unis.

Je suppose un groupe d'immigrants qui, influencés par de tels encouragements, décident de venir au Canada et veut prendre terre les uns à Portland et les autres à New-York ; on veut que ces derniers ne puissent entrer au Canada. Cela a-t-il le moindre sens ? Le Gouvernement n'a-t-il pas dit qu'il tenait à avoir des immigrants ? Si cela est, que l'immigrant anglais, irlandais ou écossais, choisisse de venir ici en passant par Portland ou par New-York, ou qu'il habite les Etats-Unis, je ne vois pas qu'il y ait là matière à faire des distinctions. Ce que nous voulons, ce sont des gens propres à faire de bons citoyens, sur qui nous pourrons compter, et non pas des individus comme il en a été importé en trop grand nombre dans le passé.

Ce Gouvernement s'est montré prodigue pour l'immigration. On a dépensé en primes à des agents de navigation la somme de $92,614.69 pour les neuf mois finissant le 31 mars 1907. Beaucoup des immigrants qui nous sont venus par ce moyen ne sont pas des gens dont nous pouvons faire de bons citoyens et qui auraient pu contribuer à élever le niveau de notre société. Quiconque les a vus sera, je n'en doute pas, de mon avis. On reste étonné quant on songe au chiffre de la dépense faite par le présent Gouvernement pour l'immigration. De 1897 à 1907, ces deux années comprises, il a été dépensé à cette fin $5,932,573.63, et l'on a dans le budget de cette année une autre somme de $920,000 affectée à ce même service, ce qui est un fort montant, étant donné l'état des finances du pays et les grandes dépenses des deux ou trois dernières années. Comme on le voit, si le Gouvernement dépense l'année prochaine l'argent voté, il aura dépensé pour l'immigration, depuis que les libéraux sont au pouvoir, une somme de $6,752,573.63.

Il m'a été donné de parler de la chose à des gens qui tous, sans distinction de croyance politique, se sont déclarés opposés à se système d'encouragements. On croit dans la région où j'habite qu'il se dépense trop d'argent pour l'immigration. Le sentiment qui prévaut aujourd'hui semble être que nous ferions bien de nous arrêter dans cette voie, jusqu'à ce que nous ayons vu ce qu'il nous est possible de faire avec ceux que nous avons déjà. La difficulté chez nous, c'est que les cultivateurs n'ont besoin d'aide que pendant la belle saison, six, sept, huit mois tout au plus. Les terres y ont de 100 à 200 cents acres d'étendue, et le cultivateur n'a plus d'ouvrage à donner quand vient l'hiver, saison où il lui est impossible de payer à un homme un salaire tant soit peu raisonnable. Je ne crois pas qu'un ouvrier des champs puisse, pendant les sept ou huit mois qu'il travaille, gagner suffisamment pour passer l'hiver un peu à l'aise Aussi le Gouvernement commet, à mon sens, une action très répréhensible quand il encourage, comme il le fait, ces gens-là à venir ici.

Il est venu à mes oreilles aujourd'hui même qu'un individu travaillant chez un cultivateur non loin de la ville où j'habite se montrait fort mécontent de ce qu'avant de venir au Canada on lui avait dit qu'il allait y trouver sans peine de quoi gagner régulièrement au moins $20 par mois, avec, en plus, la nourriture et le logement. Les

choses sont bien différentes de ce qu'il attendait.

Lorsque l'autre jour la Chambre s'est occupée de cette question, le ministre de l'Intérieur, au lieu de la discuter loyalement, nous a donné lecture d'une masse de lettres, et il a paru vouloir justifier de son mieux l'extension qu'il donne à son système de primes en l'appliquant aux jardiniers, aux garçons d'écurie, aux terrassiers, aux mineurs, et à d'autres encore peut-être. S'il n'en a pas fait autant pour les artisans, c'est sans doute et uniquement à cause des unions ouvrières, à cause des unions qui existent en ce pays parmi les ouvriers de chemins de fer. Ces unions font peur au Gouvernement ; mais, autant qu'il le peut oser, il étend ses encouragements à presque toutes les classes de la société. C'est parce que les journaliers, les charretiers et les jardiniers n'ont pas d'unions et uniquement pour cela, que le Gouvernement encourage par des primes l'immigration de cette catégorie de personnes. Le Gouvernement se dit opposé à l'association des manufacturiers, et il cherche à accréditer cette opinion parmi le public en général ; mais alors pourquoi le ministre de l'Intérieur a-t-il lu ces lettres écrites par des amis de l'association et pourquoi a-t-il blâmé mon honorable ami (M. Cockshut) d'avoir envoyé au département la lettre d'un particulier qui voulait savoir où demander de l'aide ? Le Gouvernement fait ici, je crois, ce que l'honorable M. George W. Ross, de la province d'Ontario, a été accusé de faire dans le passé, accusations que beaucoup regardent comme bien fondées. M. Ross faisait voter des lois qu'il recommandait ensuite aux agents de l'administration de ne pas appliquer trop rigoureusement. La loi des licenses d'Ontario en est un exemple bien frappant. Bien des gens s'imaginent que M. Whitney depuis qu'il est arrivé au pouvoir a fait voter une loi absolument nouvelle en ce qui concerne la vente des liqueurs enivrantes, tandis que, de fait, se sont les dispositions de l'ancienne loi que l'on se contente de mettre à exécution. Je dirai, pour illustrer la chose, ce que me rapportait ce matin même deux citoyens de ma propre ville, hommes très respectables. Ils avaient pensé que, si d'autres pouvaient obtenir de la boisson le dimanche, eux aussi sans doute y réussiraient, et, pour en faire l'expérience, ils se portèrent d'hôtel en hôtel par toute la ville. Partout on leur refusa. La raison, c'est que les lois sont mises à exécution, et parce que, sous l'administration de M. Whitney on ne dit pas aux marchands de liqueurs de vendre, en leur faisant entendre qu'ils ne seront pas punis.

Cette question d'immigration est, selon moi, une chose très sérieuse, car on fait venir dans le pays quantité de gens dont nous n'avons que faire ici. Je tiens dans ma main un rapport d'un hôpital de Winnipeg, lequel m'a été envoyé par le sous-ministre de l'Agriculture, répondant à une demande que je lui avait faite. Voici ce qu'il y a dans ce rapport :



Malades traités dans les salles de l'hôpital, qui ont habité la province moins de trois ans, et qui n'ont pas pu payer: moins de trois mois de résidence, 22), 4,803 jours de traitement à l'hôpital; moins de six mois et moins de trois, 175 personnes, traitées 5,465 jours; moins d'un an, 223, traitées 5,405 jours; moins de deux ans, 254, traitées 7,806 jours; moins de trois ans 187, traitées, 5,569 jours. Total des personnes soignées, 1,068, nombre total de jours, 29,048. Nationalité: Anglais, 349; Irlandais, 29; Ecossais, 83; Etats-Unis, 30; autres, 577; total, 1,068.

Les journaux nous parlent d'endroits comme Sparktown à Toronto où 3,000 personnes arrivées dernièrement dans ce pays souffrent cruellement, faute d'avoir les choses les plus nécessaires à l'existence, et un rapport nous dit que dans la seule ville de Toronto cent enfants sont morts d'inanition. Ces nouvelles peuvent être fausses, mais elles s'impriment, et, si elles ne sont pas vraies, elle méritent qu'on les nie. Si, au contraire, elles sont vraies, elles indiquent un déplorable état de choses dont le Gouvernement ferait bien de s'enquérir, au lieu de doubler, comme il le fait, ses primes à des gens de pays étrangers, et d'envoyer vingt-deux agents spéciaux en Angleterre et en Irlande qu'il charge d'engager par tous les moyens possibles les gens à venir dans ce pays, en leur racontant les merveilles qu'ils peuvent accomplir s'ils y viennent. Nous avons un pays tout aussi bon qu'aucun autre au monde ; mais nous ne pouvons pas faire ce qui nous est impossible : nous devrions nous contenter de progresser un peu plus lentement, et ne pas pousser les choses au point d'occasionner tant de souffrances, sans compter les dépenses.

Lorsque les doukhobors ont été amenés ici à grands frais, nous payions $5 par tête pour chaque homme, femme ou enfant. Ils nous sont arrivés dans un tel dénuement qu'il nous a fallu dépenser $20,000 pour leur permettre de passer le premier hiver. On nous a bien dit, il est vrai, devant le comité de l'agriculture que nous avions une hypothèque sur leurs terres et que cet argent nous serait remboursé. Et à ce propos, je me demande pourquoi nous n'avons pas encore eu cette année de réunion du comité de l'agriculture, ce ce n'est une fois, pour nommer un président.

Nous avions pourtant l'année dernière parlé de cette affaire, et il semblait avoir été convenu qu'à la session qui allait suivre, nous nous réunirions de meilleure heure, avant les autres comités ; et nous devrions faire beaucoup de besogne avant que les autres comités se missent à l'ouvrage. Cependant, pour des raisons que j'ignore, nous n'avons eu qu'une réunion de ce comité, bien que nous ayons un cultivateur pour ministre de l'Agriculture, comme aussi, je crois,

président du comité. Malgré cela, les intérêts de la classe agricole paraissent être entièrement négligés.

Il y a eu, en avril 1907 ou 1906 une entrevue de notre ministre de l'Intérieur actuel avec M. Reiban, qui portait la parole au nom des doukhobors. Voici ce qu'a dit M. Reiban :

Avant que les doukhobors vinssent au Canada, le gouvernement de ce pays savait à n'en pouvoir douter que les doukhobors désiraient vivre dans les villages et cultiver toutes leurs terres en commun; et le Gouvernement avait accédé à ce désir; ils avaient des lettres venant de fonctionnaires du Gouvernement, et nous sommes surpris de ce que le Gouvernement compte aujourd'hui que les doukhobors vont vivre chacun pour soi, quand on a connu d'avance leur pratique de vie commune. Les doukhobors, s'ils avaient su ce qu'on leur propose aujourd'hui, ne se seraient jamais embarqués.

Si le Gouvernement eût voulu être honnête avec ces gens-là, nous ne les aurions pas eus dans ce pays ; non seulement nous aurions épargné notre argent, mais nous n'aurions pas sur les bras des gens qui me paraissent bien peu désirables. J'ai eu l'occasion deux ou trois fois d'exprimer mon opinion à ce sujet et je ne vois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire beaucoup plus long.

Un autre a parlé au ministre dans les termes suivants :

A ce que nous pouvons voir, tout ce que le Gouvernement avait promis aux doukhobors s'est trouvé changé. Nous avons une lettre du ministre de l'Intérieur dans laquelle il explique aux doukhobors à quelles conditions on les a admis dans le pays. Cette lettre dit clairement que, s'ils le désirent, les doukhobors pourront vivre dans les villages, qu'au lieu de cultiver leurs terres individuellement, ils pourront le faire en commun près du village.

Je ne sais pas si cela est la vérité ; mais il me paraît bien que c'est ce que l'on a donné à entendre aux doukhobors, et c'est avec cette pensée qu'ils sont venus, comme bien d'autres que l'on a dû gagner par de fausses promesses. Ils refusent énergiquement de prendre des lettres patentes pour leurs terres, parce qu'ils ne veulent pas devenir citoyens de ce pays et vivre séparément. Ils entendent vivre par groupes. J'ai ici l'extrait d'un rapport de M. McDougall qui est, au Nord-Ouest, le commissaire chargé de régler cette affaire. Voici ce qu'il dit :

La conversation suivante engagée entre votre commission et les doukhobors de la colonie est typique: Depuis combien de temps habitez-vous le Canada?—Depuis huit ans peut-être. Trouvez-vous que c'est un bon pays ? —Oh! oui, un très bon pays. Que pensez-vous de notre Gouvernement?—Il ne nous a jamais fait de mal. Notre Gouvernement est-il meilleur que celui de la Russie?—Oh! oui, bien meilleur. Avez-vous eu ici la paix et la liberté?—Oh! oui, le Gouvernement ne nous fait jamais de mal. Pourquoi ne vous êtes-vous pas joint à ce Gouvernement?—Oh! nous ne pouvons nous joindre à aucun gouvernement de ce monde; Dieu est notre roi. Vous habitez le pays depuis plus de sept ans; avez-vous pris des lettres patentes pour ces terres sur lesquelles vous vivez. Nous ne pouvons pas. Comment cela?—C'est qu'en le faisant, nous deviendrions soumis au Gouvernement; et nous ne pouvons pas faire cela. Pourquoi craignez-vous d'être sujets de ce Gouvernement?—Oh! le Gouvernement nous forcerait de porter les armes et notre conscience nous le défend. Savez-vous que si vous ne prenez pas vos lettres de naturalisation et ne devenez pas citoyens de ce pays, il vous sera impossible d'obtenir les titres de ces homesteads dont vous avez pris l'inscription? —Oui, nous le savons, mais il nous est impossible de devenir sujets de votre Gouvernement; Dieu est notre roi.

Monsieur l'Orateur, voilà qui prouve victorieusement que nous avons eu tort d'amener cette population au pays ; car, à leur arrivée ici, nous leur avons accordé des privilèges spéciaux ; nous avons consenti à ce qu'ils ne portent point les armes, en cas de guerre. A mon avis, on ne doit jamais accorder pareils privilèges à des étrangers. Au Canada, tout le monde doit être traité sur un pied d'égalité, et à mon avis, il faut légiférer ici pour toutes les provinces collectivement et non pas pour une province, en particulier. Je vais citer quelques extraits d'un ouvrage ayant pour titre : "La force de la Russie et sa faiblesse" par Wolff Brand Shelburne, ouvrage qui a paru en 1904. L'auteur dit :

Sa population n'est nullement homogène; un tiers des habitants de la Russie ne parle pas même la langue russe; en outre, les luttes de religion et de race y sont déchaînées.

Alors que les pays voisins, soit protestants soit catholiques, ne comptent que de 58 à 65 jours fériés, au cours de l'année, la Russie en impose 94 à ses paysans.

Et voilà les gens pour lesquels nous versons $5 par tête à nos agents d'immigration ; oui, $5 par tête, pour chaque homme ou femme, et cinq schellings par enfant. Un peu plus loin, je lis ce qui suit :

On affirme qu'en moyenne, les paysans russes ne travaillent que 150 jours de l'année.

Assurément, ce ne sont pas là les gens qu'il nous faut au Canada. Celui qui veut gagner sa vie au Canada, doit travailler plus que 150 jours par année. Tous ceux que je connais, et qui ont obtenu quelque succès, au Canada, ont fourni plus de journées de travail que cela. J'ai entendu dire à un marchand de gros, de Toronto, qu'il n'a jamais connu d'homme qui eût réussi, sans travailler plus de dix heures par jour, et je crois qu'il ne se trompait guère. La plupart de ceux qui commencent de bonne heure à gagner leur vie sont obligés de fournir de longues journées de travail et en outre, il leur faut faire bien attention, s'ils veulent

réussir. J'ai compris quelque chose à cet égard au cours de ma vie.

Dans nombre des districts, les inconvénients de ce genre ne sont rien moins qu'une véritable calamité. Dans le district d'Onglich, province de Yaroslav, situé au centre même de l'empire, le domaine de chaque paysan est divisé aujourd'hui en trente-six lisières séparées. Dans 2 p. 100 des centres ruraux, ces étroites lisières n'ont guère que trois pieds et demi de largeur.

Si je ne me trompe, ces paysans vivent dans les villages et il leur faut faire un assez long trajet pour se rendre à ces lisières de terrain. Est-il concevable que le Gouvernement verse aux agents $5 par tête d'immigrant, pour recruter de pareils colons pour le pays. Ici, on ne songerait même pas à les appeler cultivateurs ; tout au plus les regarderait-on comme des jardiniers ordinaires. Qu'ils puissent réussir à obtenir quelque rendement de pareilles lisières de terrain, c'est ce que je ne m'explique pas.

De 1875 à 1895 ce fonctionnement marcha d'une allure assez rapide. Au cours de ces vingt années, d'après les relevés de M. Polenoff, de Moscou, 1901, il y a eu, par tête de paysan, une perte de terre, de 20 p. 100 dans les provinces du centre, de 23 p. 100 dans celles de l'est et de 24 p. 100, dans les districts du sud.

Ces terres doivent être fort exiguës, à moins que les exploitations agricoles n'aient été fort vastes antérieurement ; et s'il faut en juger par ces petites bandes de terre qu'on y a taillées, il n'est guère probable qu'elles aient eu une grande étendue. Et cependant je suis en mesure de prouver que ce n'est pas là encore la pire note caractéristique de cette population :

Il ne se présente pas d'anniversaire de saint, pas de fête communale quelconque, pas d'amusement de société, sans que la dive bouteille n'y mêle ses charmes.

D'après ces chiffres, la consommation réelle de vodka, de bière, de vin et autres liqueurs vendu par le gouvernement qui en a le monopole, est probablement de trois à quatre gallons par tête. Dans une famille de paysans composée de sept adultes, du sexe masculin, la dépense effectuée pour les boissons alcooliques cela va sans dire, est bien plus élevée, et elle absorbe parfois le cinquième et même le quart des gains réalisés par la famille.

Ne serait-ce pas là, en vérité, un excellent type d'immigrants à recruter pour le Canada, ce paysan qui consacre le quart de son salaire à l'achats de boissons alcooliques ? Bien loin de payer $5 par tête à nos agents pour amener ces gens-là au pays, il faudrait ne jamais leur en ouvrir les portes.

Le paysan russe n'a jamais appris à travailler comme il faut. Il travaille par manière d'acquit; il manque de fermeté de caractère et de persévérance; il lui répugne de travailler plusieurs jours de suite; et dans ses projets il ne tient point compte des conditions qui pourront exister des semaines ou des mois plus tard.

M. U. WILSON.

C'est précisément l'individu qui vit au jour le jour, et nous avons déjà trop de cette espèce, au pays.

Le recensement de 1897 établit que, dans la ville de Saint-Petersbourg, sur 1,242,815 sujets russes, il y avait 469,720 illettrés, soit 37:4 de la population globale. Sur 290,000 recrues qui entrent annuellement dans l'armée. 45 p. 100 de ces soldats ne savent ni lire ni écrire. Parmi les vieux paysans, c'est à peine s'il s'en trouve 5 p. 100 qui puissent lire une ligne. Quant à la population du sexe féminin, l'instruction fait presque absolument défaut. Le périodique russe " Nedya " (la " Semaine ") affirme qu'il n'y a pas plus d'une fille de paysan, sur sept, qui ait une légère notion de la lecture. Dans nombre de villages, on ne trouve pas une seule femme ou fille qui sache lire ou écrire.

Voilà de bien graves affirmations, si elles sont vraies, et je n'ai aucune raison de douter de leur véracité ; car l'auteur auquel j'emprunte ces citations est parfaitement digne de foi et l'ouvrage qu'il a publié est à la portée de tout le monde :

Même aujourd'hui, la grande masse des paysans—et n'oublions pas que par paysans il faut entendre la nation russe, collectivement—n'a pas encore de conception générale des mots état et gouvernement; elle n'en a pas la plus obscure notion. Dans l'esprit de ces paysans, toutes les choses politiques se personnifient dans le tsar et l'Église; ils suivent aveuglément la direction que leur donnent ces deux puissances.

En Russie, il y a 44,000,000 de Russes et une agglomération de 86,000,000 d'individus appartenant à 200 tribus qui se différencient des Russes et qui parlent 200 langues ou dialectes.

Voilà, à mon avis, une classe de gens qu'il faudrait rayer de la liste, par décret du conseil, demain même ou après-demain, et il faudrait empêcher par tous les moyens possibles leur immigration. Le fait même qu'ils figurent sur la liste me donne à soupçonner que la compagnie commerciale de l'Atlantique-Nord doit participer au gâteau. Je ne m'explique pas que le premier ministre refuse de faire connaître les noms des membres de cette compagnie. Est-ce qu'ils sont si grands criminels qu'ils redoutent de paraître devant les tribunaux ? Ils ont menacé de se suicider, plutôt que de consentir à la divulgation de leurs noms. Et le premier ministre couvre de sa protection ces criminels ! Je serais curieux de savoir ce qu'il adviendrait de celui qui aiderait un condamné à s'évader du pénitencier ? Et pourtant, lorsque M. Preston refusa de répondre, le Gouvernement demanda à ses partisans de repousser, par leur vote, la proposition tendant à obliger M. Preston à révéler les noms de ces personnes. Le premier ministre prit la parole, demanda à ses partisans de rejeter la résolution et tous le suivirent comme des moutons. Il est à peine concevable qu'il existe pareil accord pour empêcher la lumière de se faire sur ces transactions et

sur ceux qui y ont participé, s'il n'existait quelque autre mobile que le désir de rendre justice.

Nous n'avons pas toutes les données statistiques qu'il faudrait, à l'égard de l'immigration. Je jette, parfois, un coup d'œil sur les rapports publiés par le gouvernement des Etats-Unis et je vois qu'il y figure des renseignements fort précieux. Sans entrer dans de longs détails, je dirai que ces rapports rappellent qu'en vertu de la loi de ce pays, lorsqu'un steamship amène aux Etats-Unis une personne atteinte de maladie dangereuse, infectieuse, dont l'existence aurait pu être constatée au port d'embarquement, les propriétaires de ce steamship sont passibles d'une amende de $100 pour chaque infraction, outre l'obligation de rapatrier au pays d'origine tout immigrant atteint d'une maladie infectieuse. En 1907, les compagnies de steamships naviguant entre les autres pays et les Etats-Unis ont rejeté 65,000 personnes. Si nous avions une loi semblable ici, nous en bénéficierions grandement. En outre, leur système d'inspection est très différent du nôtre. Dans ces rapports des Etats-Unis, vous verrez que tout immigrant doit être l'objet d'un double examen, le premier devant un médecin-fonctionnaire, le deuxième devant un agent d'immigration. Mais comment les choses se passent-elles au Canada ?

Le docteur Bryce dit que parfois on examine les immigrants par groupes de 1,000. Quelquefois, il lui en arrive jusqu'à 7,000 par jour, et que peut-il faire ? Sur l'île Ellis, il y a toutes les facilités voulues pour examiner les immigrants. Les arrivages ont été, en moyenne, de 93,000 par mois, mais les autorités ne permettent pas qu'on inspecte plus de 5,000 immigrants par jour, parce qu'il n'y a pas de facilités suffisantes pour en examiner davantage. Pour cet examen, il importe de se montrer d'autant plus scrupuleux qu'il ne se fait pas d'inspection, au port d'embarquement. Je remarque que lord Strathcona affirme qu'il a essayé de faire ajouter à la loi votée, l'année dernière, une disposition autorisant l'examen des immigrants avant leur embarquement à bord du navire, mais il a échoué. Il affirme aussi dans son rapport que les magistrats, en Angleterre, s'abstiennent de prononcer la condamnation des criminels s'ils s'engagent à partir pour le Canada. Bel état de choses, en vérité, monsieur l'Orateur ! Voici un homme qui est traduit en justice au criminel, mais le magistrat lui dit, s'il consent à quitter le pays pour aller au Canada, que la condamnation ne sera pas prononcée. Il est temps que cela finisse et puisque nous recrutons des immigrants dans les autres pays, il faut bien soigneusement veiller à ce que les nouvelles recrues qu'on veut nous envoyer soient des gens acceptables et non pas les rebuts de la société. Pour en revenir au rapport de l'immigration des Etats-Unis, il y est dit que, parmi les immigrants du Canada aux Etats-Unis, 2,773 ont été écartés. Que sont-ils devenus ? Le rapport signale :

L'augmentation insolite du nombre des étrangers qui, ayant, à l'origine, déclaré leur destination au Canada, sont venus aux Etats-Unis, dans l'espace d'un an à dater de leur arrivée au Canada. De 9,724 qu'elle était, pour l'exercice expirant le 30 juin 1906, cette catégorie a atteint le chiffre de 15,677, pour l'exercice terminé. Cette augmentation remarquable s'explique en partie par ce fait-ci: bien que 60 p. 100 de ceux qui ont déclaré leur destination aux Etats-Unis soient exclus, plus de 10:06 de ces immigrants " d'une année au Canada " sont dans l'impossibilité de satisfaire aux exigences de la loi, au moment de l'examen.

Je ne sais s'il faut entendre par là que ces 15,677 individus nous sont restés ou non, mais c'est là l'interprétation du passage que je viens de citer.

La moyenne des arrivages mensuels à Ellis-Island est de 93,654. Ce nombre mensuel égale la totalité annuelle des arrivages, pour quelques années écoulées, et quand on songe que chaque immigrant est l'objet d'une double inspection personnelle, la première, de la part du médecin, la deuxième, de la part des inspecteurs de l'immigration; que 9,293 d'entre eux ont été hospitalisés pour traitement, 64,510 pour enquête spéciale devant des conseils chargés de ces enquêtes et que 121,737 ont été réclamés par des parents, on comprend que la réalisation de pareille tâche ai dû demander une attention sans relâche.

Et quand on songe qu'il est entré aux Etats-Unis l'année dernière, 1,285,949 immigrants et qu'on n'en a rapatrié que 13,064, à la suite du vigoureux examen que j'ai mentionné, on avouera que la classe d'immigrants qui sont aux Etats-Unis l'emporte sur ceux qui viennent au Canada. Il y a quelques années, tenant à savoir si, aux Etats-Unis on avait jamais eu l'habitude de nommer des agents chargés de recruter des immigrants pour ce pays, je reçus du commissaire intérimaire de l'immigration aux Etats-Unis la réponse que voici :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 du courant, qu'on a soumise à l'attention du bureau. Dans la mesure de mes lumières, les Etats-Unis n'ont jamais sollicité d'immigrants, et quant aux mesures de restriction, elles ne datent que de 1875, les étrangers jusqu'à cette époque, venaient aux Etats-Unis à leur gré.

On le voit, nous faisons beaucoup plus de propagande en ce sens que les Etats-Unis n'en ont jamais faite, et à mon avis, cette propagande n'a pas de raisons d'être. Notre pays ne manque pas de réclame ; nous donnons 160 acres de bonne terre à tout individu, qui veut s'y établir et l'exploiter. A mes yeux, c'est là une offre assez alléchante, sans qu'il faille payer de prime, ou comme le dit le " Globe " récompenser des gens pour venir au pays". Le " Globe", de Toronto, est un des organes les plus autorisés du Gouvernement et depuis nombre d'années, il est hostile à ce système de primes à l'im-

migration. J'ai sous les yeux nombre d'articles en ce sens dont, toutefois, je ne veux pas donner lecture. Ils est pourtant certains documents que je tiens à consigner au compte rendu des débats. Le commissaire de l'immigation au Etats-Unis a publié une circulaire où il démontre l'importance de ne pas admettre aux Etats-Unis des gens pouvant devenir des fardeaux pour le public. Ses arguments me paraissent solides. Je vais citer quelques données statistiques empruntées d'un écrit intitulé "Le problème de l'Immigration" par Thomas Darlington, M. D., président du conseil d'hygiène de New-York. :

INSPECTION DES ENFANTS D'ECOLES A NEW-YORK.

Ils sont soumis à un rigoureux examen, au point de vue physique. Durant les trois premiers mois de 1906, 23,733 enfants ont été examinés et on a constaté que 17,362 enfants souffraient de quelque anomalie physique. Sur ce nombre de sujets défectueux, 12,170, soit 70:1 p. 100 étaient d'origine étrangère. On peut affirmer sans crainte que le reste des enfants appartenaient, dans une forte proportion, à des familles d'extraction étrangère, ce qui est suffisamment indiqué du reste, par les noms qu'ils portent.

En 1905, 88 enfants dans une école pour les jeunes vagabonds, à Manhattan, ont été examinés. Sur ce nombre, on a constaté que 77 étaient atteints de défectuosités physiques; 74, soit 96:1 p. 100 de ces derniers étant nés à l'étranger.

En 1900, il y avait une proportion d'environ 40 p. 100 de la population scolaire, à New-York, d'origine étrangère.

En 1902, pour la mortalité causée par la tuberculose, à New-York, entre les âges de 15 et de 44 ans, il y a eu 2,167,122 décès dans la population native; pour la mortalité causée par la tuberculose, au cours de l'année, parmi la population provenant de mères nées au pays, il y a eu 637 décès. Parmi la population d'extraction étrangère, 1,270,080 décès ; pour la mortalité causée, au cours de l'année, par la tuberculose, parmi la population issue de mères étrangères, 5,087 décès.

Cette statistique prouve que, si nos immigrants se rapprochent de ceux admis aux Etats-Unis, nous souffrons aujourd'hui et nous aurons encore à souffrir davantage, à l'avenir, de la présence de cette classe atteinte de maladies infectieuses ; et plus loin, je ferai voir ce que cette immigration coûte au peuple des Etats-Unis, et ce qu'elle nous coûtera, si nous continuons l'application du système actuel.

Une enquête tenue sur 500 cas de mortalité infantile ayant pour cause des maladies de nature diarrhéique, à New-York, établit que 120, soit 25 p. 100 étaient issus de parents nés au pays tandis que 325, soit 75 p. 100 étaient issus de parents d'origine étrangère. Ces conditions existent, bien que 63:5 p. 100 de la population globale de New-York soient natifs de cette ville.

Dans les institutions de bienfaisance et les institutions pénales, du pays, y compris ceux affectés à la détention et au traitement des aliénés, il y a une population de 3,049,825 âmes. Sur cette population, 71 p. 100 sont des aliénés et 17 p. 100 des personnes naturalisées, d'extraction étrangère, soit une totalité de 28 p. 100, bien qu'aux Etats-Unis le nombre des personnes nées à l'étranger, ne soit que de 14 p. 100.

Presque 33 p. 100 des aliénés, aux Etats-Unis, sont d'extraction étrangère. En 1904, la commission des asiles d'aliénés, de l'état de New-York, déclare, dans son rapport, que 60 p. 100 des aliénés, à New-York, sont nés à l'étranger.

De 1885 à 1894, la totalité des malades admis aux hôpitaux pour les adultes, à New-York, a été de 282,928; sur ce nombre, il figure 63:7 p. 100 de malades d'origine étrangère.

En 1895, on a admis dans sept des plus vastes hôpitaux de New-York, 26,839 malades; dans cette totalité figurent 12,556, soit 46:6 p. 100 de malades nés au pays et 14,289, soit 53:4 p. 100 d'étrangers.

Les hôpitaux entièrement à la charge de la ville, présentent un problème encore plus important; car c'est la ville qui fournit tous les fonds voulus pour ces établissements. En 1898, à l'hôpital de Belleville et dans ses succursales, on a traité 35,197 malades; sur ce nombre, 19,146, soit 54:4 p. 100 étaient nés à l'étranger. Les sommes affectées à ces hôpitaux, pour l'année, ont monté à $648,480.76, de sorte que $352,773.54 de cette somme ont été consacrés aux malades d'origine étrangère. Le traitement des malades atteints de maladies infectieuses, transférés directement d'Ellis-Island à l'hôpital de l'avenue Kingston, relevant du département de l'hygiène, de New-York, a coûté au gouvernement des Etats-Unis, en 1906, jusqu'à décembre, $84,340. Ce montant forme près du tiers de la totalité affectée aux dépenses de l'hôpital.

Ainsi malgré tout le soin qu'apporte le gouvernement des Etats-Unis pour l'admision des immigrants au pays, en dépit de l'inspection qui s'effectue à bord des steamships et après le débarquement, voilà, d'après cette statistique, le chiffre énorme d'immigrants soit criminels, soit atteints de maladies diverses qui plus tard deviennent aliénés, qu'on admet au pays. Les faits s'imposent à l'étude de cette Chambre et du pays.

Cas traités de la tuberculose, du 1er juillet au 31 décembre 1905.

Nombre des cas de tuberculose pulmonaire traités, 767.

(1) Malades nés au pays, 236, soit 30:8 p. 100.

(2) Nés à l'étranger, 531, soit 69:2 p. 100.

Nés à l'étranger (a) maladie contractée avant l'arrivée aux Etats-Unis, 27, soit 5:1 p. 100.

(b) Maladie contractée, au cours de l'année, après l'arrivée aux Etats-Unis, 23, soit 4:3 p. 100.

(c) Maladie contractée, dans l'espace d'un an à cinq ans après l'arrivée aux Etats-Unis, 147, soit 26:7 p. 100.

Au point de vue des aptitudes physiques, nous sommes en train de devenir une nation de dégénérés.

Etrangers inadmisibles.

a) Les illettrés.

(b) L'étranger d'un physique défectueux.

(c) Ceux qui souffrent de défauts physiques de moindre gravité.

M. U. WILSON.

J'ai ici un extrait du rapport de M. Robert Watchorn commissaire de l'immigration du port de New-York, un des experts au service des Etats-Unis. J'ai eu le plaisir de rencontrer M. Watchorn, deux ou trois fois, à Montréal, et j'ai été réellement charmé de sa façon d'agir. Aux Etats-Unis, on remarque que les immigrants ne se dirigent guère vers les nouveaux territoires, tout comme on l'observe au Canada même. Le nombre d'immigrants débarqués aux ports maritimes du Canada, en neuf mois, a été de 90,008. Cette immigration se répartit comme suit : travailleurs, femmes, enfants compris, 26,807 ; ouvriers, femmes et enfants compris, 24,414, soit une totalité de 51,221 pour ces deux catégories.

Quant aux cultivateurs, ouvriers agricoles, femmes et enfants compris, on en compte 18,193, outre 33,028 journaliers et ouvriers en plus. Voici comment cette immigration s'est répartie au pays : dans les provinces maritimes, 6,491 ; dans la province de Québec, 18,063 ; dans la province d'Ontario, 32,265 ; au Manitoba, 17,036 ; Saskatchewan, 4,257 ; dans l'Alberta, 3,474 ; en Colombie-Anglaise, 8,406 et au Yukon, 16, soit une totalité de 33,189. Le reste des immigrants est demeuré dans les anciennes provinces et sans doute, nombre de ceux pour lesquels nous avons versé une prime et qui sont venus au pays, errent aujourd'hui dans les villes et les villages, en quête de travail et je n'ose dire, dans l'espoir de n'en pas trouver. La même chose arrive aux Etats-Unis. Au lieu de se diriger vers les nouveaux territoires, les nouveaux venus, au nombre de 386,244, soit 30 pour 100, sont demeurés à New-York, 230,904, soit au delà de 17 pour 100, sont restés en Pennsylvanie ; 83,583, soit 7 pour 100, sont demeurés au Massachusetts et 70,665, soit 5 pour 100, au New-Jersey.

Je vais lire un court extrait du " Globe " de Toronto, du 22 novembre 1905. Cela date déjà de loin.

Le Canada ne doit pas s'exposer à compromettre sa bonne réputation en récompensant ses agents, parce qu'ils pratiquent la supercherie, ni paraître aux yeux du monde comme étant obligé de payer les gens pour venir s'établir ici, tandis que les Etats-Unis peuvent obliger les immigrants à payer le prix de leur admission au pays.

Aux Etats-Unis, le prix d'admission au pays était de $2 par tête d'immigrant; mais on l'a relevé à $4, de sorte que tout immigrant qui entre aujourd'hui aux Etats-Unis verse $4. C'est donc à bon droit que le " Globe " s'élève contre ces primes accordées à l'immigration au Canada.

Au cours de l'exercice finissant le 30 juin 1904, notre Gouvernement a versé $102,663 en primes par tête d'immigrants, aux agents et aux compagnies recrutant des colons pour le Canada. Sur cette somme, on a payé $14,428 en primes pour les colons venant des Etats-Unis. On voit par cette liste qu'un seul agent a gagné au moins $3,107 en persuadant aux gens de traverser la frontière.

Voilà ce que dit le " Globe " de Toronto. Pour les députés de la droite, c'est sans doute parole d'évangile.

Tandis que l'immigrant britannique nous revient à $2 par tête, et les servantes à $3 et $4.86, les Islandais nous coûtent $4.86 par tête, et les enfants, moitié prix. Le Gouvernement devrait effectuer une réforme radicale; il devrait éliminer le système des primes ou des commissions, avant qu'il surgisse de plus graves abus.

L'autre jour, jetant un coup d'œil sur les opinions exprimées par le conseil des arts et métiers, je vis qu'en 1893, 1894, 1895 et 1896, ce conseil avait adopté des vœux condamnant énergiquement le système des primes accordées aux agents pour engager les gens du dehors à immigrer au pays. Je me contente de donner lecture d'un de ces vœux, adopté en 1893 :

Arrêté, que la dépense de deniers publics, effectuée soit directement soit indirectement, dans le but d'attirer du dehors au Canada, au moyen de subventions, de primes ou autrement, l'une ou l'autre des classes ou les deux catégories ci-haut mentionnées, adultes ou enfants, est inutile et injustifiable.

Un vœu en ce sens a été réellement adopté tous les ans, et sans doute cela se fait encore, bien que, depuis nombre d'années, je n'aie pas fait attention à la chose. Voilà un fait attesté par les annales de cette association.

Monsieur l'Orateur, il n'est nullement nécessaire de relever le chiffre des primes, à cause du retentissement du mouvement de l'immigration. Je vois, page 8 du rapport du ministère de l'Intérieur, service de l'immigration, que durant les neuf mois terminés le 31 mars 1907, l'augmentation accusée par l'immigration relativement aux mois précédents, a été de 34,104. Voilà qui prouve qu'il était inutile de relever le chiffre des primes à l'immigration. Il a régné un sentiment de malaise assez prononcé à l'égard du traitement accordé aux immigrants de la Grande-Bretagne. Il y a quelques années, j'ai fait observer que le Gouvernement accordait sept schellings par adulte et trois schellings et six deniers par enfant, venant de la Grande-Bretagne, tandis qu'il payait à la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord un louis par tête d'immigrant, homme, femme ou enfant, des classes désignées, et le sous-ministre de l'Intérieur a déclaré, devant le comité, que même si l'enfant venait au monde, durant le trajet, la compagnie aurait droit de toucher la prime d'un louis. Dans le dernier rapport de l'auditeur général, page L—24 je vois qu'il a été versé une prime de douze schellings par tête pour les adultes, et de six schellings par tête pour les enfants. A la page L—25 vous verrez qu'on a payé une prime de douze schellings pour adultes et de six schellings pour enfants, puis, à

la même page, vous apprendrez qu'on a versé, en outre, un louis par tête d'adulte et dix schellings par tête d'enfant. Qu'un Gouvernement qui se prétend si stable fasse tous ces changements, c'est là pour moi chose inexplicable. J'ai ici quelques chiffres touchant la dépense exécutée pour ce service et je vois que le Gouvernement s'est montré fort libéral à l'égard de ses agents.

Ainsi, tous les ans, à Montréal, on gratifie ces agents d'un uniforme. Voici J. Hoolihan, agent à Montréal, il touche $1,200 d'appointements ; or, en 1907, il reçut un uniforme valant $27, un paletot de $27, un pantalon valant $7 et une casquette de $5.50 ; en 1905, il reçut un uniforme, de $27, un pantalon de $7, une casquette de $5 ; en 1906, il obtint deux uniformes, évalués à $54, un pantalon de $27, une casquette de $5.50, et en 1907, un uniforme de $27, une casquette de $4.50. Vient ensuite James Doyle, commis : en 1904, il obtint un uniforme de $25, un paletot de $25, un pantalon de $7, une casquette de $4.50 ; en 1905 un uniforme de $25, un pantalon de $7, une casquette de $12.50 ; en 1906, deux uniformes de $50, un paletot de $25, une casquette de $4.50 ; en 1907, un uniforme de $25, une casquette de $4.50 et ainsi de suite.

Voilà comment le Gouvernement traite ses agents dans le district de Montréal. En 1905, l'agent de Québec, obtint un uniforme, valant $25, un paletot, évalué à $30 et une casquette, valant $7 ; en 1906, deux uniformes, valant $70, un paletot, valant $30 et casquette, de $10 ; en 1907, un paletot de $30 et une casquette, de $11.50. Inutile de poursuivre cette énumération. Je veux proposer un sous-amendement à l'amendement proposé par le député du Cap-Breton (M. Johnston), et en voici la teneur. Je propose donc, appuyé par M. Blain :

Que tous les mots après le mot " d'icelui " dans ledit amendement soient retranchés et qu'on y substitue ce qui suit:

De l'avis de cette Chambre, le système d'immigration appliqué par le gouvernement canadien doit comprendre trois choses: d'abord, un choix plus soigneux des sources auxquelles on demande cette immigration; ensuite, une inspection plus rigoureuse des immigrants, et enfin, l'abolition du système des primes, sauf en des circonstances exceptionnelles et dans le but d'obtenir une catégorie d'immigrants d'une valeur toute spéciale.

M. E. L. CLARK (Mackenzie) : J'avais décidé de ne pas prendre part au débat sur cette question ; mais lorsque d'honorables membres du Parlement, comme le député de Brantford (M. Cockshutt) et le député de Lennox-et-Addington (M. W. Wilson) abordent cette question de l'immigration, sans être bien au courant de la situation de l'Ouest et formulent des affirmations qui sont de nature à créer une fausse impression, il est bien difficile de ne pas rompre le silence. Les allégations de quelques députés concernant les questions d'immigration intéressant l'Ouest vont de pair avec celles du député de Saint-Antoine, Montréal (M. Ames) qui semble se croire autorisé à exprimer son avis sur tout ce qui se passe dans l'Ouest, bien qu'il n'y est fait qu'un seul voyage, paraît-il. Comme la question demande mûre délibération et qu'il se fait déjà tard, je propose le renvoi de la suite du débat à un autre jour.



(La motion est adoptée et la suite du débat renvoyé à un autre jour.)

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Demain, sans doute, nous discuterons les bills d'intérêt public et les autres mesures portées à l'ordre du jour?

L'hon. M. FIELDING : Il est entendu, je crois, que nous délibérerons ces dernières mesures, au lieu des mesures du Gouvernement.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et vingt minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 18 février 1908.

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

### 1re LECTURE D'UN BILL RELATIF AU CANAL MARITIME DE SAINT-CLAIR ET D'ERIE.

M. RICHARD BLAIN (Peel) propose :

Que le bill (n° 98) concernant la compagnie du canal maritime de Saint-Clair et d'Érié soit lu une 1re fois et inscrit à l'ordre du jour pour subir sa 2e lecture vendredi prochain.

La motion est adoptée.

### NOMINATIONS DANS LES COMITÉS PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que le nom de M. Turcotte (Nicolet) soit ajouté aux comités permanents suivants: chemins de fer, canaux et télégraphes; bills privés, et agriculture et colonisation;

Que le nom de M. Lovell (Stanstead) soit ajouté aux comités de l'agriculture et de la colonisation; des banques et commerce; et des ordres permanents;

Et que le nom de M. McLean (Huron-sud) soit ajouté aux comités des chemins de fer, canaux et télégraphes; des bills privés; et des débats.

(Cette motion est adoptée.)

## DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR L'IRRIGATION.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) dépose un projet de loi (n° 99) modifiant la loi sur l'irrigation.

M. SPROULE : Expliquez-vous.

L'hon. M. OLIVER : Le projet que je dépose en ce moment remplace celui qui est déjà en discussion devant la Chambre. Après avoir étudié les amendements proposés par la Chambre et les représentations faites par les intéressés, il a été décidé de faire certaines modifications et additions au bill. Il n'y a que deux changements importants ; l'un autorise la commission des chemins de fer à entendre et décider toute dispute pouvant survenir entre les compagnies d'irrigation et les autorités municipales ou provinciales ; le deuxième contient des dispositions permettant aux autorités provinciales d'entreprendre des travaux d'irrigation. Aux termes de la loi sur l'irrigation tous les approvisionnements d'eau sont sous la juridiction du gouvernement fédéral et pour qu'un gouvernement provincial puisse entreprendre des travaux d'irrigation, il faut que le gouvernement fédéral lui accorde un permis et des dispositions à cet effet sont insérées dans le bill.

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

### 1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 100), déposé par M. Martin, modifiant la loi des chemins de fer.

## ADOPTION D'UNE RESOLUTION, TENDANT A OCTROYER DES GRATIFICATIONS AUX VOLONTAIRES.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose que jeudi prochain la Chambre siège en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant :

1. La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à octroyer deux quarts de sections contigus des terres fédérales disponibles pour la concession; à chaque membre de la milice volontaire qui, à l'époque de son enrôlement pour servir dans le Sud-Africain, sous le règne de feu Sa Majesté la Reine Victoria, en 1899, 1900, 1901 ou 1902, résidait ou était domicilié dans le Manitoba, ou dans l'un des districts provisoires d'Assiniboïa, de Saskatchewan ou d'Alberta, ou dans le territoire du Yukon;

2. Que chacune de ces concessions sera soumise à la condition que le concessionnaire, ou son représentant dûment constitué, choisira et demandera lesdits deux quarts de section au bureau des terres fédérales pour le district domanial dans lequel ils sont situés, le ou avant le 31 décembre 1910; qu'il complétera les formalités de la demande de concession par un séjour effectif sur la terre concédée, et à la cultiver dans les six mois qui suivront ledit jour; et résidera par la suite sur la concession et la cultivera pendant la durée et conformément aux conditions stipulées dans les prescriptions de la loi des terres fédérales relatives aux concessions d'homesteads;

3. Que toute personne ayant droit, d'après les dispositions précédentes, de choisir et de demander, par elle-même ou par son représentant, une concession de terre, pourra, à son propre choix ou au choix de son représentant, recevoir au lieu de terre un scrip au montant de $160, lequel sera reçu du porteur, à sa valeur nominale, en paiement de toutes terres fédérales offertes en vente; pourvu que toute personne optant pour un scrip donne avis de son intention de ce faire au ministre de l'Intérieur le ou avant le 31 décembre 1909;

4. Que tout octroi de terres ou de scrip sera fait par le ministre de l'Intérieur sur attestation en faveur de la personne qui y aura droit par le ministre de la Milice et de la Défense; l'attestation sera enregistrée au département de l'Intérieur en vertu de l'article 94 de la loi des terres fédérales; de plus, tout scrip sera assujetti, sous tous rapports, aux dispositions des articles 94, 96, 97 et 98 de la loi des terres fédérales;

5. Que les demandes en concession de terre qui seront faites et les patentes qui seront accordées en vertu des dispositions qui précèdent ne seront pas assujetties aux droits et aux frais prescrits dans le cas des demandes ordinaires de homesteads.

## QUESTION RELATIVE A LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je désirerais savoir de l'honorable premier ministre si la commission du service civil a présenté un rapport. S'il a été présenté, à quelle date l'a-t-il été et quand sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre ?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je ne l'ai pas reçu. Il y a quelque temps j'ai été informé que nous pouvions l'attendre prochainement, mais je devrai prendre de nouveaux renseignements.

## QUESTION RELATIVE A L'ATTITUDE DES FONCTIONNAIRES PUBLICS DANS LES ELECTIONS.

L'hon. GEO. E. FOSTER : J'aimerais à avoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux les renseignements que je lui ai demandés hier au sujet de certains employés de l'Intercolonial.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai pris des renseignements et je n'ai pu m'assurer si les deux fonctionnaires mentionnés sont intervenus dans les élections. Je ne puis pas donner à mon honorable ami la réponse précise qu'il désirerait avoir, mais je n'ai pas perdu l'affaire de vue et je prendrai de nouveaux renseignements.

QUESTION RELATIVE A LA CORRESPONDANCE DES TRAINS A LA JONCTION D'HARLAKA.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Je désirerais savoir si l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a réussi à faire modifier l'horaire des chemins de fer Québec-Central et Intercolonial à Lévis, de manière à permettre aux voyageurs allant vers l'Ouest de passer d'un train à l'autre.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je n'ai pas de nouveaux renseignements à donner à mon honorable ami. Le sous-ministre a traité la question avec le Québec-Central, mais il n'y a encore rien de décidé.

DEMANDES D'INFORMATIONS.

L'hon. M. FOSTER (Toronto-nord) : Je désire attirer l'attention de plusieurs ministres sur le retard apporté au dépôt des documents. Je me suis déjà plaint à plusieurs reprises et j'ai attendu très patiemment plusieurs de ces documents. Je n'ai pas encore reçu l'état dont le dépôt a été ordonné le 8 décembre relativement aux dépenses du ministre de la Marine et des Pêcheries ; ni l'état relatif aux stations télégraphique Marconi, ordonné le 18 décembre ; ni l'état relatif aux dépenses d'approvisionnement des navires de l'Etat, ordonné le 20 décembre ; ni l'état relatif aux dépenses de voyage des ministres qui ont assisté à la conférence impériale ; ni l'état relatif aux dépenses du ministre de la Marine et des Pêcheries et de son secrétaire particulier, de 1904 à 1907, ordonné le 22 mars ; ni l'état relatif à l'affaire Pringle et aux affaires du Yukon, ordonné le 13 janvier. Je ne vois pas de raisons pour que les factures et les pièces justificatives ne soient pas ici, puisqu'à deux reprises l'honorable ministre m'a déclaré que les copies étaient prêtes. Il nous faut ces documents avant de voter le premier budget de l'honorable ministre.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai déposé plusieurs états ces jours derniers. Je crois que quelques-uns de ceux que l'honorable député vient de nommer sont du nombre.

L'hon. M. FOSTER : J'ai fait la revue de tous les états déposés au département des Archives, et aucun de ceux dont je parle ne s'y trouve.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné des instructions formelles pour que ces états soient préparés le plus tôt possible. L'autre jour nous avons augmenté le personnel pour faciliter le travail. Quelques-uns de ces états sont très volumineux.

Sir WILFRID LAURIER : Quelle est la date de la motion relative à l'affaire Pringle ?

M. GRAHAM.

L'hon. M. FOSTER : Le 13 janvier. La même date que la motion relative à l'affaire Congdon.

M. BOYCE : Je désirerais savoir du ministre de l'Intérieur quand nous pouvons espérer avoir les documents dont le dépôt a été ordonné le 18 décembre, relativement à certaines concessions forestières.

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis répondre dans le moment. J'ai déposé un grand nombre d'états aujourd'hui même et ceux que mon honorable ami désire sont peut-être parmi.

M. H. B. AMES : Quand aurons-nous l'état demandé le 16 décembre relatif à l'achat d'un terrain pour un entrepôt de douane à Montréal, ordonné il y a trois mois ?

Sir WILFRID LAURIER : Il sera déposé demain.

M. HERRON : Quand aurons-nous l'état dont le dépôt a été ordonné, relatif à certains terrains houilliers concédés à MM. Hough, Campbell et Ferguson ?

L'hon. M. OLIVER : Je prie mes honorables amis de croire que tous les états demandés sont en cours de préparation et que le travail se poursuit avec toute la diligence possible. Mais le nombre en est tellement considérable, qu'il faut nécessairement beaucoup de temps. Le travail est très avancé et dans quelques jours je pourrai déposer sur le bureau de la Chambre tous les états en voie de préparation.

QUESTION RELATIVE A L'INONDATION A BELLEVILLE.

M. E. G. PORTER (Hastings-ouest) : Je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur une question très importante, celle de l'inondation à Belleville.

M. l'ORATEUR : Mon honorable ami ne peut que poser une question.

M. PORTER : C'est tout ce que je me propose de faire. J'ignore si l'honorable premier ministre est au courant de la situation et je l'exposerai aussi brièvement que possible.

M. l'ORATEUR : L'affaire ne peut être mentionnée que sous forme de question.

M. PORTER : Je demande à l'honorable premier ministre s'il veut voir à ce qu'un ingénieur du ministère des Travaux publics ou un expert quelconque soit envoyé à Belleville le plus tôt possible, pour faire une enquête sur le débordement subit de la rivière Moira. Le cas est urgent car un grand nombre d'établissements de commerce le long de la rivière sont actuellement inondés.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit comprendre que cette question est de nature à provoquer une discussion et n'est pas régulière.

## DEMANDE D'INFORMATION.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois): L'autre jour, en l'absence du ministre des Travaux publics, j'ai demandé à l'honorable premier ministre des renseignements au sujet de certains états relatifs à des travaux de dragage dans le port de Québec. J'avais d'abord posé de simples questions, puis à la demande de l'honorable ministre des Travaux publics elles furent converties en avis de motion, mais ces états n'ont pas encore été déposés. Ils ne sont pas volumineux et j'aimerais à les avoir. L'honorable premier ministre peut voir de quoi il s'agit, à la page 719 des "Débats" non revisés.

## DISCUSSION GENERALE SUR UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose à la Chambre de passer au n° 15 du tableau des projets d'intérêt public.

La motion est adoptée et M. l'Orateur donne lecture de l'objet suivant :

2e lecture du bill (n° 6), déposé par M. Maclean, modifiant l'Acte des chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) propose la 2e lecture du bill (n° 6) modifiant la loi des chemins de fer.

Je tiens d'abord à remercier le Gouvernment qui m'a fourni cette occasion de mettre en discussion un projet de loi que je considère d'une grande importance pour le pays. En échange de cette courtoisie je promets à la Chambre de traiter la question aussi brièvement que possible. Si je m'engage dans une discussion générale de la loi des chemins de fer, ce n'est pas en vue de prolonger le débat, mais bien pour le condenser en rendant plus apparents les changements que je demande.

A mon sens, la loi des chemins de fer est une des plus importantes de nos recueils et cette importance va sans cesse grandissante. Le peuple porte plus d'intérêt à cette loi qu'à toute autre. La raison en est que cette loi concerne tout le monde. Elle concerne toutes les industries dans toutes les provinces du Canada, et sa portée est si considérable qu'elle occupera l'attention publique encore plus dans l'avenir que par le passé. Elle requiert toute l'attention de cette Chambre, de ses comités et de tous ceux qui s'occupent de l'administration des lois.

Cette loi, désignée sous le titre de "Loi des chemins de fer" a été adoptée il y a quelques années, à l'invitation du Gouvernement. Elle s'applique aussi à d'autres compagnies qu'aux compagnies de chemins de fer. Elle régit les opérations des compagnies de messageries ; elle régit ou régira bientôt les opérations des compagnies de wagons-lits ; elle régit les compagnies de téléphone. Elle est, de fait, une loi sur les services d'utilité publique, et elle devrait en porter le titre.

Le titre de notre loi est très maigre et n'est pas ce qu'il devrait être. Aux Etats-Unis, le titre d'une loi comporte une description détaillée de cette loi et on peut voir du premier coup d'œil le but de cette loi. Dans l'état de New-York, par exemple, qui possède une loi sur les chemins de fer—peut-être la plus parfaite qu'il y ait au monde, et qui n'est entrée en vigueur que l'an dernier—le titre comporte :

Loi établissant des commissions de services publics, définissant leurs pouvoirs et leurs attributions, pourvoyant à la réglementation et à la surveillance de certaines corporations de service public et mettant à la disposition des commissions les crédits nécessaires à cette fin.

On voit du premier coup d'œil que cette loi ne fait pas que conférer des pouvoirs à ces corporations mais leur impose aussi des obligations. C'est l'imposition de ces devoirs aux corporations, qui fait défaut dans notre loi, que je désire obtenir par mon amendement. Je voudrais que le titre de notre loi fut modifié dans le sens de celui de la loi de l'état de New-York, ou de la loi sur le commerce entre états, afin de bien indiquer quels en sont le but et la portée. Comme titre à notre loi sur les chemins de fer, je voudrais :

Une loi pour procurer des facilités de transport au peuple du Canada; pour règlementer les compagnies de chemin de fer et autres corporations de services publics; pour établir une commission des services publics; pour établir les tarifs de ces compagnies et pour décréter les dispositions de nature à assurer l'application de cette loi.

La loi sur le trafic entre états aux Etats-Unis, institue une commission, définit ses attributions ; prescrit les obligations des compagnies de chemins de fer envers le public. Elle contient aussi des dispositions pour assurer l'application de la loi ; elle pourvoit aux crédits nécessaires à cette fin et impose à des fonctionnaires désignés l'obligation de faire respecter la loi. Il n'y a rien de cela dans la loi canadienne.

Dans la loi de l'état de New-York, il y a aussi des dispositions qui devraient être dans la nôtre, pour la protection du public. Il y a deux commissions dans cet état :

Chaque commission nommera comme conseiller de la commission un procureur ou un jurisconsulte de l'état de New-York, qui pourra être révoqué au gré de la commission. Tout conseil de la commission, pourra, avec l'assentiment de la commission, nommer et révoquer à volonté, des procureurs et jurisconsultes, pour l'aider dans l'accomplissement de ses fonctions, et aussi nommer et révoquer des sténographes et des huissiers.

Les devoirs des conseillers sont ainsi définis :

Il sera du devoir du conseiller d'une commission de comparaître et d'occuper pour le peuple de l'état de New-York et la commis-

sion dans toutes poursuites ou procédures au sujet de question relevant de ladite loi ou concernant un acte ou une ordonnance de la commission, et, s'il en reçoit l'ordre de la commission, d'intervenir, si c'est possible, dans toute poursuite ou procédure, où aucune telle question est concernée; d'intenter et de poursuivre toute poursuite ou procédure ordonnée ou autorisée par la commission et de hâter par tous les moyens possible le résultat de ces poursuites; de conseiller la commission et chaque commissaire, quand il en sera requis, sur tout ce qui se rattache aux pouvoirs et devoirs de la commission et de ses membres et généralement de rendre comme procureur et conseiller, à la commission tous les services qu'elle en peut raisonnablement exiger.

Aujourd'hui, au Canada, celui qui veut faire respecter les droits du public, est obligé de prendre l'initiative des poursuites. Il ne reçoit aucune aide de l'état pour faire respecter la loi que l'état à lui-même fait voter pour la protection du public. Nous pourrions, avec avantage, refaire notre loi sur le modèle de la loi de l'état de New-York.

Notre loi sur les chemins de fer dont je félicite le ministre des Chemins de fer d'alors et le gouvernement en général, ne donne pas la définition d'un voiturier. J'en ai fait la remarque dans le temps au ministre des Chemins de fer et au ministre de la Justice et on n'en a pas tenu compte. Plus tard, j'ai découvert que si la loi ne donnait pas la définition d'un voiturier, c'était que le Gouvernement craignait de comprendre dans la définition d'autres compagnies que les compagnies de chemins de fer et qu'il était plus sage et plus prudent, pour commencer, de n'appliquer la loi qu'aux chemins de fer. En réalité, à l'heure présente, notre loi ne donne pas la définition d'un voiturier.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne croit-il pas que tout cela est étranger au projet en discussion ?

M. MACLEAN : Je veux prouver que les compagnies de chemins de fer canadiennes ne donnent pas au public, sous le rapport des voitures et autres facilités de transport, le service qu'elles devraient donner et je ne crois pas m'éloigner de la question en cherchant à faire cette preuve. Dans la loi américaine, on trouve une définition du mot voiturier, dès le premier article ; cette définition comprend les compagnies de messageries, et les compagnies de wagons-lits ; elle définit aussi une compagnie de téléphone et toute compagnie exploitant au service public. Quand le Gouvernement déposera ses propres amendements à la loi sur les chemins de fer il devra donner la définition d'un voiturier, pour que la loi ne s'applique pas uniquement aux compagnies de chemins de fer, de messagerie, de wagons-lits, mais à tout individu ou compagnie faisant fonction de voiturier, sauf le cas ou le trajet se fait entièrement par eau.

M. W. F. MACLEAN.

Si l'on veut me permettre une digression, je dirai que dans le premier chapitre de notre recueil de loi, il est dit que toute loi doit, autant que possible s'interpréter dans le sens du préambule et c'est à cette absence de préambule dans notre loi sur les chemins de fer que j'attribue une grande partie des injustices causées par les compagnies de chemins de fer à notre population. En d'autres termes, les compagnies n'ont pas encore compris que si de grands privilèges leur ont été octroyés, des devoirs correspondants envers le public leur ont été imposés. Il n'y a rien dans la loi pour le leur rappeler. Il n'est pas dit dans la loi que si les compagnies de chemins de fer sont autorisées et obtiennent des privilèges et souvent de fortes subventions en argent et en terre, des devoirs correspondants envers le public leur sont aussi imposés. Il devrait être dit dans la loi que lorsqu'un privilège est accordé à une compagnie de chemin de fer cette dernière a un devoir à remplir envers le public, elle est tenue de lui donner un service convenable et en conformité des privilèges qu'elle reçoit.

On reconnait la nécessité de ce préambule dans les chartes accordées aux compagnies individuellement. Dans la charte du Grand-Tronc, par exemple, il est dit :

Attendu qu'il y aurait un grand avantage pour la prospérité de la province. . .

. . . la charte est accordée. Dans la charte du Pacifique-Canadien on lit :

Dans le but de favoriser le développement des Territoires du Nord-Ouest....

. . . la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique est constituée avec de grands privilèges et de fortes subventions. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été constituée :

Pour procurer des moyens de transport dans ces territoires et pour d'autres fins.

Mais dans la loi générale sur le chemin de fer, il n'y a rien qui oblige les compagnies a donner un service convenable au public. On remarque les mêmes lacunes dans la loi sur les banques et dans la loi sur les compagnies d'assurances. Quand une charte est accordée à une banque, c'est censé être pour donner de plus grandes facilités au public, mais j'ai connu un gérant de banque qui prétendait que les banques n'étaient aucunement tenues de procurer des facilités au public. Je ne veux pas dire qu'une banque devrait être obligée d'escompter les effets du premier venu, mais je maintiens qu'elle est dans l'obligation de fournir des facilités financières ou commerciales au public. Les mêmes règles s'appliquent aux compagnies d'assurances qui ont le devoir d'encourager l'épargne et de garder les économies du peuple qui leur sont confiées. Mais rien de cela n'est mentionné dans nos lois générales et comme résultat, les chemins de fer, les banques et quelquefois les compagnies d'assurances ne se rendent

pas compte qu'en recevant de grands privilèges, elles contractent l'obligation de remplir des devoirs envers la société dans l'exercice de leurs fonctions respectives. Si elles ne remplissent pas ces devoirs, le Parlement ou quelqu'un doit intervenir et les obliger à rendre au public les services pour lesquels elles ont été instituées.

Ces compagnies sont devenues si riches et si puissantes qu'il est difficile pour un particulier de revendiquer ses droits sans l'aide du Gouvernement. Quelques-unes ont à leur disposition l'intérêt sur cinq cent ou mille millions de dollars, et c'est contre cette énorme accumulation de capitaux et d'influence que doit lutter l'individu qui revendique ses droits. L'Etat doit préposer quelqu'un à la protection des droits du particulier.

J'arrive maintenant au principe du bill que j'ai déposé. Les adversaires du projet prétendent que l'expression " frais de stationnement réciproques " est un non sens. La réciprocité en matière de frais de stationnement, d'après les hommes de chemin de fer, veut dire que si un expéditeur convient de payer des frais de stationnement, après un certain nombre de jours, il doit les payer ; s'il enlève ses marchandises avant le délai fixé, on devrait lui accorder une remise, comme contre partie à ce qu'il aurait à payer s'il dépassait le délai stipulé. Voilà ce qui constituerait la réciprocité.

Il faudrait donner à cette définition un peu plus d'élasticité, afin que si les compagnies ont le droit d'exiger des frais de stationnement de la part du public, ce dernier puisse aussi en exiger des compagnies quand elles ne répondent pas aux besoins des expéditeurs en ne fournissant pas les voitures nécessaires ou en n'expédiant pas les marchandises dans le délai convenu.

Ce défaut des compagnies de satisfaire aux besoins du public est devenu un véritable grief et je démontrerai par les lettres que j'ai reçues et par les résultats de l'enquête que j'ai instituée, que depuis quelque années les compagnies de chemins de fer ne répondent pas aux besoins des expéditeurs, quant au nombre des voitures et au transport des marchandises. Je démontrerai aussi que des industries ont été ruinées, que des commerces lucratifs ont été amenés à la porte de la faillite, parce qu'ils n'avaient pas les facilités de chemins de fer dont ils avaient besoin. Des cultivateurs et des éleveurs n'ont pu expédier leur récolte et leurs troupeaux et en ont souffert des torts considérables. Cette pénurie de voitures se fait sentir également au Canada et aux Etats-Unis et il est fait de grands efforts par les législatures d'état, à Washington et ici pour modifier la loi afin que le public ait le service auquel il a droit.

Je vais dire à la Chambre une chose qui n'est pas un secret mais qu'il m'a fallu beaucoup de temps pour apprendre : nos deux grandes compagnies de chemins de fer le canadien du Pacifique et le Grand-Tronc —principalement en ce qui concerne Ontario et Québec—ces deux compagnies qui ont été construites et subventionnées avec l'argent du public et des municipalités canadiennes, accordent des taux de faveur au trafic qui prend naissance aux Etats-Unis.

L'accusation est grave, mais je la sais fondée. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien dans Ontario et Québec, emploient leur meilleur matériel, leurs meilleurs hommes, leurs meilleures locomotives, leurs meilleures voies de garage à l'expédition du trafic direct qui prend naissance aux Etats-Unis et négligent le trafic d'Ontario et de Québec. Je ne sais pas si cela se pratique aussi dans le Nord-Ouest, mais je sais que ces deux grandes compagnies instituées pour desservir la population du Canada emploient tous leurs efforts, leurs meilleurs hommes et leur meilleur matériel au transport du trafic des Etats-Unis au grand détriment du trafic canadien. Je connais nombre de cas de cette nature ; j'ai reçu de nombreuses lettres, dans lesquelles les expéditeurs canadiens se plaignent de ne pas pouvoir obtenir de voitures pendant que le trafic venant des Etats-Unis, traverse le pays régulièrement jour par jour.

Je ferai aussi observer que les chemins de fer canadiens n'ont pas toutes les voitures, toutes les locomotives ni toutes les voies de garages qu'ils devraient avoir. Les voies de garage et les facilités terminales que nos compagnies possèdent sont presque entièrement consacrées au trafic étranger, et on néglige le trafic canadien. Cela ne devrait pas être. Cependant ces compagnies ont reçu de précieux privilèges et de fortes subventions du peuple canadien.

Elles ont été favorisées entre toutes, au Canada et elles négligent le trafic canadien.

Rien de plus facile pour le gérant d'une ligne canadienne que d'aller à Chicago et de prendre des arrangements pour l'expédition de tant de voitures par mois. Nos gérants de chemins de fer font cela bien souvent. Ils se rendent à Chicago, font un marché pour le transport de produits américains et consacrent toutes les ressources du chemin à l'expédition de ce trafic et c'est le trafic canadien qui en souffre. Il n'y a pas un membre de cette Chambre, surtout s'il vient d'Ontario ou de Québec, qui n'a pas eu l'occasion de constater par lui-même que le trafic canadien est négligé, tandis que le trafic américain traverse le pays à grande vitesse. Cela ne devrait pas être et si nous avons une commission des chemins de fer, si nous avons une loi sur les chemins de fer, si nous avons un ministère des Chemins de fer, la loi, le département et la commission devraient unir leurs efforts et voir à ce que ces compagnies répondent d'abord aux besoins du trafic et des voyageurs canadiens.

Non seulement nos compagnies donnent cet avantage au trafic américain en lui concédant la priorité sur le nôtre, mais elles accordent aussi aux expéditeurs américains des taux plus favorables. A l'heure pré-

sente, non seulement le cultivateur doit lutter contre le cultivateur américain sur le marché anglais mais il souffre d'un autre désavantage : les produits du cultivateur américain sont transportés de Chicago à travers le Canada, jusqu'à un port de mer, à des taux moins élevés que ceux que paie le cultivateur canadien ; et pendant que les produits du cultivateur américain sont expédiés à grande vitesse, le cultivateur canadien n'a pas de voitures pour expédier les siens.

Bien que les cultivateurs canadiens aient autorisé ces chemins de fer, qu'ils leur aient donné leurs privilèges et leurs subventions, ce sont eux qui sont les plus mal traités.

Il devrait être dit dans la loi que ces chemins de fer ont été construits pour fournir des facilités de transport à la population du Canada et qu'il est du devoir de la commission des chemins de fer et du département des Chemins de fer, de voir à ce que nos cultivateurs reçoivent justice.

Pour mieux faire voir qu'il existe sous ce rapport, des griefs sérieux dans toutes les parties du Canada, je citerai quelques extraits de lettres que j'ai reçues. En voici une de la Jobbers & Shippers Association de Winnipeg, en date du 18 décembre 1907 :

Cher monsieur,—Nous lisons dans les journaux de ce matin une dépêche d'Ottawa, du 17 décembre relative à une délégation d'employés du chemin de fer du Grand-Tronc et du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'est rendue auprès du ministre des Chemins de fer pour discuter les projets de loi de la présente session. La dépêche dit que ces délégués ont présenté leurs objections aux amendements à la loi sur les chemins de fer déposés par vous et tendant à accorder des frais de stationnement réciproques.

C'est la première fois que nous entendons parler de votre projet relatif aux frais de stationnement réciproques. Nous pouvons dire que lorsque la commission des chemins de fer a tenu une séance à Winnipeg, au mois de juillet dernier, notre association a fortement insisté sur cette réforme, de même que la chambre de commerce de Winnipeg et autres institutions. A différentes reprises, presque toutes les associations de l'Ouest canadien ont insisté auprès de la commission sur la nécessité de la réciprocité en matière de frais de stationnement et nous sommes convaincus que si notre projet comporte une réforme si universellement désirée, ces associations appuieront votre bill, par leurs représentants, des deux côtés de la Chambre.

Voilà un groupe de citoyens de Winnipeg, autorisés à parler au nom de l'Ouest—plus tard je ferai connaître le sentiment des cultivateurs de l'Ouest—qui s'est réuni aux autres expéditeurs pour déclarer que la loi de ce pays devrait obliger les compagnies de chemin de fer à donner un service expéditif pour le transport de nos marchandises et fournir un nombre suffisant de voitures à nos expéditeurs.

Voici maintenant une lettre d'un citoyen du Mile-End, (Québec) :

M. W. F. MACLEAN.

J'espère que vous excuserez la liberté que je prends de vous écrire, mais ayant appris par les journaux que vous avez déposé devant la Chambre un projet de loi tendant à introduire la " réciprocité en matière de frais de stationnement ", dans la loi sur les chemins de fer, je saisis cette occasion de vous souhaiter de réussir dans cette louable entreprise.

Moi-même j'ai souffert de grands inconvénients et de lourdes pertes du fait des chemins de fer, l'an dernier et j'ai dû payer des frais de stationnement, sur les voitures que la compagnie avait en sa possession depuis des semaines, mais dont je ne pouvais obtenir la livraison.

Il n'y a pas d'expéditeur canadien dont les marchandises n'aient été retardées pendant des semaines et des mois. Des marchandises ont été renvoyées, des commandes ont été annulées, des traites n'ont pas été honorées, parce que les marchandises n'étaient pas livrées à temps. Des commerçants ont été ruinés. L'an dernier j'avais acheté des marchandises d'un fabricant à 150 milles de Toronto ; elles étaient prêtes mais la livraison en fut retardée pendant six semaines parce que la compagnie ne voulait pas lui fournir de voitures. Cet homme m'écrivait qu'il serait forcé de fermer son établissement. Les compagnies de chemins de fer ont ruiné une foule de petits commerçants et de petits industriels dans toute les parties du pays, en refusant de transporter leurs marchandises. Cependant, d'un bout de l'année à l'autre, on voit ces deux grandes compagnies consacrer toutes leurs voitures, leurs meilleures locomotives, leur meilleur matériel, leurs principales voies de garage au trafic américain, au grand détriment du trafic canadien. L'accusation que je porte est grave, mais elle peut être prouvée par des hommes d'affaires de toutes les parties du pays. Il faut mettre fin à cet état de choses. J'ai ici un journal de Calgary qui décrit la situation telle qu'elle existait là-bas, au mois d'août dernier :

Les marchands et les expéditeurs d'une extrémité à l'autre du Canada ont mis leur espoir en M. W. F. Maclean qui propose la réciprocité en matière de frais de stationnement, comme un palliatif à la pénurie de voitures sur nos chemins de fer. Depuis plus d'un an, nos marçhands et nos expéditeurs reclament une forme quelconque de responsabilité réciproque dans la distribution des fourgons à marchandises. Les chambres de commerce ont adopté des résolutions, ont pétitionné la commission des chemins de fer et le gouvernement fédéral. Des récits d'attente de wagons pendant des mois, ont paru dans les journaux, et subitement, comme un coup de tonnerre dans un ciel pur, nous arrive l'heureuse nouvelle du dépôt devant la Chambre des communes d'un projet de loi qui doit être la panacée à tous nos maux.

Je ne sais pas si ce bill sera une panacée. Mon principal but, pour le moment, est de démontrer à la Chambre et au pays que le Parlement peut faire cesser cet abus, du moins en grande partie.

Le Parlement peut instituer une enquête et s'il est démontré que les compagnies de chemins de fer du Canada n'ont pas une juste conception de leurs devoirs envers le public canadien—je maintiens qu'elles ne se rendent pas compte qu'elles se doivent d'abord au peuple du Canada—il pourra alors ordonner que si elles veulent continuer à transporter le trafic américain, que je ne songe pas un seul instant à leur enlever, elles ne pourront le faire qu'après avoir convenablement pourvu aux besoins du trafic canadien.

La même question est agitée aux Etats-Unis et j'ai ici la copie d'un bill qui a été déposé devant le congrès américain, tendant à en faire une question fédérale. Le bill repose sur l'idée que la seule manière d'avoir raison des compagnies de chemins de fer est d'imposer une amende à la compagnie chaque fois qu'elle ne fournira pas le nombre de voitures requis ou ne transportera pas les marchandises à destination dans un délai raisonnable, et réciproquement à l'expéditeur s'il ne charge pas ou ne décharge pas les voitures dans le délai stipulé.

Par conséquent, aux Etats-Unis aussi on s'occupe de cette question de réciprocité en matière de frais de stationnement. Voici encore une lettre d'une importante institution, l'Association des meuniers du Canada, dont le bureau principal est à Toronto, dans l'édifice de la chambre de commerce. Elle m'a été adressée le 10 avril dernier :

Je me proposais d'entreprendre une vigoureuse campagne en faveur de votre bill relatif aux frais de stationnement réciproques, mais on m'informe que vu la période avancée de la session et l'absence de quelques ministres, il n'y a pas de possibilité qu'il soit adopté cette année. Télégraphiez-moi si cette nouvelle n'est pas exacte, car il y a une réunion du conseil de la chambre de commerce demain, et si l'on doit faire quelque chose à l'appui de votre bill, il faut agir sans retard.

Cependant, je ne voudrais pas entreprendre de démarche inutile et empêcher d'autres de donner plus tard leur concours enthousiaste à cette réforme, au moment où il sera le plus utile.

Cette association qui opère sur des millions et des millions de boisseaux de blé de l'Ouest se déclare prête à entreprendre une vigoureuse campagne pour obliger les compagnies de chemins de fer canadiennes à donner des facilités convenables au trafic du pays. L'adhésion de cette association est très importante et beaucoup d'autres institutions, dans toutes les parties du pays, adoptent des résolutions dans ce sens.

La Winnipeg Jobbers' Association m'écrit ce qui suit :

Pour votre information, nous vous incluons sous ce pli copie des lettres que nous avons adressées aux divers membres marquants de l'association des producteurs de grains, qui se réunit aujourd'hui en convention à Brandon.

Cette lettre m'était écrite le 16 janvier de cette année, et à leur congrès les producteurs de grain adoptèrent une résolution approuvant ce projet de loi et invitant le Parlement à établir une loi susceptible d'obliger les chemins de fer faisant affaires dans l'Ouest à pourvoir suffisamment au transport des produits de cette partie du pays. De quelque côté que l'on cherche, à l'ouest aussi bien qu'à l'est, on constate que partout les chemins de fer fournissent un service insuffisant à la population du Canada ; toutefois leur service est excellent lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises de provenance américaine, auquel cas leurs taux de voiturage sont moins élevés que ceux qu'ils prélèvent sur les marchandises de provenance canadienne. La situation est devenue assez grave pour qu'il incombe au Parlement d'y remédier.

Puisque j'en suis à parler de l'Ouest, je déposerai un document que j'ai reçu de la compagnie de quincaillerie J. H. Ashdown, de Winnipeg. Je me contenterai de donner lecture d'une lettre que cette maison m'adressait ces jours derniers ; elle est ainsi conçue :

20 janvier 1908.

Monsieur W. F. Maclean, député,
Chambre des communes, Ottawa (Ont.)

Cher monsieur,

Votre projet de loi relatif à la réciprocité en matière d'indemnité pour détention des marchandises, qui a déjà été lu une première fois, répond à un besoin réel de l'heure présente, besoin qui, avec le temps, ne peut manquer de se faire sentir encore plus impérieusement, car, eu égard à la brièveté de la saison du mouvement des grains de l'Ouest et à la nécessité de transporter les marchandises au cours de la période de navigation sur les lacs, il faut pourvoir rapidement aux exigences du pays. Pour forcer les compagnies de chemins de fer à tenir compte de cette nécessité, il y a lieu d'établir un arrangement réciproque qui les expose à une perte de recettes. Ce fait, plusieurs états de l'Union américaine l'ont admis en décrétant la réciprocité d'indemnité en cas de détention des marchandises, estimant que c'était là un moyen de remédier à l'insuffisance du nombre des wagons.

Donc, puisqu'il serait à l'avantage du pays d'édicter une loi portant que les wagons seront assujétis au parcours d'un certain nombre de milles par jour, la seule question qui reste à étudier, c'est de savoir combien de milles par jour il convient de prescrire quelle est la capacité de traction quotidienne des chemins de fer et de combien de milles doit être le parcours quotidien pour remédier à l'état de choses qui prévaut et se maintiendra s'il n'y est porté remède.

Votre projet de loi prévoit un parcours de 50 milles par jour, ce qui peut être considéré comme suffisant à l'égard du service des embranchements; mais pour ce qui est des lignes principales, il suffit d'un moment de réflexion pour se rendre compte de l'insuffisance de ce parcours, puisqu'un wagon parti de Montréal mettrait 28 jours pour se rendre à Winnipeg et 58 pour atteindre Vancouver.

Au cours de la saison de 1906, les marchandises furent constamment en retard, occasionnant de fortes dépenses par tout le pays, et à cette époque-là la commission des chemins de fer du Canada était saisie de la question de la réciprocité d'indemnité en cas de détention des marchandises.

Ayant alors fourni des états indiquant le temps qu'il a fallu pour transporter les marchandises depuis les centres industriels de l'est jusqu'à Winnipeg, nous croyons ne pouvoir mieux faire que de vous faire tenir une copie de ces états, car ils établissent de manière concluante que les compagnies de chemins de fer sont capables de faire franchir aux wagons une distance de 100 milles par jour, même par un temps défavorable, et que, partant, il ne devrait pas y avoir d'inconvénient à substituer à l'égard des lignes principales un parcours de 100 milles par jour à celui de 50 milles que prescrit votre projet de loi.

Il me semble que votre projet de loi ne renferme aucune disposition tendant à obliger les compagnies de chemins de fer à échanger rapidement les wagons entre elles, non plus qu'à faire en sorte que l'on puisse les décharger dans un délai raisonnable lorsqu'ils sont arrivés à destination.

Nous estimons que les dispositions du projet de loi relatif à cette réciprocité d'indemnité devraient s'étendre aux compagnies intermédiaires de chemins de fer qui s'occupent de l'échange des wagons avant ou après le voyage; il devrait suffire d'accorder un délai de 24 heures à cet effet et un délai additionnel de 24 heures pendant lequel on rendrait les wagons aux garages privés. Pour ce qui est des wagons à être déchargés sur des voies de garage régulières, le délai de 24 heures accordé pour l'échange devrait donner le temps de conduire les wagons sur ces voies provisoires de transport.

Bien à vous,

THE J. H. ASHDOWN HARDWARE COMPANY, LIMITED,

Par Denison.

Cette maison fait accompagner sa lettre d'un tableau indiquant les retards réels qui se sont produits dans le transport d'importants chargements de grain de l'ouest destiné à l'est. Ce tableau, le voici :

TABLEAU concernant les wagons reçus par voie d'Owen-Sound en 1907, indiquant le nombre de milles parcourus chaque jour entre le point de départ et Owen-Sound ainsi qu'entre Fort-William et Winnipeg.

| N° du wagon. | Point de départ. | Date du départ. | Arrivée à Owen-Sound. | Durée du voyage. (Jours.) | Distance. (Milles.) | Milles par jour. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 146,368 | Toronto | 15 avril | 30 avril | 15 | 122 | 8 |
| 82,514 | " | 1er mai | 14 mai | 13 | 122 | 9 |
| 77,316 | Montréal | 27 avril | 16 " | 19 | 353 | 18·5 |
| 22,744 | " | 16 mai | 27 " | 10 | 353 | 35 |
| 57,722 | Toronto | 1er juin | 9 juin | 8 | 122 | 15 |
| 19,672 | London | 1er " | 13 " | 12 | 196 | 16 |
| 147,124 | Toronto | 2 juillet | 3 juillet | 1 | 122 | 122 |
| 45,596 | " | 2 " | 3 " | 1 | 122 | 122 |

Moyenne quotidienne du parcours de cha que wagon entre des points de l'est du Canada et Owen-Sound: 43·2 milles.

| Départ de Fort-William. | Arrivée à Winnipeg. | Durée du voyage (Jours.) | Distance. | Milles par jour. |
|---|---|---|---|---|
| 4 mai | 7 mai | 3 | 427 | 142 |
| 18 " | 20 " | 2 | 427 | 213 |
| 20 " | 23 " | 3 | 427 | 142 |
| 1er juin | 3 juin | 2 | 427 | 213 |
| 13 " | 18 " | 5 | 427 | 85 |
| 17 " | 20 " | 3 | 427 | 142 |
| 6 juillet | 9 juillet | 3 | 427 | 142 |
| 6 " | 9 " | 3 | 427 | 142 |

Moyenne quotidienne du parcours de chaque wagon entre Fort-William et Winnipeg : 153 milles.

Ces données font voir que ces chemins de fer sont bien loin de transporter les produits de l'Ouest avec toute la célérité voulue. Les gens n'achètent pas les marchandises aussi lentes à leur parvenir. Pareils retards paralysent le commerce, et s'il n'y est mis bon ordre, nous finirons par perdre notre trafic. Si le service était meilleur, s'il était plus rapide, la province d'Ontario pourrait faire un commerce fort important dans les provinces de l'Ouest en y envoyant ses fruits et ses autres produits ; de même les Provinces maritimes pourraient y expédier leur poisson et leurs autres marchandises. Les compagnies de chemins de fer sont tenues d'accommoder les Canadiens et de le faire avec diligence ; mais je ne crois pas qu'il se trouve en ce pays un seul gé-

M. W. F. MACLEAN.

| N° du wagon. | Point de départ. | Date du départ. | Arrivée à Winnipeg. | Durée du voyage. (jours.) | Distance. (milles.) | Milles par jour. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1906. | | | | |
| 43,626 | Hamilton | 26 décembre | 2 janvier | 7 | 1,328 | 190 |
| 9,686 | Guelph | 19 " | 5 " | 17 | 1,343 | 79 |
| 142,226 | Toronto | 27 " | 6 " | 10 | 1,288 | 129 |
| | | 1907. | | | | |
| 146,408 | Tillsonbury | 27 janvier | 6 février | 10 | 1,400 | 140 |
| 54,196 | Saint-Thomas | 2 février | 14 " | 12 | 1,410 | 117 |
| 40,532 | Hamilton | 2 " | 16 " | 14 | 1,328 | 95 |
| 39,218 | Montréal | 16 " | 1er mars | 13 | 1,422 | 109 |
| 13,364 | " | 14 " | 2 " | 16 | 1,422 | 89 |
| 50,830 | Hamilton | 22 " | 2 " | 8 | 1,328 | 166 |
| 53,982 | Port-Hope | 13 mars | 2 avril | 19 | 1,410 | 74 |
| 144,672 | Hamilton | 23 " | 6 " | 13 | 1,328 | 102 |
| 4,144 | London | 16 " | 9 " | 23 | 1,412 | 61 |
| 146,870 | Montréal | 14 avril | 1er mai | 17 | 1,422 | 84 |
| 47,780 | " | 10 " | 4 " | 24 | 1,422 | 60 |
| 45,650 | " | 23 " | 5 " | 12 | 1,422 | 118 |

Moyenne quotidienne du parcours en chemin de fer, à partir de l'Est canadien : 104 milles.
Moyenne quotidienne du parcours de chaque wagon : 98 milles.

| N° du wagon. | Départ de Fort-William | Arrivée à Winnipeg. | Durée du voyage (jours). | Distance. | Milles par jour. |
|---|---|---|---|---|---|
| 144,610 | 28 déc. | 1er janv. | 4 | 427 | 107 |
| 21,388 | 28 " | 4 " | 7 | 427 | 61 |
| 140,772 | 2 janv. | 4 " | 2 | 427 | 213 |
| 27,762 | 3 fév. | 5 fév. | 2 | 427 | 213 |
| 14,462 | 7 " | 11 " | 4 | 427 | 107 |
| 23,550 | 10 " | 12 " | 2 | 427 | 213 |
| 144,442 | 25 " | 29 " | 3 | 427 | 142 |
| 146,258 | 2 mars. | 4 mars. | 2 | 427 | 213 |
| 34,728 | 5 " | 7 " | 2 | 427 | 213 |
| 144,736 | 29 " | 1er avril | 3 | 427 | 142 |
| 41,762 | 29 " | 1er " | 3 | 427 | 142 |
| 45,074 | 4 avril. | 6 avril. | 2 | 427 | 213 |
| 144,386 | 26 " | 30 " | 4 | 427 | 107 |
| 45,688 | 28 " | 1er mai. | 3 | 427 | 142 |
| 16,198 | 5 mai. | 7 " | 2 | 427 | 213 |

Moyenne quotidienne de parcours : 163 milles.

rant de chemin de fer qui prenne sur soi de respecter les obligations contractées par sa compagnie au moment où elle obtint son privilège. Tous les gérants de chemins de fer ne connaissent qu'un seul devoir : celui de créer des dividendes à leurs actionnaires. C'est là un de leurs devoirs, mais ils en ont un autre à remplir envers le public, et celui-là consiste à donner un bon service.

Allez dire à M. Hays, à sir Thomas Shaughnessy ou à n'importe lesquels de leurs subalternes qu'il leur incombe de fournir tel ou tel service : ils vous riront au nez ; ils vous répondront qu'ils n'ont de devoir à remplir qu'envers les actionnaires et les directeurs de leurs compagnies. Mais j'affirme qu'en vertu du droit commun et de la loi des chemins de fer, telle qu'elle est ou devrait être, ils ont aussi un devoir à remplir envers le public, qu'ils sont tenus de fournir tous les wagons et le matériel nécessaire au mouvement du trafic canadien.

J'ai reçu d'un cultivateur une lettre où je relève ce qui suit :

Je sais par expérience qu'il est indispensable de mettre une telle loi en vigueur.

Cette demande n'est pas particulière au Canada, elle se formule de toutes parts. Voyons plutôt ce qui s'est passé aux Etats-Unis.

La loi concernant l'indemnité de stationnement dont j'ai parlé est en grande partie fondée sur un projet de loi qui fut récemment déposé à la législature du Michigan. Sans adopter la loi que je propose aujourd'hui, cette législature n'en a pas moins décrété ce qui suit :

Tout chemin de fer devra, lorsqu'il en sera capable, et sur avis suffisant, fournir, à quiconque en fera la demande, des wagons suffisants pour le transport de marchandises de toute sorte par chargement de wagon. Tout voiturier devra être suffisamment pourvu de wagons et de force motrice pour répondre aux besoins du transport des voyageurs et des marchandises, en tant qu'on peut raisonnablement les prévoir. Advenant le cas où le nombre des wagons ne suffirait pas à la demande, les wagons disponibles seront répartis entre ceux qui en auront fait la demande, sans distinction entre les expéditeurs ou les points d'expédition, rivaux ou non; mais la préférence devra être accordée aux chargements de bétail et de produits de nature périssable.

La commission est autorisée à prescrire et à appliquer, elle prescrira et appliquera des règlements raisonnables concernant la fourniture et la distribution des wagons à marchandises aux expéditeurs, leur mise en voie de garage, leur chargement et leur déchargement, le pesage des wagons et des marchandises à être expédiées par n'importe quelle

voie ferrée, et elle fixera une indemnité raisonnable à être payée pour chaque jour de détention des wagons par les expéditeurs ou le consignataire, et lorsque le chemin de fer manquera ou tardera de faire franchir aux wagons le nombre quotidien de milles prescrit par la commission; mais les dispositions de l'article huit du présent acte, relatives à l'indemnité quotidienne de détention, ne s'appliqueront pas à la partie supérieure de la péninsule.

C'est la première fois qu'une commission se trouve autorisée à infliger une amende à une compagnie de chemin de fer et aux consignataires qui ne déchargent pas les wagons dans un délai raisonnable. J'ai par devers moi une lettre que j'ai reçue de la commission des chemins de fer du Michigan et où il est dit :

Conformément à la demande que vous en avez faite au secrétaire d'Etat, nous vous adressons sous ce pli la copie de la loi concernant la commission des chemins de fer, à l'article 8 de laquelle vous trouverez les dispositions qui régissent en cet état la réciprocité d'indemnité pour détention. Les commissaires n'étant entrés en exercice que le 1er octobre 1907, ils n'ont pu encore s'occuper de ce sujet, et c'est pour cette raison qu'il n'a pas encore été édicté de règlements en conformité des dispositions de cet article. Sur votre demande, nous serons bien aises de vous fournir tous les renseignements qu'il nous sera possible.

Depuis, j'ai eu des nouvelles de la commission, elle s'occupe activement de la question et prépare en ce moment des règlements relatifs aux amendes à imposer aux compagnies de chemins de fer qui n'accommodent pas le public. On a jusqu'à un certain point imposé une tâche semblable à la commission du service public de l'état de New-York. Bien que cette commission ne soit instituée que depuis un an, les journaux nous apprennent, ceux de New-York notamment, qu'elle s'occupe du redressement des griefs des gens à l'endroit des services publics de cet état, des compagnies de chemins de fer aussi bien que des compagnies de traction locale et d'éclairage électrique. Depuis une année qu'elle existe, cette commission a rendu au public des services signalés, elle a publié sur la question des chemins de fer un des rapports les plus parfaits qu'il m'ait été donné de lire, un rapport digne d'être lu par tous les membres de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Quelles sont ses attributions ?

M. W. F. MACLEAN : Elles sont très étendues sans toutefois l'être tout à fait autant que celles de notre propre commission. La commission de service public et l' "Inter-State Commerce Commission" ne peuvent que veiller à ce que les tarifs des chemins de fer soient raisonnables, et c'est aux tribunaux qu'il appartient de déterminer ce qui constitue un tarif raisonnable ; tandis qu'au Canada c'est la commission elle-même qui, indépendamment de tout autre tribunal, fixe les tarifs. A cette exception près, les attributions de la commission de l'état de New-York sont des plus étendues ; et la loi qui institue cette commission est, en matière de chemins de fer, la plus parfaite qui existe actuellement.

M. Hughes a appelé aux deux commissions les hommes les plus habiles qu'il pouvait trouver. La majorité seulement des commissaires peut appartenir à un même parti politique. Tous ces hommes sont jeunes, actifs, pleins d'énergie, et ce sont eux qui ont publié ce rapport, le plus instructif vraiment qui ait jamais paru sur les problèmes des chemins de fer. Ils y exposent qu'ils ont étudié les griefs en question, surtout celui qui a trait à l'insuffisance des wagons mis à la disposition du public, et qu'ils comptent pouvoir bientôt établir des règlements susceptibles d'assurer plus de suffisance et d'efficacité au service des chemins de fer à vapeur des Etats-Unis. Ce sujet est traité à la page 22 du rapport. Quiconque aimerait en avoir un exemplaire n'aurait qu'à écrire au secrétaire de la commission du service public de l'état de New-York, à Albany.

Les commissaires disent qu'il leur faut tout d'abord se rendre compte des faits et les étudier, puis trouver un moyen de contraindre les chemins de fer à donner un service effectif. Mais le point essentiel sur lequel je tiens à insister, c'est que les Etats-Unis ont entrepris cette tâche. A cette fin, on a institué une commission revêtue de pouvoirs étendus, ayant à sa disposition les deniers nécessaires et autorisée à se faire aider de toute manière. C'est à elle qu'il appartient de désigner les avocats chargés de faire appliquer la loi.

A l'heure actuelle il se produit aux Etats-Unis un très sérieux mouvement en faveur des réformes à accomplir en matière de chemins de fer. En une seule année, l'une des deux sections de la commission a pu mettre au jour les machinations au moyen desquelles les compagnies qui ont la haute main sur les services de traction ont pu tirer illégitimement plus de $5,000,000 de ces services et en extorquer encore autant au public par le placement d'actions majorées. Pendant ce temps-là, l'autre section s'occupait des autres griefs. La commission est autorisée et résolue à effectuer une réforme complète. Je me plais à croire qu'en ce pays nous avons tout autant le pouvoir et la détermination de faire de même.

Je ne veux rien faire qui soit injuste à l'égard des chemins de fer du Canada ; je ne songe même pas à réduire le chiffre de leurs dividendes. Je veux qu'ils fassent des bénéfices raisonnables comme je veux que tout placement fait en ce pays rapporte un profit légitime ; mais nous n'aboutirons à rien si nous ne suivons pas l'exemple des Etats-Unis, si nous n'imposons pas aux com-

pagnies de chemins de fer l'obligation de bien servir le public et si nous ne chargeons des fonctionnaires de faire respecter la loi au lieu de nous en remettre de ce soin aux expéditeurs. Il incombe donc au Parlement, au ministère des Chemins de fer et à celui de la Justice d'édicter une loi dont l'effet sera de dissiper ces sujets de plainte; au Parlement et au Gouvernement il incombe de nommer des fonctionnaires chargés de veiller à l'application de la loi, quelle qu'elle soit, et de convaincre les compagnies de chemins de fer que leur premier devoir consiste à fournir au public canadien des accommadations amplement suffisantes pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Les compagnies de chemins de fer ont publié une brochure en réponse à mon projet de loi. Cette brochure, je m'abstiendrai d'en donner lecture et ne m'attarderai même pas à en réfuter les énoncés ; on y tourne sans cesse dans un cercle vicieux. En d'autres termes, les compagnies prétendent qu'il n'est pas besoin de l'intervention du Gouvernement. Cette brochure a été distribuée à profusion par tout le pays. La réponse à y opposer, c'est l'expérience de tous les membres de la Chambre, de tous les négociants, et tous les cultivateurs et de tous les éleveurs du Canada. Il est nécessaire que l'on s'occupe de cette question. Les chemins de fer ne donnant pas le service auquel le public a droit, il se trouve que le commerce canadien n'est pas aussi florissant qu'il devrait être. L'activité de nos établissements industriels se trouve ralentie parce que le service des chemins de fer est insuffisant et que, en certains cas, les compagnies favorisent certains de leurs gros clients au détriment des expéditeurs de moindre importance. Que de grands expéditeurs puissent obtenir les wagons dont ils ont besoin tandis qu'on refuse le même avantage à leurs concurrents plus faibles, voilà qui constitue un très grave abus.

Pour être aussi bref que possible, je rattacherai mon projet de loi à l'analyse que je vais faire de la loi générale ainsi que des principes sur lesquels elle est fondée. Si je me montre aussi désireux de modifier la loi, cela tient un peu à certaine déclaration que faisait assez récemment le premier ministre, au cours de la session actuelle. Il a dit qu'il n'avait pas une foi absolue en la nationalisation des chemins de fer, mais qu'il était favorable à la réglementation des compagnies de chemins de fer. Eh bien ! mon projet de loi tend à réglementer davantage ces compagnies, étant fondé sur les lois de réglementation établies à l'étranger, or, puisque le premier ministre est en faveur de ce principe, qui est sain et susceptible d'amener la nationalisation—ce que j'espère—je compte que le Parlement trouvera quelque moyen de réglementer ces compagnies.

J'aborderai un ou deux points au sujet desquels je demande que l'on réglemente les chemins de fer. Il se peut que j'empiète en quelque sorte sur des projets que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) songe à déposer. Il s'est engagé un peu par tout le pays à saisir la Chambre de quelque projet tendant à réglementer les chemins de fer; il est même allé jusqu'à dire qu'il prolongerait peut-être l'Intercolonial. Chose certaine, c'est qu'il a déclaré avoir encore à déposer un projet de loi concernant les compagnies de chemins de fer. Il y a une couple d'années, je m'efforçais de faire étendre la loi des chemins de fer aux compagnies de messageries; on a effectué cette réforme. Et j'ai par devers moi un projet de loi où je propose qu'on en fasse autant à l'égard des compagnies de wagons-lits.

L'hon. M. GRAHAM : Dans un autre projet de loi.

M. W. F. MACLEAN: Oui; qui vient immédiatement après celui-ci, et s'il m'était permis d'en expliquer les dispositions dès maintenant, il s'ensuivrait une économie de temps. On a prétendu que les dispositions de la loi s'étendent en réalité aux compagnies de wagons-lits, mais j'ai vu une note du ministère des Chemins de fer portant qu'il n'en est rien. S'il subsiste quelque doute à cet égard, on devrait le dissiper, et c'est pour cela que je propose un projet de loi étendant à ces compagnies de wagons-lits les dispositions de la loi des chemins de fer.

L'autre disposition que je mentionnerai—on en réclame l'adoption de tous les points du pays de préférence à toute autre—est celle qui tend à un tarif unique à deux cents le mille pour le transport des voyageurs. Lorsque je la fis pour la première fois, cette proposition provoqua le rire.

M. l'ORATEUR: L'honorable député s'éloigne de son sujet. A moins que la Chambre ne consente à lui permettre cette liberté, je devrai le rappeler à l'ordre.

M. W. F. MACLEAN: Je veux simplement hâter l'expédition de la besogne en discutant les deux projets en même temps, afin qu'on puisse les renvoyer tous deux à un comité. Du reste, il me suffira de quelques instants. Cette proposition, que l'on jugeait d'abord par trop radicale, s'est justifiée d'elle-même. Les unes après les autres, les législatures des Etats-Unis ont fini par adopter le tarif à deux cents. Partout où la loi a été mise en vigueur les recettes des chemins de fer accusent une augmentation. On a accommodé le public abaissé les taux de transport et les compagnies se sont enrichies.

J'ai par devers moi des liasses de lettres venant de municipalités canadiennes qui se sont prononcées en faveur du tarif à deux cents le mille. Dans l'état de l'Ohio, où les conditions sont à peu près les mêmes qu'au Canada, on a établi une loi dans ce sens, et j'ai devant moi le rapport de la commission des chemins de fer de cet état, où

il est démontré que les recettes des chemins de fer accusent une augmentation et que les compagnies ne consentiraient pas, même si elles étaient libres de le faire à revenir à l'ancien régime. Dans l'état du Michigan —on m'a objecté le cas il y a un an ou deux—où le Grand-Tronc fait des affaires considérables, le tarif à deux cents a démontré sa raison d'être et s'applique aujourd'hui à l'état tout entier. Voici la "Railroad Gazette", qui est le principal organe des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis. Dans son numéro du 31 janvier, ce journal publie un article sur l'essai du tarif à deux cents le mille enté par la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven et à Hartford, compagnie qui rayonne par tous les états de la Nouvelle-Angleterre. La teneur de cet article se trouve bien résumée dans les deux figures qui suivent :

Tout compte tenu du pour et du contre, ce qui frappe singulièrement, c'est que la réduction et l'uniformité des tarifs accusent une augmentation de recettes.

Bref, nous avons le témoignage de l'organe même des chemins de fer, le rapport de la commission des chemins de fer de l'Ohio, nous savons ce qui s'est passé dans l'état du Michigan et même dans les états du sud où les chemins de fer, d'abord hostiles au tarif à deux cents, réclamèrent l'intervention des tribunaux, transigèrent ensuite en établissant un tarif à deux cents et demi et finirent par adopter celui de deux cents à l'égard des coupons de 500 et de 1,000 milles.

M. BELAND : L'honorable député (M. W. F. Maclean) sait-il que pas plus tard que le mois dernier la cour suprême de la Pennsylvanie annulait une loi interdisant aux chemins de fer de cet état d'exiger plus de deux cents le mille ?

M. W. F. MACLEAN : Je ne l'ignore pas. Cette décision signifie qu'il faut laisser aux investigations le temps de se faire. La constitution américaine ne permet pas l'établissement de lois susceptibles de nuire aux intérêts de qui que ce soit. En Pennsylvanie, il ne s'agit que de donner le temps de faire les investigations et le règlement des comptes ; le tarif à deux cents le mille, je ne crains pas de l'affirmer, ne tardera pas à y prévaloir ; car on sait que dans les limites de l'état de l'Ohio, le chemin de fer de la Pennsylvanie a déjà adopté ce tarif. Ce chemin de fer ne combattant le projet que pour la forme, le tarif à deux cents prévaudra par toute la Pennsylvanie dans un avenir prochain. Comme je l'ai déjà fait observer à la Chambre, l'usage plutôt que la loi fait qu'il l'emporte réellement par tout l'état de New-York.

Ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que tous les essais que l'on a faits du tarif à deux cents ont été couronnés de succès ; le trafic a pris une activité plus grande, les gens ont pu voyager à bon marché, et les chemins de fer dont les recettes accusent une augmentation se trouvent en mesure de servir à leurs actionnaires des dividendes plus rémunérateurs. Tel est le résultat du mouvement qui s'est produit aux Etats-Unis au sujet du tarif à deux cents le mille.

M. l'ORATEUR : Je crois devoir rappeler à l'honorable député (M. W. F. Maclean) qu'il s'écarte de l'objet de son projet de loi. Une telle licence ne peut qu'aboutir à une discussion générale de ce qui touche aux chemins de fer.

M. W. F. MACLEAN : J'avais presque terminé, monsieur l'Orateur; il ne me reste plus que deux autres points à traiter: je vais les remettre à une autre occasion. Je m'efforçais, comme il convient à un député qui prend assez rarement la parole, de traiter la question avec toute la diligence possible afin d'épargner les instants de la Chambre. Je saisis parfaitement la raison d'être de votre décision : je créerais peut-être un mauvais précédent.

L'hon. M. GRAHAM : Monsieur l'Orateur s'effraye évidemment de la longueur de mon discours.

M. W. F. MACLEAN : Peut-être bien. En terminant la discussion de ce premier projet de loi, je tiens à affirmer qu'il incombe évidemment à la Chambre de s'occuper de cette question et de réglementer les chemins de fer en leur imposant l'obligation de fournir à la population du Canada un service plus satisfaisant que par le passé et, conséquence nécessaire, de compléter leur matériel, d'accroître le nombre de leurs voies de garage et, surtout, de faire plus de cas du trafic canadien. Ils allégueront sans doute que le trafic canadien surabonde à certaines saisons pour diminuer sensiblement à d'autres. Ceci est exact dans une certaine mesure. Mais le point important, c'est qu'aux époques où l'on a le plus besoin de wagons, il ne s'en trouve pas en nombre suffisant, et que les installations de tête de ligne et les voies de garage ne correspondent pas aux exigences du trafic. C'est l'insuffisance des installations de têtes de lignes, des voies de garage et du matériel qui constitue le point faible des chemins de fer canadiens. Il est temps que le Parlement du Canada s'occupe de faire combler cette lacune et exige des chemins de fer canadiens qu'ils s'emploient de leur mieux à satisfaire aux besoins du trafic de ce pays.

Je ne prétends pas faire autorité au point de dire qu'il serait sage d'effectuer une réforme dans le sens de ce projet de loi. Croyant à la nécessité d'une réforme, il me faut saisir la Chambre d'une proposition bien définie. Mon projet de loi tend expressément à imposer une amende à toute compagnie de chemin de fer qui refuse de fournir dans un délai raisonnable les wagons demandés par un expéditeur, et à imposer

une amende semblable à tout expéditeur qui néglige de procéder au chargement des wagons qui lui ont été fournis. Mieux vaudrait peut-être effectuer cette réforme comme on a fait dans l'état du Michigan, en autorisant la commission des chemins de fer à imposer cette amende. Mon but principal est de faire discuter la question en vue de l'accomplissement de la réforme souhaitée.

Si nous imposons cette nouvelle tâche à la commission des chemins de fer, il faudra nécessairement augmenter le personnel de cette dernière ; car elle ne peut suffire à la tâche qui lui incombe déjà. Il faudra donc en augmenter sensiblement le personnel si nous devons lui confier le soin de réglementer tous les services publics du pays.

Il sera peut-être nécessaire de la partager en deux sections comme on a fait dans l'état de New-York. Mais, d'une façon ou d'une autre, il faut que la question soit tranchée soit par le Parlement, soit par la commission des chemins de fer. Si c'est la commission que l'on chargera de ce soin, il faudra lui assurer le concours éclairé de légistes et de spécialistes en matière de chemins de fer ; elle devra pouvoir s'inspirer des conseils d'hommes au fait du mouvement des marchandises et des besoins de la population en ce qui concerne les transports. Si nous abordons la question avec la détermination de la résoudre, nous trouverons certainement une solution et, l'ayant trouvée,nous corrigerons un grave abus dont les gens ont à souffrir chaque jour.

Mon but principal, je le répète, est de faire subir à la question le feu de la discussion. Pour ma part, j'estime qu'il conviendrait de charger un comité spécial d'en faire l'étude. Il va sans dire qu'en ceci il faut s'en rapporter à la discrétion du Gouvernement. Mais j'aime à croire que le Parlement s'emparera de la question et cherchera à la résoudre. Le projet de loi n'a aucune tendance spoliatrice ou révolutionnaire ; néanmoins, les compagnies de chemin de fer du Canada se sont mis en tête qu'il faut considérer comme un brigand quiconque propose au Parlement d'établir une loi tendant à les réglementer.

J'ai rencontré l'autre jour un des plus importants personnages du monde des chemins de fer qui me salua en me qualifiant de brigand. Je lui demandai ce qu'il entendait par là ; il me répondit : " Vous attaquez les compagnies de chemin de fer, vous cherchez à leur nuire injustement." Je lui répliquai : " Tout ce que je demande, c'est que l'on oblige les compagnies de chemin de fer à user de justice envers la population de ce pays, à lui fournir des moyens suffisants de transport rapide à un prix légitime." Il n'y a rien en ceci qui sente l'injustice ou la spoliation, et je crois que le Parlement estime qu'il doit être et sera pris des mesures tendant à réglementer les chemins de fer en ce qui constitue un des griefs les plus sérieux de la population du Canada.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : Monsieur l'Orateur, lorsque l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) déposa son projet de loi—c'était en décembre, je crois—j'étais enclin à penser qu'il y avait lieu de légiférer en ce sens et que les dispositions de la loi actuelle ne s'étendaient peut-être pas à la question dont il s'agit en ce moment. Il est certain que depuis deux ou trois ans surtout les expéditeurs, les associations d'expéditeurs, les cercles agricoles et autres associations ont eu maintes fois à se plaindre de la rareté des wagons et de la lenteur du transport. Plusieurs de ces plaintes sont venues à ma connaissance; on m'a même consulté au sujet d'un certain nombre.

Depuis que l'honorable député d'York-sud a déposé son projet de loi, j'ai eu l'occasion d'étudier les dispositions de la loi actuelle relatives à cette question, et me suis convaincu qu'il n'y a pas lieu d'édicter de loi nouvelle et que nous avons déjà à notre disposition tous les moyens d'atteindre le but auquel tend le projet de loi de l'honorable député.

Je me permettrai donc de passer rapidement en revue les articles de la loi des chemins de fer qui, à mon sens, répondent toute cette question. Le premier de ces articles est le 284e, qui décrète comme suit :

La compagnie doit, selon ses pouvoirs. . .

c) Sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, les recevoir, transporter, faire descendre et délivrer, et

d) fournir et employer tous les appareils, installations et moyens convenables et nécessaires à ces fins.

Le paragraphe 6 du même article est ainsi conçu :

Pour les fins du présent article, la commission peut ordonner la construction ou l'exécution de certains ouvrages spécifiques, ou l'acquisition d'immeubles, ou la perception de certains taux spécifiés de transport, ou que des wagons, de la force motrice ou d'autre équipement soient attribués, distribués ou mis en mouvement selon que spécifie la commission, ou que des mesures, systèmes ou méthodes pris et suivis par certaine compagnie ou certaines compagnies ou par les compagnies de chemin de fer en général.

Puis l'article 317 décrète :

Toutes les compagnies doivent, dans les limites de leurs pouvoirs, accorder aux particuliers et aux compagnies toute facilité raisonnable et convenable pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises sur leurs chemins de fer ou en venant et pour l'échange des transports entre leurs chemins de fer respectifs et les rentrées du matériel roulant.

Et le paragraphe 3 de l'article 318 décrète à son tour :

Pour les fins de l'article qui précède, la commission peut ordonner la construction ou l'exécution d'ouvrages spécifiés, ou l'acquisition d'immeubles, ou la perception de taux de transport spécifiés, ou ordonner que des

wagons, de la force motrice ou d'autre équipement soient attribués, distribués, employés ou qu'il en soit fait traction dans un sens ou dans l'autre, ainsi que le signifie la commission, et que toutes démarches, systèmes ou méthodes spécifiées soient pris et suivis par certaine compagnie ou compagnies, ou par toute compagnie de chemin de fer en général.

Les articles 26 et 28 de la loi des chemins de fer autorisent la commission à rendre des ordonnances générales ou spéciales à l'égard de toutes ces matières, et le paragraphe 2 de l'article 30 l'autorise à imposer une amende n'excédant pas $100 à toute compagnie qui enfreint ces ordonnances à cet égard.

Je soutiens que, à la faveur de ces articles de la loi sur les chemins de fer, telle qu'elle se lit dans le recueil de nos lois, la commission des chemins de fer a l'autorité et les pouvoirs nécessaires pour mener à bonne fin tout ce que le représentant d'York-sud (M. W. F. Maclean) propose dans le projet de loi qu'il a déposé. Il est aussi avéré que la commission a déjà, dans une certaine mesure, étudié ce problème. La question lui a été soumise relativement aux frais de stationnement proprement dits, c'est-à-dire à l'amende que les compagnies de chemin de fer imposent aux expéditeurs ou aux consignataires en raison des retards dans le chargement ou le déchargement des wagons mis à leur disposition. Cette question a été soulevée parce que les compagnies fixaient arbitrairement les frais de stationnements exigés pour le déchargement. Pendant qu'elle étudiait l'affaire, il fut aussi question de ce qu'on appelait les frais de stationnement réciproqués. Plusieurs associations et expéditeurs avaient déposé des plaintes devant la commission et celle-ci présenta, au mois de janvier, un rapport en due forme sur le sujet. Elle dit, dans ce rapport :

Dans certains cas, les parties ont demandé que l'amende soit accordée pourvu qu'on prenne des mesures pour établir ce qu'on appelait des "frais de stationnement réciproques", ou une amende ou indemnité, relativement au retard des compagnies de chemin de fer à fournir des wagons, ou à recevoir, transporter ou délivrer la marchandise. Ce dernier sujet demande d'être mieux examiné et étudié que la commission n'a pu le faire.

Dans son rapport, la commission ajoute qu'elle a décidé d'établir un règlement applicable au service et au remorquage des wagons. Ce règlement a été promulgué au mois de janvier 1906, bien que la commission n'ait jamais résolu la question des frais de stationnement réciproques. Ce que les compagnies exigent aujourd'hui, elles l'exigent en vertu du règlement qui est entré en vigueur au mois de janvier 1906, et qui a été établi par la commission autorisée par la loi sur les chemins de fer. L'autre question, celle des frais de stationnement réciproques est encore à l'étude.

Au cours des deux derniers jours, j'ai eu l'occasion de demander au secrétaire de la commission si celle-ci avait pris une décision, mais il m'a appris que la question était encore pendante et que la commission en retardait la solution afin de voir quel sera le résultat du présent règlement concernant le service des wagons, lorsqu'il aura été soumis à un essai raisonnable.

Il est certain que, depuis deux ou trois ans, la rareté des wagons a créé des embarras graves au Canada, mais peut-on prétendre à bon droit, ainsi que le représentant d'York-sud a voulu le soutenir, que les compagnies de chemins de fer sont vraiment responsables de l'état de choses dont le Canada a souffert? Mon honorable ami soutient que les chemins de fer canadiens ont mis leurs meilleurs wagons, leurs plus puissantes locomotives et leur outillage le plus perfectionné à la disposition des expéditeurs américains, au détriment des expéditeurs canadiens. L'honorable député soutient également, et il sait fort bien, que, pour le transport des denrées américaines sur le territoire canadien, nos compagnies ont à faire face à des tarifs dits de concurrence et, comme l'honorable député le déclare lui-même, ces denrées sont transportées au Canada, à partir des endroits situés aux Etats-Unis, en vertu d'un tarif d'entier parcours à un taux moins élevé que le taux du transport local des marchandises canadiennes. S'ils font ce qu'on leur reproche, les chemins de fer canadiens se mettent eux-mêmes sur un pied d'infériorité, en acceptant à tous ces endroits les denrées américaines à des taux plus bas que ceux qu'ils peuvent obtenir au pays où tous les wagons dont les compagnies peuvent disposer sont fort recherchés sous l'empire de tarifs-marchandises plus élevés. Je suis d'avis que les administrateurs des chemins de fer surveillent leurs intérêts avec un soin jaloux, et qu'ils ne toléreraient pas un seul instant un état de choses aussi anormal s'ils pouvaient y mettre fin.

En réalité, il est de l'intérêt de toutes les compagnies de chemins de fer de faire en sorte que tous leurs wagons ne soient pas seulement utilisés, mais qu'ils soient remorqués avec la plus grande rapidité. Depuis deux ou trois ans, les compagnies canadiennes ont déployé des efforts gigantesques et dépensé des sommes d'argent considérables pour améliorer leurs moyens de transport, établir des installations terminales, des voies d'aiguillage et de garage, diminuer les pentes, redresser les courbes et se procurer des locomotives et des wagons. Je ne crois pas qu'on puisse en justice tenir les chemins de fer responsables de la situation qui prévaut depuis deux ou trois ans. La somme véritable des difficultés se trouve dans les conditions anormales auxquelles le commerce a été soumis au Canada depuis quatre ou cinq ans. Le commerce a pris des développements et le pays a fait des progrès énormes auxquels personne ne s'attendait probablement. Les compagnies de chemins de fer n'ont rien négligé pour suivre les pro-

grès du commerce, mais elles n'ont pas été à la hauteur de la situation, bien que je lise dans les journaux, non seulement du Canada mais des Etats-Unis, qu'en toute probabilité, nous n'aurons pas à nous plaindre, cette année, du nombre insuffisant des wagons, ni du retard dans le transport des marchandises. J'ai consulté une brochure publiée pour la première fois cette année sous le titre de "Statistique des chemins de fer du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1907", par M. J. Lambert Payne, contrôleur de la statistique des chemins de fer, ouvrage très utile qui renferme une foule de renseignements intéressants et précieux. A la page 20 de la brochure, M. Payne dit que les résultats découlant de l'acquisition du nouveau matériel par les chemins de fer du Canada :

Sont encourageants mais embarrassants. La comparaison des rapports de 1906 et de 1907 donne le résultat suivant:

| | 1906. | 1907. | Augmentation. |
|---|---|---|---|
| Locomotives.. .. .. .. | 2,931 | 3,504 | 573 |
| Wagons à marchandises.. .. .. .. .. .. | 96,565 | 113,514 | 16,949 |
| Voitures pour les voyageurs.. .. .. .. | 3,319 | 3,642 | 323 |

Cet état embrasse tous les chemins de fer du Canada. Il est aussi intéressant d'observer quelle a été l'augmentation du nombre des wagons, l'année dernière :

Pour le transport des marchandises, les nouveaux wagons se répartissent ainsi :

| | Augmentation. |
|---|---|
| Wagons couverts et fourgons à bestiaux.. .. .. .. .. .. .. .. | 11,037 |
| Wagons plates-formes.. .. .. .. | 1,952 |
| Wagons à houille.. .. .. .. .. | 2,063 |
| Wagons-glacières.. .. .. .. .. .. | 262 |
| Wagons-freins.. .. .. .. .. .. .. | 161 |
| Autres wagons.. .. .. .. .. .. | 1,474 |

Pour autres wagons dans la liste ci-dessus on entend surtout les wagons d'ensablement, les wagons de réparations, les wagons-citernes, trucks, et wagons spéciaux.

L'an dernier, il y a eu une augmentation totale de 16,949 wagons à marchandises comparativement à l'année précédente. De ce nombre, 13,352 ont été construits au Canada; il reste donc 3,597 wagons importés au Canada des autres pays. Ce détail intéressant se trouve à la page 22. Il s'est aussi construit au Canada 397 voitures pour les voyageurs et 227 locomotives.

M. Payne fait ressortir dans son rapport que, l'an dernier, toutes les usines à locomotives et à voitures de chemins de fer du Canada ont eu autant d'ouvrage qu'elles ont pu en accomplir et ont prolongé les heures de travail.

M. TURRIFF : La brochure donne-t-elle le nombre de wagons qui ont été mis au rancart, l'an dernier ?

M. GUTHRIE : Oui, elle donne le pourcent ; j'en parlerai tantôt. Bien que toutes les usines à locomotives et à wagons aient été encombrées de commaandes et qu'on ait importé des autres pays 3,597 wagons à marchandises, les compagnies de chemins de fer n'ont pas pu, depuis deux ou trois ans, à cause des développements anormaux du commerce, faire face aux besoins des expéditeurs. Mais, ce rapport signale aussi deux causes qui ont empêché les chemins de fer de fournir assez de wagons—deux causes qui sont mentionnées par M. A. F. Dillinger qu'on représente comme l'assistant de l'inspecteur du trafic de la commission des chemins de fer. L'une d'elles est l'application de la loi sur l'observance du dimanche aux opérations des chemins de fer. Dans un rapport à la commission, M. Dillinger déclare :

L'application de la loi sur l'observance du dimanche au transport des marchandises par une compagnie lui enlève 21 pour 100 de ses ressources, ne lui laissant que 79 pour 100 de tous ses moyens.

Et M. Payne ajoute, dans son rapport :

Cette estimation est corroborée par le témoignage unanime des administrateurs de chemins de fer. Si l'on en fait l'application directe, on peut dire que le résultat de cette loi équivaut à retirer du service 23,838 fourgons à marchandises, puisque ce chiffre représente 21 pour 100 du nombre total.

L'application de la loi sur l'observance du dimanche—loi qui a reçu l'approbation chaleureuse, et presque unanime de cette Chambre—restreint beaucoup les opérations des chemins de fer pendant un jour de la semaine, et une grande partie du trafic étant complètement immobilisée pendant un jour par semaine, les chemins de fer, peuvent difficilement maintenir le mouvement ininterrompu des marchandises qu'ils entretiendraient, s'il leur était permis de faire fonctionner tous leurs services pendant les sept jours de la semaine. Le rapport fait aussi observer que :

M. Dillinger rapporte que la mise en vigueur de la loi concernant les grains du Manitoba a sérieusement nui à une répartition satisfaisante des wagons dans l'Ouest et que ce résultat a eu son contre-coup dans l'Est.

Je ne dirai que quelques mots de ce que les principaux chemins de fer ont accompli l'année dernier. Je n'ai pas les chiffres qui ont trait à l'année précédente, mais j'ai ceux de l'année dernière, et je me propose de démontrer ce que le Grand-Tronc a fait, sous forme d'achat de matériel nouveau et de prolongement de son réseau pour être en état de mieux satisfaire aux exigences du commerce de transport de ce pays. L'an dernier, le Grand-Tronc n'a pas employé moins de 31,019 fourgons à marchandises répartis de la manière suivante :

Matériel pour le transport des marchandises, 31 décembre 1906.

| | |
|---|---|
| Wagons couverts | 21,432 |
| Wagons à mobiliers | 434 |
| Wagons-glacières | 588 |
| Fourgons à bestiaux | 1,392 |
| Wagons à houille | 2,622 |
| Wagons plates-formes | 4,551 |
| | 31,019 |

Du 1er janvier au 31 octobre 1907, la compagnie a construit dans ses ateliers et a acheté de maisons étrangères le nouveau matériel suivant, pour le transport des marchandises:

Nouveau matériel pour le transport des marchandises acquis du 1er janvier au 31 octobre 1907.

| | |
|---|---|
| Wagons couverts | 1,250 |
| Wagons à mobiliers | 250 |
| Wagons-glacières | 400 |
| Fourgons à bestiaux | 500 |
| Wagons à houille | 1,000 |
| Wagons plates-formes | 1,550 |
| | 4,950 |

Une moyenne de vingt nouveaux wagons à marchandises pour chaque jour ouvrable de cette période de temps.

Cela représente une dépense d'environ $3,796,000. En outre, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pendant le même laps de temps, a acheté 1,597 wagons couverts et 719 wagons plates-formes, ce qui représente une dépense supplémentaire de $1,919,986; tous ces wagons font partie du matériel dont se sert le Grand-Tronc. La compagnie, pour les besoins de son trafic, a équipé 7,258 wagons à marchandises, pendant ces dix mois de l'année, et ses dépenses de ce chef ont été de $5,715,986.

Le chemin de fer canadien du Nord a aussi accompli de grands progrès relativement à l'augmentation de son matériel d'exploitation ; de fait, celui-ci n'a qu'une année ou deux d'existence. Page 85, un tableau nous donne les chiffres suivants :

Chemin de fer canadien du Nord.

Locomotives.

| | |
|---|---|
| Pour trains de voyageurs | 42 |
| Pour trains de marchandises | 137 |
| Machines à ranger | 7 |
| Total | 186 |

Depuis vingt-deux mois, la compagnie a fait usage des wagons à marchandises suivants :

| | |
|---|---|
| Wagons couverts | 5,186 |
| Wagons plates-formes | 984 |
| Fourgons à houille | 48 |
| Wagons-glacières | 52 |
| Autres wagons à marchandises | 160 |
| Total | 6,551 |

Son matériel d'exploitation comprend 6,551 wagons à marchandises de toutes sortes qui ont été mis en usage au cours des vingt-deux derniers mois. Si je consulte la statistique concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, je constate que, l'an dernier, cette compagnie a augmenté le nombre de ses locomotives de 185, celui de ses voitures de touristes et de colons et de ses fourgons aux bagages, de 194 ; celui de ses wagons à marchandises et à bestiaux, de 6,255 en tout. Je constate que, pendant les sept années qui se sont écoulées depuis 1901 à ce jour, cette compagnie a ajouté à son matériel de traction 588 locomotives du dernier modèle et 20,322 wagons, à son matériel d'exploitation. Cela a coûté environ $35,000,000, abstraction faite des sommes considérables que la compagnie a dépensées pour établir de nouvelles voies de garage, diminuer les pentes et redresser les courbes; tous ces travaux ayant été exécutés afin d'augmenter la rapidité du transport des marchandises sur son réseau au Canada.

Dans ces circonstances, je ne crois pas qu'on puisse, en justice, tenir les compagnies de chemins de fer responsables de la rareté des wagons ni de la lenteur du transport des marchandises. Mais, si elles sont blâmables, le projet de loi déposé par l'honorable député (M. Maclean) ne remédiera pas à la situation. Il propose d'exiger d'une compagnie de chemin de fer une amende de un dollar par wagon, pour chaque jour où elle négligera de placer des wagons à l'endroit désigné, après avoir reçu une demande quatre-vingt-seize heures d'avance. Je suis persuadé que le bill, tel que rédigé, n'exprime pas les véritables intentions de l'honorable député. Les dispositions sont certainement mal coordonnées et, pour preuve, je ferai observer qu'elles ne fixent pas le nombre de wagons qu'une personne pourra exiger ; de sorte que, si on demandait à une compagnie de chemin de fer 10,000 wagons, elle serait tenue de payer un dollar par jour pour chaque wagon qu'elle n'aurait pas fourni dans un délai de quatre-vingt-seize heures.

Je suis persuadé, et l'honorable député (M. Maclean) nous l'a déclaré, que son véritable dessein était de saisir la Chambre de cette question, et il a probablement atteint son but. Je soutiens que cette Chambre n'est pas l'endroit où l'on puisse trouver la solution d'un problème de chemin de fer aussi compliquée que celui-ci. Nous avons à la commission des chemins de fer trois personnes très habiles et fort au courant de ces questions. Elles ont juridiction, et toute l'affaire peut être soumise, ses détails peuvent être examinés et l'avis de spécialistes peut être obtenu d'une manière plus satisfaisante qu'à la Chambre des communes qui n'a ni les connaissances ni les moyens nécessaires pour régler cette question aussi bien que la commission des chemins de fer. Je prétends qu'en matière de chemin de fer, les législateurs doivent être plutôt portés à étendre qu'à restreindre les pouvoirs et la juridiction d'une commission spécialement nommée à cet effet. Je suis d'avis que, malgré les bons résultats qui peuvent découler de la discussion, la proposition de l'honorable député n'est pas accep-

table, et que le mieux que puisse faire la Chambre c'est de laisser l'affaire entre les mains de la commission des chemins de fer.

M. KEMP : L'honorable député (M. Guthrie) peut-il me dire si c'est la loi sur les chemins de fer ou un règlement de la commission qui permet aux chemins de fer d'exiger des expéditeurs un dollar par jour pour frais de stationnement ?

M. GUTHRIE : C'était un règlement des chemins de fer dont on s'est plaint. Alors, au mois de janvier 1906, la commission a adopté le règlement concernant le service des wagons qui impose cette amende de un dollar par jour.

M. KEMP : Elle ne s'applique pas aux deux parties.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : Je n'ai pas toujours pu partager les opinions du représentant d'York-sud (M. Maclean) en matière de législation des chemins de fer, mais dans cette circonstance, j'approuve de grand cœur le principe qui est à la base de son projet de loi. J'ai moi-même demandé à la commission des chemins de fer d'appliquer ce principe, à sa première réunion à Toronto, en 1904 et, depuis, nombre d'associations influentes répandues dans tout le Canada ont prôné la même doctrine. Toutefois celui-ci a été rédigé avec peu de soin, et il y a plusieurs détails que je ne puis admettre bien que j'accepte les grandes lignes du projet de loi. On ne saurait nier qu'à l'heure qu'il est les expédients soient soumis à de grands inconvénients dans toute l'étendue du pays. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), qui a combattu le projet de loi, ne l'a pas nié.

Le premier grief c'est qu'un expéditeur ne peut pas obtenir de wagons, parfois, pendant des semaines et, parfois, pendant des mois. Le second grief c'est que les wagons, mis à sa disposition et chargés, prennent, pour accomplir le voyage, deux ou trois fois plus de temps qu'il n'en faudrait si les chemins de fer étaient convenablement administrés. Il y a vingt-cinq ans que j'expédie des marchandises et je me propose de raconter ce qui m'est arrivé afin de prouver qu'il en est ainsi. Depuis dix ans, nous n'avons pas pu obtenir de wagons pendant la saison de l'année où il importe de transporter rapidement les produits périssables. Certaines années, cet inconvénient se fait plus vivement sentir. La situation empirant graduellement, l'an dernier, elle a été plus intolérable que jamais et nous n'avons pas pu expédier les produits périssables avant qu'ils eussent été détruits, gâtés ou sérieusement endommagés par la gelée. Comme le dit cette brochure, les compagnies de chemins de fer répondent qu'elles fournissent des wagons aussi rapidement que possible, tous leurs wagons sont utilisés autant qu'ils peuvent l'être et qu'elles achètent aux Etats-Unis tous ceux qu'elles peuvent se procurer. C'est possible, mais il n'en est pas moins vrai qu'elles n'ont pas le nombre voulu de wagons, et il semble également évident qu'aucune des grandes compagnies qui desservent le commerce au Canada ne manque des fonds nécessaires. Je soutiens qu'elles devraient pouvoir se procurer des wagons d'une manière ou d'une autre. Les déclarations contenues dans cette brochure sont une condamnation des tentatives qu'elles ont faites à cet effet. La brochure donne un état préparé par M. Chrysler pour les chemins de fer du Canada et indique le nombre de wagons employés pour le transport sur une distance d'un mille de chaque 10,000 tonnes de marchandises. Cet état couvre une période de quatre années et fait connaître quelle a été l'augmentation du nombre des wagons pendant ce laps de temps. Je constate que, pendant ces quatre ans, le Pacifique-Canadien a augmenté de 8 p. 100 la proportion du nombre de wagons par 10,000 tonnes de marchandises transportées sur une distance d'un mille ; le Grand-Tronc, de 20 p 100 ; le Union Pacific, de 24 p. 100 ; le chemin de fer de l'Erié, de 25 p. 100 ; le chemin de fer Baltimore-Ohio, de 50 p. 100; le chemin de fer Alton-Topeka-Santa-Fe, de 16 p. 100; le Chicago-Northwestern, de 16 p. 100 ; le Northern-Pacific, de 14 p. 100; le Chicago-Rock-Island-Pacific, de 14 p. 100: le chemin de fer Illinois-Central, de 20 p. 100; le Chicago-Milwaukee, Central, de 23 p. 100; le Chicago-Burlington-Quincy, de 30 p. 100 ; et le Great-Northern, de 10 p. 100.

Cet état démontre que le Pacifique-Canadien a beaucoup moins augmenté la proportion de ses wagons que tous les autres chemins, sauf deux que je n'ai pas mentionnés, à savoir, le Southern et le New-York-New-Hampshire-Hartford.

Je prétends que nos chemins de fer n'ont pas rempli leur devoir, même lorsqu'il s'est agi de fournir un nombre suffisant de wagons pour faire face à l'augmentation rapide du trafic. Je n'aime pas à raconter ce qui m'est arrivé ; cependant, l'automne dernier, pendant six semaines consécutives, du 15 octobre au 20 novembre, j'ai demandé au Pacifique-Canadien des wagons-glacières pour expédier au Nord-Ouest des fruits, produits qui se gâtent le plus rapidement. J'ai eu besoin d'environ vingt-cinq wagons pendant ces six semaines, mais je n'en ai obtenu qu'un. J'ai donc été obligé de charrier tous mes fruits à deux milles de distance jusqu'à la station du Grand-Tronc et de les expédier par les voies ferrées américaines passant par Chicago, procurant ainsi de l'ouvrage à des Américains plutôt qu'à des Canadiens, bien que je préfère me servir des chemins de fer canadiens, lorsque l'occasion s'en présente.

Comment remédier à cette situation? Il doit y avoir une répartition injuste et fautive des wagons. Le chemin de fer doit être mal administré, car ce qui m'est arrivé arrive à la moitié des expéditeurs de mon district. Le Pacifique-Canadien avait de

nombreux wagons-glacières quelque part pendant ces six semaines, car il faisait des affaires. Or, y avait-il au Canada un endroit où le besoin de ces wagons se faisait plus vivement sentir à cette saison de l'année?

Pour s'excuser, les compagnies de chemins de fer disent : vous devriez répartir vos expéditions sur une plus longue période ; il nous est impossible de fournir assez de wagons pendant une courte saison de deux ou trois mois. Cette excuse ne vaut rien. Au pays, il n'y a que les compagnies de chemins de fer qui font ce raisonnement. Cela ressemble à un cultivateur qui dirait au temps de la récolte : Je ne puis garder trois ou quatre lieuses car je ne puis pas les utilisée toute l'année durant ; je n'en garderai qu'une et je m'en servirai jusqu'à la fin de la récolte. Dans toutes les entreprises, on se prépare à faire face à la plus grande somme d'ouvrage. Supposons que le gérant d'une fabrique de conserves dise à un horticulteur : Nous ne pouvous pas nous procurer en ce moment deux cents employés pour préparer les fruits ; répartissez vos envois sur toute l'année de manière à alimenter constamment notre établissement, en janvier et en février aussi bien qu'en octobre. Celui qui tiendrait ce langage passerait pour un insensé. Que dirait-on d'une compagnie d'énergie électrique qui ne fournirait pas un courant suffisant au moment critique, entre 4 et 6 heures, lorsque le public a besoin de la plus grande quantité de force motrice, sous prétexte qu'elle ne peut pas le faire parce qu'à d'autres heures de la journée la quantité exigée est moindre ? Cependant, voilà ce que disent les compagnies de chemins de fer relativement à la fourniture des wagons.

D'ailleurs, est-il vrai que le trafic soit plus considérables pendant les mois d'octobre et de novembre ? Dans cette brochure préparée par M. Chrysler pour le compte des compagnies de chemins de fer du Canada, celles-ci donnent un tableau indiquant le poids des marchandises transportées pendant chaque mois de l'année, et ce tableau contredit carrément leur propre théorie. Le chiffre le plus élevé appartient au mois d'octobre, 1,917,000,000 tonnes. Le chiffre suivant, 1,915,000,000 tonnes, à peu près le même qu'en octobre, se rencontre au mois de mai. Abstraction faite des deux mois d'hiver, décembre et janvier, je constate que, pendant les dix autres mois, le poids le plus lourd a été de 1,917,000,000 tonnes et le poids le plus léger, de 1,625,000,000, ce qui n'est pas un écart considérable. De fait, le poids le plus lourd, celui des marchandises transportées en octobre, ne dépasse que de 12½ p. 100 la moyenne des mois, abstraction faite des mois de janvier et de février, pendant lesquels le poids des marchandises transportées a été de 1,365,000,000 et 1,353,000,000, respectivement, ou de 20 p. 100 seulement de moins que la moyenne de l'année. Qu'est-ce que

M. E. D. SMITH.

les chemins de fer feraient des marchandises, si nous les leur confions pendant les mois d'hiver. Nous ne pouvons pas les transporter, diraient-ils, parce que la voie est couverte de neige. Cependant, pendant ces mois-là, ils transportent un poids total qui n'est inférieur au poids moyen de l'année que de 20 p. 100. Ainsi leur plaidoyer à l'effet que nous cherchons à les encombrer de marchandises pendant deux mois de l'automne n'est pas corroboré par les faits qu'ils citent eux-mêmes.

C'est la faute des chemins de fer s'ils n'ont pas assez de wagons. Ils en auraient suffisamment pour toutes les exigences du trafic, s'ils les remorquaient à la vitesse qu'exigerait un homme habile en affaires. Je désire l'établir par des preuves irréfutables. Je tiens à la main un état de toutes les expéditions que j'ai faites sur Winnipeg pendant l'automne de 1906. Je n'ai pas choisi deux ou trois cas défavorables.

Il y avait quinze ou vingt wagons qui ont pris, en moyenne, plus de dix jours pour se rendre du district de Niagara à Winnipeg. Le projet de loi du représentant d'York-sud décrète qu'un wagon doit franchir, en moyenne, 50 milles par jour. Cela serait parfaitement absurde. A ce taux-là, il faudrait 28 jours pour le rendre à Winnipeg et 60 jours pour le remorquer jusqu'à Vancouver. Je m'attendrais à voir les compagnies accepter le bill avec empressement eu égard à cette disposition. On devrait fixer différentes vitesses pour les diverses catégories de marchandises. Les fruits, qui sont des denrées périssables qui se gâtent rapidement, devraient être transportés plus rapidement que d'autres sortes de marchandises. Je puis mentionner les numéros des wagons, la date de leur départ et celle de leur arrivée à Winnipeg. Cependant, je ne veux pas retarder les travaux de la Chambre et j'imagine qu'on se fiera à ma parole.

Le voyage devrait s'accomplir en cinq jours. Les compagnies diront probablement que ce serait une vitesse excessive; pourtant, elle n'équivaut pas à onze milles à l'heure. Il devrait y avoir, dans chaque direction un train spécial qui transporterait les denrées à une vitesse raisonnable. Tout ce que nous demandons c'est qu'on attèle un wagon au premier train de marchandises qui part. Si on le faisait, j'ose dire qu'il suffirait de la moitié des wagons que nous avons, pour le transport des marchandises.

Pendant l'automne de 1905, le gouvernement fédéral offrit de mettre quelqu'un sur cinq wagons de fruits à partir de la ville de St. Catharines jusqu'au Nord-Ouest afin de tenter un essai. Les horticulteurs choisirent un homme qui devait, non pas diriger le train, mais prendre note de la température et tâcher de mettre les fruits sur le premier train qui partirait. Or, qu'est-il arrivé? Le premier train n° 41,015, du Grand-Tronc partit de St. Catharines le 4 octobre 1905, il passa par North-Bay com-

me ceux dont j'ai parlé précédemment et comme tous ceux qui partirent de St.-Catharines sous la surveillance d'un viticulteur, et arriva à Winnipeg, le 9 octobre ; le voyage dura 5 jours et 6 heures et il y eut un retard de 24 heures nécessité par les raccordements.

Le deuxième wagon, le wagon-glacière Hanrahan portant le n° 1517, partit de St. Catharines le 6 et arriva le 11 octobre. Le voyage dura encore 5 jours et 6 heures. Le troisième wagon, n° 40,774, appartenait au New-York Central. Il partit le 10 octobre et arriva le 18. Le voyage dura donc huit jours. Le quatrième wagon, le wagon-glacière n° 82,400, du Pacifique-Canadien, partit de St. Catharines le 13 octobre et arriva le 18, exactement 5 jours plus tard, malgré des retards prolongés au cours du voyage.

Le cinquième wagon, le wagon n° 16,082 du Canadian-Northern, partit de St. Catharines le 18 octobre et arriva le 24, accomplissant le voyage en 5 jours et 6 heures. Quatre wagons se sont rendus à destination en 5 jours et 6 heures, et celui qui les accompagnait déclare que des retards inutiles ont fait perdre vingt heures pendant le trajet. Cependant, si le voyage s'était accompli en un jour de moins, la vitesse n'eut pas été autre que celle du train qui transporte constamment des bestiaux de Chicago à Montréal. Ce train arrive à l'heure tous les jours de l'année. Les fruits de notre district sont transportés par ce train, de Toronto à Montréal, en 36 heures. A la même vitesse, il faudrait cinq jours pour les rendre à Winnipeg, à peu près ce qu'a duré le voyage lorsqu'un horticulteur était sur le wagon pour prévenir les retards qu'aurait causés le stationnement aux bifurcations.

Que fit cet horticulteur afin de faire remorquer son wagon le plus promptement possible. Il prit le train et, rendu à Toronto, il donna, j'imagine, 50 cents au conducteur, en lui disant : Faites en sorte que ce wagon soit attelé au premier train et, grâce à cette dépense de 50 cents il fit atteler le wagon au premier train qui partit pour Winnipeg. Rendu à North-Bay, il donna probablement un autre demi-dollar pour faire atteler son wagon au premier train qui partirait pour Winnipeg. Il ne pouvait pas accélérer la vitesse du train ; celui-ci n'a pas parcouru plus rapidement le trajet de Niagara à Winnipeg, mais cet individu a pu, dans chaque cas, faire partir son wagon avec le premier train, tandis que, d'ordinaire, les wagons passent la moitié ou les deux tiers du temps sur les voies de garage ou d'aiguillage, en attendant que quelqu'un les découvre et les mette en route. C'est un état de choses scandaleux qui chaque année fait perdre aux expéditeurs des centaines et des milliers de dollars. Et ces pertes pourraient être évitées si les chemins de fer étaient habilement administrés, et si les wagons étaient remorqués comme ils le seraient si quelqu'un en prenait soin. Les compagnies auraient assez de wagons pour répondre promptement aux demandes de tous les expéditeurs, sans en acheter un seul.

Il faut assurément remédier à la situation. Le représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) dit qu'on doit s'adresser à la commission des chemins de fer. Je suis d'accord avec lui jusqu'à un certain point. C'est l'argument qu'a invoqué M. Chrysler au nom des chemins de fer, à savoir que la commission a de pleins pouvoirs et qu'elle fera ce que les expéditeurs lui demanderont. C'est possible, mais elle ne le fait pas. Je désire citer quelques extraits des décisions de la commission afin de démontrer qu'elle ne le fait pas et qu'elle ne se propose pas de le faire. Elle prétend avoir assez d'ouvrage sans cela et que si nous avons des dommages-intérêts à réclamer des compagnies de chemins de fer, nous devons nous adresser aux cours de justice. Je n'entends pas dire que la commission adoptera pas de règlement. Elle en adoptera peut-être. Aux termes de la loi sur les chemins de fer, elle a des pouvoirs absolus pour adopter des règlements et imposer des amendes. Une foule d'articles de la loi lui confèrent tous les pouvoirs nécessaires, mais elle prétexte qu'elle n'a pas à s'occuper des anciennes contraventions. Elle a mission d'établir des règlements et de fixer les tarifs mais les anciennes contraventions ne la concernent pas. Il faut en saisir les tribunaux. Il y a quelques années, lorsque les chambres de commerce, les industriels et les cultivateurs réclamèrent à grands cris l'établissement d'une commission, de quels arguments se sont-ils servis, pourquoi demandaient-ils une commission ? Le public en voulait une pour deux raisons. D'abord, pour réglementer convenablement les tarifs et, ensuite, pour vider les litiges promptement et à peu de frais. Si un expéditeur qui a une réclamation contre une compagnie de chemin de fer est tenu de la faire valoir devant les tribunaux, il fait aussi bien d'y renoncer. Il y a trop de cours de justice en ce pays. Le cultivateur ou l'expéditeur qui a une réclamation contre une compagnie sait que, s'il obtient gain de cause en première instance, ses déboires ne feront que commencer. Le procès sera instruit par un deuxième tribunal et, peut-être, par un troisième, et le pauvre hère sera ruiné. Par conséquent, un petit nombre plaide contre une compagnie de chemin de fer. Voilà l'une des multiples raisons qui ont engagé le public à demander une commission des chemins de fer. Mais la commission renonce complètement à son droit de régler de semblables griefs. Qu'on me permette de donner un exemple ou deux, pour prouver ce que j'avance.

Au sujet de la plainte de la compagnie Brown frères contre la compagnie du chemin de fer canadien du Nord.

Les employés allèguent que, le 2 mai 1906, ils ont remis à la compagnie du chemin de

fer canadien du Nord, à Warman (Alberta), 2 boîtes de plants de pépinière, expédiées à L. H. Daly, de Vegreville (Alberta), et qu'ils ont complètement perdu ces articles parce que la compagnie a négligé ou refusé de les transporter et de les délivrer sans délai.

Il appert de la réponse à cette plainte déposée au nom de la compagnie de chemin de fer que quinze jours se sont écoulés entre la remise de ces articles à la bifurcation de Warman et leur arrivée à Vegreville, à 262 milles de distance, et la commission notifia à la compagnie de chemin de fer qu'elle était d'avis que, dans les circonstances, la compagnie devait tenir compte de la demande d'indemnité de la compagnie Brown frères, et prendre des mesures afin d'éviter la répétition de semblables retards.

Le chef de la commission a décidé, le 12 de mars 1907, que, aux termes de la loi sur les chemins de fer, la commission n'a pas le pouvoir d'accorder une indemnité aux intéressés pour les retards qui se produisent dans la transmission des marchandises, vu que la loi décrète formellement qu'ils doivent avoir recours aux tribunaux ordinaires; que le rôle de la commission est d'exiger qu'on fournisse les commodités voulues et qu'on transporte les marchandises sans délai, lorsque les circonstances lui permettront d'intervenir, mais que, lorsqu'une affaire est terminée, la commission ne peut s'en occuper que si la nécessité de prendre des mesures pour prévenir de semblables retards à l'avenir lui est démontrée.

L'une des principales attributions de cette commission c'est de s'occuper des anciennes transactions, mais elle refuse absolument de s'en prévaloir.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député pense-t-il que la commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir d'instruire et de juger des actions en dommages-intérêts?

M. E. D. SMITH : Oui ; la commission du commerce entre états a ce pouvoir.

L'hon. M. GRAHAM : Prenez garde !

M. E. D. SMITH : J'ai ici des rapports de cette commission qui prouvent qu'elle l'a déjà fait. Voici la cause de l'Union américaine des fruitiers de Cincinnati (Ohio) contre la compagnie du chemin de fer Cincinnati-Nouvelle-Orléans-Texas :

De plus, il est ordonné d'enjoindre et de prescrire à ladite défenderesse, et il lui est, par le présent jugement, enjoint et prescrit, d'annuler ses tarifs pour le transport des fraises en wagons-glacières, ou d'établir et de mettre en vigueur, le 15e jour de septembre ou avant, et d'appliquer au transport ou à la réfrigération des fraises pendant le transport, à wagons pleins, sur sa ligne de chemin de fer, des points de départ jusqu'à Cincinnati, un tarif n'excédent pas 22 centins par manne renfermant 24 chopines, le minimum de chargement étant de 450 mannes par wagon.

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agissait d'un tarif trop élevé.

M. E. D. SMITH : C'était une demande d'indemnité à cause des prix trop élevés que la compagnie avait exigés et voici quelle a été la décision :

M. E. D. SMITH.

De plus, il est ordonné que la demanderesse paiera, comme dédommagement, aux expéditeurs lésés, pour les fraises transportées pendant la saison de 1907, la différence entre le prix excessif de 27 centins par manne, et le prix de 22 centins par manne, aujourd'hui déclaré raisonnable et légal.

Voilà un exemple. En voici un autre, la cause de E. W. Presley, contre la compagnie de chemin de fer Gulf-Colorado-Santa-Fe et la compagnie de chemin de fer St.-Louis-Southeastern, du Texas. Voici la décision :

Le plaignant a le droit de recouvrer des défenderesses la somme de $404.96, à titre d'indemnité pour les prix excessifs et déraisonnables exigés pour des chargements déterminés de graines de cotonnier expédiés sous l'empire des tarifs incriminés.

M. LANCASTER : Puis-je demander à l'honorable député (M. E. D. Smith) si ce sont des amendes ou des indemnités comme en accordent les tribunaux civils? La commission entreprend-elle d'accorder au demandeur un recours en dommages-intérêts contre la compagnie de chemin de fer.

M. E. D. SMITH : Je crois que, dans la plupart de ces cas, il s'agit de prix excessifs, mais voici une autre plainte contre une compagnie de chemin de fer qui avait acheminé les marchandises par une mauvaise route. Elle aurait dû les envoyer dans une certaine direction et elle les avait dirigées dans une autre. Voici la décision :

Il est ordonné qu'il soit enjoint et prescrit, et il est par le présent enjoint et prescrit, à la défenderesse, la compagnie de chemin de fer Northern-Pacific, de payer, le 1er jour de janvier 1908, ou avant, à la plaignante, la compagnie de papeterie Hennipin, la somme de mille sept cent seize dollars et soixante-deux centins ($1,716.62), à titre d'indemnité pour le paiement d'un compte excessif et déraisonnable provenenant d'un mauvais acheminement de six pleins wagons de papier à imprimer.

M. W. F. MACLEAN : Voilà un exemple.

L'hon. M. GRAHAM : Mon désir n'est pas d'interrompre l'honorable député (M. E. D. Smith), mais de me renseigner. J'ai étudié la question et je crois qu'il comprendra qu'il y a une distinction entre imposer une amende et exiger le remboursement de ce qu'on a exigé de trop. Dans ce cas-ci, la marchandise avait été mal acheminée et on avait exigé un prix trop élevé du plaignant. C'est un cas de remboursement et rien de plus.

M. E. D. SMITH : Les autres décisions sont basées sur les mêmes raisons—les prix excessifs qu'on avait exigés. Mais, ce ne sont que quelques décisions que j'ai relevées. J'ignore quels autres pouvoirs peut posséder la commission du commerce entre états. Si notre commission n'a pas ce pouvoir, elle devrait l'avoir, autrement quel sera le recours de l'expéditeur? Examinons le cas de Brown frères que j'ai mentionné. La commission les déboute sous le prétexte qu'elle

n'a pas juridiction . Ils poursuivent en justice la compagnie de chemin de fer. La première chose qu'on leur oppose c'est la lettre de voiture qui déclare que l'expéditeur prend tous les risques, et elle porte leur signature. L'expéditeur signe—il est obligé de signer s'il ne veut pas payer 25 p. 100 de plus—cette lettre de voiture qui déclare que les marchandises sont transportées aux risques de l'expéditeur en cas de détérioration. J'ai eu affaire à une compagnie de chemin de fer qui a pris 20 jours pour transporter des plants de pépinière du district de Niagara à Howick, dans la province de Québec. Lorsque ces plants furent rendus là-bas, les cultivateurs ne voulurent pas les accepter. Ils ne les examinèrent pas, mais la saison était finie et ils jugèrent que les plants devaient être morts. Ç'a été une perte sèche pour moi. Je me suis adressé à la commission des chemins de fer qui m'a répondu qu'elle n'avait pas juridiction.

Naturellement, on ne peut pas avoir recours aux tribunaux parce qu'en signant la lettre de voiture, on a accepté tous les risques. Il me semble que la commission des chemins de fer devrait avoir le pouvoir de régler une affaire semblable. Et, si le bill de l'honorable député ne prévoit pas ce cas, j'espère que le Gouvernement déposera bientôt un projet de loi lui conférant ce pouvoir et l'obligeant à l'exercer. A quoi servirait à la commission de réglementer la vitesse des trains, si elle n'est pas autorisée à imposer une amende ? Je soutiens que le but de la population canadienne lorsqu'elle a demandé la nomination d'une commission des chemins de fer n'a pas été atteint, si cette commission n'a pas le pouvoir d'accorder une indemnité dans un cas comme celui-ci.

M. KEMP : L'honorable député peut-il nous dire quelle a été la cause du retard de 20 jours dans le cas dont il a parlé ? Qu'est-ce que la compagnie a fait des marchandises, dans l'intervalle ?

M. E. D. SMITH : Je ne l'ai jamais su. Je pourrais citer d'autres exemples. Voici le cas d'une expédition faite le 22 mai. Un lot de marchandises fut expédié à Bowmanville, à 150 milles de Winona. Ces marchandises furent transportées avec d'autres sur le wagon n° 300,478 se rendant à l'est de Toronto. Ce wagon aurait dû se rendre à Bowmanville, la première station. Il y arriva au bout d'une quinzaine. Tous ceux auxquels les marchandises étaient consignées se rendirent à la gare pendant cinq ou six jours puis cessèrent d'y aller. Une personne écrivit qu'elle s'y était rendue jusqu'au 13 mai, la veille du jour de l'arrivée du wagon et qu'elle avait refusé de s'y rendre de nouveau.

M. BERGERON : Quelle raison la compagnie a-t-elle donnée pour motiver ce retard ?

M. E. D. SMITH : Elle n'a point donné de raison. Nous n'en obtenons jamais justice. Elle rejette toute la responsabilité sur l'expéditeur, sous le prétexte qu'il l'a assumée en signant la lettre de voiture. Nous nous adressons en premier lieu à la compagnie de chemin de fer—c'est ce que j'ai fait dans le cas des marchandises expédiées à Howick.

M. BERGERON : Quel est le risque—celui d'un accident ?

M. E. D. SMITH : Non, les compagnies, ne prétendent jamais que c'est un accident, mais un simple retard.

M. KEMP : Quels seraient les frais de stationnement exigibles si le chargement était moindre qu'un plein wagon ?

M. E. D. SMITH : Je suis d'avis de fixer une certaine vitesse pour chaque catégorie de marchandises, par wagon complet et pour un chargement moindre qu'un wagon; plus élevée serait la classe des marchandises, plus grande serait la vitesse qui serait aussi plus grande dans le cas d'un wagon plein que dans le cas d'un chargement moindre.

Il faudrait beaucoup de temps et de connaissances pratiques pour coordonner un plan de cette nature.

M. W. F. MACLEAN : Il faudrait en régler les dispositions.

M. E. D. SMITH : Oui. La commission des chemins de fer devrait être autorisée à réglementer la vitesse des trains selon la nature des marchandises, et à fixer l'amende à imposer aux compagnies contrevenantes. Ou bien, elle devrait être autorisée à imposer une amende dans les cas de délais inutiles, les commissaires eux-mêmes étant les juges de ces contraventions.

M. R. L. BORDEN : Comment rendre ce plan exécutoire. Vous pouvez prescrire différentes vitesses, mais n'avoir qu'un nombre limité de fourgons dans un train. Je saisis l'importance de cette proposition, mais je ne vois pas qu'elle soit praticable.

M. E. D. SMITH : Il n'y a pas d'inconvénients à transporter aussi rapidement les dernières comme les premières classes de marchandises.

L'hon. M. GRAHAM : C'est probablement praticable quand il n'y a qu'un seul fourgon, mais quand il y en a plusieurs ?

M. LENNOX : La cause des retards est en grande partie l'immobilisation des fourgons aux stations.

M. E. D. SMITH : Il devrait y avoir un service de transport rapide pour les marchandises entre des villes comme Toronto et Winnipeg. Tous les fourgons chargés de produits périssables composeraient les trains de ce service. Si leur nombre n'est pas assez considérable, il n'y a pas d'inconvénient à compléter les trains avec des four-

gons de marchandises d'une classe inférieure.

W. F. MACLEAN : Les compagnies ne devraient pas avoir la liberté d'abandonner un wagon ici et là et de l'y laisser.

M. E. D. SMITH : Mon voisin, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) me fait la remarque : Et si la locomotive ne peut traîner ce convoi ? Je ne crois pas qu'il y ait assez de produits périssables en transit entre Toronto et Winnipeg pour nécessiter plus d'un train à la fois. Je ne veux pas être déraisonnable à l'endroit des compagnies ; elles doivent avoir toute la latitude possible ; mais, de nos jours, elles abusent certainement de cette latitude. Par exemple, dans le cas de Winnipeg qu'on a cité, les marchandises étaient accompagnées d'un surveillant, et le transport s'est effectué en cinq jours et six heures. Il ne faut pas nous faire perdre un chargement de marchandises par un transit déraisonnablement prolongé. Je pourrais citer vingt exemples où le transport s'est effectué si lentement que c'était une surprise qu'elle ne se fussent pas gâtées. Dans un cas, les rats eurent le temps de les manger. Un wagon chargé de sucre partit d'Halifax le 5 février et arriva à Hamilton le 18 mars. Deux wagons d'autres marchandises subirent le même sort. Il y a des milliers d'exemples de ce genre. C'est impardonnable, et le remède me parait être incontestablement l'imposition d'une amende par la compagnie de chemin de fer. Les compagnies disent : C'est bien bel et bon d'imposer des amendes, mais nous faisons de notre mieux. Je crois avoir établi qu'elles ne font pas leur possible. Qui osera dire qu'il faut 20 jours pour expédier des caisses de marchandises de Niagara à Howick, dans la province de Québec, et 15 jours de Niagara à Bowanville ? J'ai cité des cas où des marchandises expédiées de Toronto à Hamilton sont restées 10 jours et plus en cours de route, quand le trajet devrait se faire en deux heures. Le fait est que la plupart des chargements, par wagon ou fraction de wagon, sont de 2 à 10 fois plus longtemps en cours de route que s'ils étaient expédiés par le premier train de raccordement à chaque point d'intersection.

Dans cette brochure, les compagnies de chemins de fer allèguent, et c'est leur argument contre les expéditeurs, que ceux-ci immobilisent inutilement le matériel roulant en détenant les wagons au-delà des 48 heures allouées pour le déchargement ; qu'ils préfèrent payer $1 de frais de stationnement par jour que d'être obligés de se construire des entrepôts frigorifiques. Je consentirais volontiers à permettre aux chemins de fer d'imposer une amende de $2 ou $3 par jour pour la détention d'un wagon au delà d'un certain temps.

Quarante-huit heures suffisent, et il n'est que juste que l'expéditeur qui garde un wagon plus longtemps soit imposé davantage, mais pourvu qu'il y ait réciprocité, pour que les compagnies de chemins de fer s'engagent à fournir des wagons requis dans un temps raisonnable et à expédier les marchandises à une vitesse raisonnable. Quelquefois les compagnies semblent n'avoir aucun souci du stationnement inutile des wagons.

En voici un exemple. L'automne dernier, je me fis expédier de l'usine de mon ami à Wallaceburg deux wagons de sucre. Après avoir attendu une semaine, je télégraphiai de chez moi à Niagara pour savoir où ils étaient. Il prit des renseignements et les trouva à Hamilton, où ils étaient depuis quatre jours. J'appelai l'agent du chemin de fer à Hamilton et lui demandai où étaient mes marchandises. Il me fit réponse qu'il n'en savait rien. J'appelai alors l'agent de la ligne de raccordement, et il me répondit qu'il les détenait en attendant le règlement d'une petite difficulté avec l'autre chemin de fer au sujet du prix du transport. Je voulus savoir la différence dans les tarifs, croyant qu'il valait mieux pour moi de payer cette différence que de souffrir plus de retard, et il me répondit que c'était 60 cents. Il avait détenu plusieurs wagons chargés de sucre pour la bagatelle de 60 cents. Apparemment, les compagnies n'étaient pas à court de wagons, bien que ce fût au cœur de l'automne, quand les wagons sont le plus demandés.

La question est d'intérêt universel, et il faut la régler. L'honorable député d'York-sud a lu des résolutions adoptées par les associations commerciales et les chambres de commerce dans toutes les parties de l'ouest réclamant quelque mesure de soulagement. Je vais lire une résolution adoptée en septembre 1907, par l'association des manufacturiers canadiens, une des plus puissantes collectivités du pays :

Considérant que les investigations qu'a tenues et que tient encore la commission des chemins de fer établissent hors de tout doute que les compagnies ont complètement failli à la tâche de fournir le matériel de traction voulu et les moyens requis et convenables pour le mouvement du commerce au Canada ;

Considérant que la compagnie de chemin de fer a prescrit certains règlements qui prévoient l'imposition de frais supplémentaires aux expéditeurs ou aux destinataires qui gardent au delà de la période de temps allouée des wagons sans chargement ou pour être chargés ;

Considérant que les règlements prescrits par la compagnie des chemins de fer prévoient certaines exceptions, mais qu'en cas de contestations ils laissent invariablement la preuve à charge de l'expéditeur ou du destinataire, tandis que l'arbitre est à la nomination et placé sous l'autorité des compagnies des chemins de fer intéressés ;

L'association des manufacturiers canadiens, réunis en congrès, décide de pétitionner respectueusement l'honorable bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour obtenir qu'elle trouve et mette à exécution sans délai, un moyen de punir

les compagnies de chemins de fer qui manquent dans un espace de temps raisonnable: a) de fournir les wagons vides; b) de transporter à destination les wagons chargés; c) de disposer les wagons à leur arrivée pour en faciliter le déchargement, afin d'assurer au public un service suffisant et expéditif, le on les dispositions de la loi des chemins de fer, les expéditeurs devant jouir de la même mesure de protection que les compagnies de la part de la commission, et l'arrangement à effectuer devant prévoir à la répartition équitable par des personnes indépendantes des frais de stationnement.

Cette question est devenue pour ainsi dire un problème national. Tout les expéditeurs canadiens sentent qu'une grave injustice existe et que la nécessité s'impose de punir les compagnies de chemin de fer qui ne remplissent pas leur devoir. Comme l'a dit l'honorable député d'York-sud (M. A. F. Maclean), je ne veux pas que l'on s'imagine que je suis prédisposé contre les compagnies. Nous savons et admettons tous qu'elles rendent au pays des services que nulle autre corporation ne saurait rendre, mais, d'un autre côté, ces corporations sont autorisées par le Parlement, elles sont les créatures du Parlement, elles ont reçu d'immenses privilèges et des subventions de l'Etat, et elles sont tenues par leur constitution de servir le public et de le servir convenablement. Elles ne sont pas dans le cas des coopérations privées ; il doit y avoir quelque réciprocité, et pendant que les expéditeurs sont punis pour manquer à certaines formalités, elles doivent être punies pour manquer à leur devoir. A mon sens, c'est la seule manière d'obtenir justice de la part des chemins de fer. Presque toutes nos lois ont une disposition exécutoire prescrivant une peine contre les contrevenants, et le seul moyen d'obtenir satisfaction des compagnies de chemin de fer est de leur imposer une amende à défaut d'exécution de certaines obligations. Tant que la commission des chemins de fer continuera à faire des règlement et à s'en tenir à cela, nous n'obtiendrons jamais plus de satisfaction qu'à présent. Que propose-t-elle ? Elle propose à l'expéditeur mécontent de s'adresser à elle, quand il n'a pas les wagons demandés, vu qu'elle a le pouvoir d'ordonner aux compagnies de fournir les wagons. Qu'arriverait-il si tous les expéditeurs avaient recours à ce moyen ? Supposons que tous les expéditeurs ayant besoin de wagons et sachant qu'ils n'en pourront avoir avant un mois, à moins de recourir à des moyens extrêmes, télégraphient à la compagnie des chemins de fer, qu'arriverait-il? La compagnie serait obligée d'employer au moins 20 commis de plus. Ceux-ci seraient forcés de diviser les wagons parmi les 500 expéditeurs pétitionnaires, chose que les compagnies peuvent faire bien mieux et bien plus expéditivement qu'au moyen d'une demande par l'intermédiaire de la commission. Ce sont les compagnies qui peuvent le plus convenablement répartir les wagons, et si elles ne fait pas cette répartition aussi amplement et aussi équitablement qu'elles devraient, il doit y avoir une raison; elles seules sont responsables et elles devraient être punies. La commission des chemins de fer devrait leur imposer une amende.

Je prétends que la cause a été établie. Tôt ou tard, il faudra la régler, et plus vite on la règlera par voie d'amendes, le mieux ce sera pour le commerce national, car nous perdons chaque année des centaines de milliers de piastres par les retards apportés dans le transport des produits périssables.

J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Monsieur l'Orateur, la Chambre et le pays devront certainement une dette considérable de reconnaissance à l'honorable député d'York- sud (M. W. F. Maclean) pour avoir soulevé ce débat et avoir exposé la question dans des termes si mesurés et si modérés. Je me permettrai de dire à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) et au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qu'il n'y a pas le moindre doute que les opinions que viennent d'émettre l'honorable député d'York-sud et l'honorable député de Wentworth (M. Smith) sont partagées presque entièrement par toutes les classes de la population au Canada. Le public comprend enfin que les compagnies de chemins de fer ont joui et jouissent encore d'une trop large autorité, qu'elles ont conduit et qu'elles conduisent encore l'entreprise des transports d'une façon trop empirique, qu'elles ont ignoré complètement les expéditeurs et les destinataires, pour ne servir que leurs intérêts. Les exemples que l'honorable député d'York-sud a cités sont assez authentiques. Nous en connaissons bien d'autres dans l'Ouest, mais ces griefs sont universels dans le pays. J'ai eu moi-même connaissance d'un cas ici, à Ottawa, l'année dernière. Un expéditeur d'Ottawa envoya à Montréal deux wagons de marchandises. Ils arrivèrent à destination dans deux ou trois jours. Le destinataire fut averti, et ce n'est que 18 jours plus tard, dans un cas et 21 jours plus tard dans l'autre, que la compagnie put ou voulut placer ces deux wagons sur la voie d'évitement pour en faciliter le déchargement. Si le destinataire avait été en retard d'un jour ou de cinq jours, la compagnie lui aurait exigé, et avec raison, des frais de stationnement. J'admets, comme l'honorable député qui m'a précédé, qu'il est juste d'exiger des frais au destinataire qui ne décharge pas ses marchandises en temps voulu, et je crois que ce serait préférable de lui exiger des frais plus élevés, car alors il prendrait bien soin de ne pas garder les wagons plus longtemps qu'il ne faut. Mais si on impose de la sorte un destinataire qui ne s'empresse pas de décharger un wagon, que faire à une compagnie de chemin de fer qui fait attendre le destinataire de dix à vingt ou trente jours? Ne doit-elle pas être forcée de payer à ce

dernier les dommages qu'elle lui cause? Je crois que la proposition est raisonnable, et qu'elle s'impose, et qu'il faudra avant peu la mettre à exécution. En attendant, le Gouvernement devra s'emparer de la question et l'étudier. Je ne l'ai pas assez étudié moi-même pour dire catégoriquement si la proposition de l'honorable député d'York-sud est la meilleure possible, mais elle est certainement dans le sens voulu, et il faudra y arriver dans un avenir rapproché. Prenons, par exemple, un chargement de blé dans l'Ouest. Malheureusement nous avons eu l'année dernière une faible récolte, et dans bien des cas, les wagons n'étaient pas fort demandés, mais partout où la récolte a été passable, il a été impossible d'avoir des wagons. Dans la partie sud de ma circonscription, la récolte a été très pauvre, et par conséquent, il n'y a eu de demande de wagons qu'à quelques endroits seulement, au lieu d'à toutes les stations comme ce fut arrivé s'il n'avait pas gelé.

Mais à une station, dans cette partie, il y avait à un moment donné 400 demandes de wagons sur la liste, et personne n'en put obtenir, malgré l'attente générale. Voici à peu près comment s'opère le transport : un cultivateur fait une demande de deux ou trois wagons. Il a peut-être dans son grenier deux, trois, quatre ou cinq wagons de grain qui attendent l'expédition. Il se passe probablement un mois avant qu'il reçoive un wagon, qu'il charge de blé et qu'il destine à un certain endroit. Qu'arrive-t-il ensuite ? Il y a des centaines de cas où le cultivateur, ayant chargé un wagon et obtenu du preposé sa lettre de voiture, le wagon est conduit sur une autre voie de garage, ou est laissé sur la même voie de garage, où il stationne pendant deux, trois et quatre semaines, à l'endroit même où il a été chargé, ou bien, il est conduit à la première ou à la deuxième station plus loin, où il reste pendant des semaines. La vente avait été faite à temps pour la livraison de novembre, mais comme le grain n'atteint pas Fort-William ni Winnipeg, il est incapable de bénéficier du marché d'automne. Il souffre par conséquent des baisses qui peuvent se produire dans l'intervalle. La même chose s'est produite l'année dernière dans l'expédition du bétail. Le cas d'un de mes amis d'Alberta, qui avait un troupeau de jeunes bœufs gras à vendre, est venu à ma connaissance. Il demanda ses wagons à l'avance pour une certaine date. Il conduisit son troupeau au village voisin, et dut le faire brouter pendant six semaines autour de la station, attendant après ses wagons qu'il n'a pas eu du tout. Il dut ramener son troupeau sur sa ferme et, l'hiver dernier, sur les 4,000 bestiaux qu'il avait amenés au chemin de fer et qu'il dut ramener faute de chars, les trois quarts périrent de froid, car la saison, comme on le sait, fut exceptionnellement rigoureuse. Cet éleveur perdit de $2,000 à $3,000 en bel argent non



par sa faute, mais par la faute du chemin de fer qui ne lui a pas fourni les chars voulus.

Je pourrais citer de nombreux exemples, mais ceux-ci suffiront à montrer au ministre des Chemins de fer et des Canaux qu'il faut agir et agir avec détermination avant peut. Si la commission des chemins de fer n'a pas encore le pouvoir de régler ces questions, le Gouvernement et le Parlement doivent l'en revêtir. Je ferai observer, monsieur l'Orateur, que si cette tâche est dévolue à la commission, il faudra augmenter de beaucoup le nombre de ses commissaires, augmenter sa puissance en lui donnant les meilleurs hommes possibles et les plus capables du pays, la diviser par sections, assignant à chacune sa part de travail afin qu'elle puisse statuer au fur et à mesure de l'accumulation de ses travaux. Il en coûtera peut-être quelque milliers de dollars de plus, probablement $25,000, voire $50,000, mais qu'est-ce que la considération en argent, qui, après tout, n'est qu'une bagatelle comparée à l'inconvénient qu'offre l'absence d'une commission ou de toute autorité chargée de régler ces questions et d'autres de même nature qui intéressent le problème du transport au Canada en ce moment. J'ose dire, monsieur l'Orateur, que les expéditeurs de grain et de bestiaux de l'Ouest ont perdu seuls, l'année dernière, plus d'argent que n'en coûte la commission ou dix commissions ou même vingt-cinq commissions.

Il est difficile de dire exactement à combien se montent ces pertes. Le prix du blé était très élevé au commencement de la dernière saison, et si les cultivateurs avaient pu obtenir des wagons pour expédier leur grain, ils auraient réalisé de 30c. à 40c. de plus par boisseau qu'ils n'ont réalisé, grâce au refus des compagnies de leur fournir des wagons au temps voulu. De sorte que le coût de la commission est de considération secondaire comparé à la perte d'argent qu'occasionnerait le manque d'une commission ou d'une autorité quelconque pour régler ces questions.

Un des grands obstacles au transport rapide dans l'Ouest n'est pas seulement le défaut de wagons mais le défaut de locomotives. L'honorable député (M. Guthrie) a lu une liste des augmentations que les compagnies de chemins de fer ont apporté depuis quelques années à leur matériel roulant, mais je sais qu'un des hauts dignitaires d'une compagnie de chemin de fer a déclaré l'année dernière, que pour 25 wagons neufs ajoutés chaque jour au matériel roulant, 30 sont mis au rancart. La déperdition du matériel de chemin de fer a été beaucoup plus forte l'hiver dernier que jamais auparavant peut-être, mais néanmoins il faut se rappeler, quand on nous parle de ces augmentations de matériel roulant, qu'il en faut en quantité énorme pour remplacer celui qui se perd et est mis hors de service. Nous voyons

tous les jours sur les embranchements dans l'Ouest de vieilles locomotives usées essayer en vain à rouler les trains de marchandises. Ce qui manque surtout, et avant tout, ce sont des ateliers de réparation et des voies d'évitement ou de garage. Voici un exemple: un wagon de marchandises avait été expédié à une personne à Saskatchewan. Le destinataire ne le recevant pas s'en inquiétait. La compagnie fit des recherches et trouva au bout de 92 jours le wagon stationnant encore sur la voie de garage même où il avait été chargé. C'est à cause de défaut de voies de garage, que les compagnies ne peuvent pas employer leurs wagons avec tout l'avantage qu'elles pourraient.

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

## Reprise de la Séance.

### RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER RADIAL D'HAMILTON.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 25), déposé par M. Clarke, apporté avec des modifications, concernant la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton.

M. GUTHRIE : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, j'aimerais à soumettre à votre décision . . .

M. l'ORATEUR : Il faut que je quitte le fauteuil afin que la Chambre délibère en comité des subsides. Un rappel au règlement ne peut avoir lieu en ce moment.

(La Chambre se déclare en comité des subsides.)

L'hon. M. GRAHAM : Je propose que le comité lève la séance, rende compte de l'état de la question et demande à siéger à une séance ultérieure.

(Cette motion est adoptée.—Le comité lève la séance et rend compte de l'état de ses travaux.)

Sur la question de savoir quel jour sera fixé pour la réception du rapport.

M. GUTHRIE : Monsieur l'Orateur, j'aurais quelques mots à dire au sujet de la proposition de renvoyer au comité des chemins de fer son 5e rapport pour supplément d'étude. On a allégué que ce rapport n'est pas en conformité à la règle n° 106 de la Chambre des communes, et je demande, monsieur l'Orateur, votre décision sur la régularité du rapport.

Le point que je désire vous soumettre . . .

M. W. F. MACLEAN : Cet incident, monsieur l'Orateur, est-il selon la règle ?

M. l'ORATEUR : Il n'y a aucune motion en discussion. La question est de savoir quel jour sera fixé pour la réception du rapport, et si le comité sera autorisé à siéger de nouveau.

M. W. F. MACLEAN : Je crois que l'honorable député doit donner avis de son intention de soulever cette discussion et en aborder la discussion demain devant la Chambre sur l'appel des avis de motions.

M. LENNOX : La motion que j'ai faite hier est restée sur le bureau par ordre de M. l'Orateur qui l'a réservée comme un avis de motion.

M. l'ORATEUR : Je crois qu'il faut attendre que la motion de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) vienne régulièrement, pour que l'intervention de l'honorable député de Wellington-sud soit recevable.

M. GUTHRIE : Monsieur l'Orateur, la question a été soulevée hier en comité général, M. le vice-président, qui en occupait le fauteuil, a décidé qu'il fallait en référer à M. le président de la Chambre. C'est ce que je désire faire en ce moment.

L'hon. M. FIELDING : La motion viendra dans quelques instants ; alors, l'honorable député pourra régulièrement soulever son objection.

M. LENNOX : J'ai donné lecture de ma motion hier, mais le ministre des Chemins de fer n'était pas disposé à aborder la discussion en l'absence surtout du président du comité des chemins de fer, et j'ai consenti, par courtoisie, à laisser ma motion en suspens. M. l'Orateur a déclaré que la motion dont j'avais donné lecture resterait inscrite comme avis de motion. Il fut convenu que le ministre des Chemins de fer signifierait un avis de deux ou trois jours avant de revenir sur le sujet.

M. GUTHRIE : Dois-je comprendre que l'honorable député n'a pas encore fait régulièrement sa motion.

M. l'ORATEUR : Je crois que c'est en effet l'état de la question, et tant que cette motion n'aura pas été faite dans les formes, je ne crois pas que l'honorable député de Wellington-sud puisse saisir la Chambre de son objection. Il devra attendre que la motion vienne régulièrement.

M. LENNOX : Je crois que ma motion aurait dû être acceptée hier, mais elle ne l'a pas été.

(Il est fait rapport de l'état de la questions.)

### REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL N° 6 MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend la discussion sur la motion de M. Maclean (York-sud) tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 6) ayant pour objet de modifier la loi sur les chemins de fer.

M. TURRIFF : Monsieur l'Orateur, quand vous avez quitté le fauteuil à six heures, je m'efforçais de montrer qu'un des grands obstacles à la solution du problème du transport dans l'Ouest est l'insuffisance de l'installation et du matériel. C'est un fait connu que toutes les compagnies de chemins de fer dans cette partie du pays manquent beaucoup des facilités voulues pour desservir un trafic important. A certaines saisons, il n'y a aucune difficultés, mais pendant l'hiver, il arrive souvent qu'il se produit quelque dérangement dans une locomotive, et il faut la conduire à 200 ou 300 milles pour la réparer. Il faut faire comprendre aux chemins de fer qu'ils ne sont pas les maîtres absolus du pays, mais qu'ils ont contracté certaines obligations comme voituriers et qu'ils devront à l'avenir s'en acquitter beaucoup plus fidèlement que dans le passé. C'est bien bel et bon pour les compagnies de donner dans la brochure qu'elles ont publiée, des raisons contre l'imposition de ces frais réciproques de stationnement, mais je ne vois pas qu'elles ont prouvé leur argument. Je sais parfaitement que leur tâche est d'autant plus difficile que l'expansion du pays s'opère plus rapidement ; mais elles ont contracté des engagements et elles ne les remplissent pas. Si les compagnies de chemins de fer, surtout celles de l'Ouest, s'efforçaient d'outiller, d'entretenir et d'exploiter convenablement leurs lignes, au lieu d'essayer à se duper mutuellement pour obtenir quelque avantage, ce serait beaucoup mieux pour le pays. Leurs efforts tendent à présent plutôt à se servir elles-mêmes qu'à servir le public, chacune essayant à prendre le pas sur l'autre, chacune tâchant de construire des lignes en territoire déjà desservi, afin de s'emparer du trafic d'une compagnie rivale. Dans ma propre circonscription, 80 milles de chemins de fer ont été construits parallèlement à une autre ligne, tandis que d'autres parties manquent absolument de voies de communications, les colons étant obligés de rouler leur blé de 30 à 40 milles jusqu'au marché. Je ne veux pas discuter cette question ce soir, mais j'entends le faire avant la fin de la session. C'est une des raisons pour lesquelles la commission des chemins de fer ou le Gouvernement devrait faire comprendre aux compagnies qu'elles doivent respecter plus fidèlement leurs obligations, ou sinon il faudra en savoir la raison.

Je ne sais pas si nous avons l'autorité d'agir en vertu de la présente loi des chemins de fer. Je ne le crois pas, mais si nous avons cette autorité, il est évident que la compagnie elle-même n'en est pas convaincue, car l'honorable député qui m'a précédé, (M. E. D. Smith) a cité des cas où elle a déclaré qu'elle n'a pas le pouvoir de rendre justice ou de donner satisfaction au public. Je crois que le Gouvernement devra conférer plus de pouvoirs à la compagnie ou, si elle en a déjà suffisamment, les lui définir plus clairement et exiger qu'elle les exerce. Je pense comme l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) que ce n'est pas sur l'initiative de l'expéditeur ou de quiconque souffre une injustice que la compagnie de chemin de fer doit être mise en accusation, car celle-ci a les moyens de porter sa cause jusqu'au conseil privé, pour forcer le particulier à se désister. Il faut donc étendre les attributions de la commission et augmenter le nombre et l'autorité de ses membres de façon à lui permettre de porter une attention plus prompte et plus effective à toutes les plaintes qui sont portées à sa connaissance. Je crois que la création de cette commission est une des plus sages mesures qui aient été prises depuis bien des années dans l'intérêt du public. Cette commission fait une œuvre excellente, mais ses membres sont humainement incapables de statuer sur toutes les affaires qui leur sont soumises, dans les circonstances. Et comme à tout propos nous leurs imposons de nouvelles charges, il faut nécessairement augmenter leur nombre et les mettre en état de s'acquitter de tous leurs devoirs.

Quant au meilleur moyen de traiter les compagnies de chemin de fer, le plus effectif est de leur imposer de fortes amendes chaque fois qu'elles enfreignent la loi qui les constitue légalement. Elles ont obtenu de fortes subventions en vertu de leur constitution, de sorte qu'en réalité c'est le pays qui a construit les chemins de fer. Il n'y en aurait probablement pas un seul qui existerait, si le Gouvernement ne leur eut accordé une aide précieuse sous forme de concessions de terre, de concessions en argent et de garantie d'hypothèques. Nous avons donc le droit d'insister, jusqu'à un certain point du moins, sur l'exécution des engagement qu'elles ont contractés. Ce n'est pas ce qu'elles ont fait dans le passé. Le public a été trop endurant, mais il s'agite et il exige des réformes des compagnies de chemins de fer. Elles les accorderont sans difficulté, si le Parlement fait montre de détermination. On me permettra d'appeler l'attention sur ce qui est arrivé ici l'année dernière. Deux compagnies importantes s'adressèrent à la commission des chemins de fer, au commencement de la dernière session, pour faire approuver un tarif de 4 cents par mille pour les voyageurs dans la province de Saskatchewan. La commission refusa, mais offrit d'honologuer un tarif de 3 cents ½ par mille.

Après des pourparlers avec l'honorable député de Strathcona (M. McIntyre) et d'autres députés de l'Ouest, il fut convenu que nous discuterions la question devant la Chambre, et l'honorable député de Strathcona inscrivit au feuilleton un avis de motion à cet effet. Après un temps, les compagnies intéressées tentèrent auprès du premier ministre de faire retirer cet avis de motion. Il répondit que la procédure devait suivre son cours et que la motion serait

discutée. Qu'arriva-t-il ? Plutôt que de laisser la discussion sur les tarifs des chemins de fer suivre son cours à la Chambre les compagnies en question consentirent à exécuter, dans un délai de soixante jours, une ordonnance de la commission des chemins de fer décrétant la réduction du tarif des voyageurs à 3 cents par mille à l'est des montagnes Rocheuses. Et depuis, nous avons eu, dans les provinces d'Alberta et Saskatchewan un tarif de 3 cents par mille au lieu de 4 cents que ces compagnies cherchaient à nous imposer. Ce n'est pas tout : les tarifs furent réduits d'un quart et d'un demi cent par mille dans toute l'étendue des provinces de Québec et d'Ontario. Les tarifs ordinaires du chemin de fer du Grand-Tronc et du chemin de fer canadien du Pacifique et autres chemins de fer avaient été jusque-là de 3 cents, de 3 cents ½ et 3 cents ⅓ dans un ou deux cas, et de 4 cents sur les embranchements dans plusieurs endroits. Tous ces tarifs ont été réduits à 3 cents, grâce à la décision que nous avions prise à la Chambre. C'est ce qui me convainct que si le Gouvernement dicte leur devoir aux compagnies, elles s'exécuteront. Si elles refusent, imposez-leur de lourdes amendes. C'est là seule manière de punir une compagnie de chemin de fer. Quand elles sont si empressées, et à bon droit, d'exiger des frais de stationnement à un destinataire qui ne décharge pas un wagon à temps, le Gouvernement doit voir à ce qu'elles soient tenues financièrement responsables, non seulement du retard à fournir des wagons, mais des délais dans le transit. Nous ne les verrions plus laisser stationner un chargement de grain trois ou quatre semaines sur une voie de garage, de façon à priver de son argent le cultivateur muni de lettre de voiture, ou à l'empêcher d'en effectuer la vente, ou, si le grain est vendu, à lui faire perdre de 10 cents à 20 cents par boisseau, à cause de la baisse du marché pendant le transit. Il serait facile de s'emparer et de mettre à exécuter l'idée qui a été émise de forcer les compagnies à régler la vitesse des trains sur la nature des produits en transit. Il n'y a qu'à enjoindre les compagnies à cet effet, et l'exécution sera facile. Mais tant qu'on leur donnera autant de latitude que dans le passé, elles ne tenterons pas cette réforme. Elles n'ont jamais été punies et ne tenteront aucune réforme. C'est une raison de plus pour que la Chambre s'occupe de cette question. Faisons les lois voulues pour atteindre les compagnies délinquantes, et nous aurons peu de sujets de nous plaindre dans l'avenir.

Il y a un autre point que je veux mentionner. Pour montrer la façon cavalière avec laquelle des compagnies traitent le public, je dirai que j'ai reçu il y a une couple de jours, d'un de mes commettants qui est engagé dans les transports, la copie d'une circulaire à lui adressée par l'association des commerçants de farine de Londres, Angleterre, dans laquelle il est dit qu'il est pratiquement impossible de développer le commerce de la farine avec les connaissements actuels pour l'exportation des farines de céréales en Angleterre. Cette question concerne surtout les compagnies de navigation, et n'a qu'un rapport indirect avec le sujet en discussion. Mais elle tend à établir que les compagnies de transport ne s'occupent que d'elles-mêmes, sans égard pour le commerce, ni pour la commodité et l'intérêt de ceux qui sont engagés dans le commerce.

J'espère que le Gouvernement va s'emparer de cette question d'une main ferme et la traiter d'une façon complète, afin qu'à l'avenir on n'ait plus les mêmes sujets de plainte qui ont existé jusqu'ici dans l'Ouest et dans tout le pays.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): Je ne crois pas que le Parlement a été saisi à cette session d'une question aussi importante et qui mérite autant l'attention de la Chambre que celle que nous discutons en ce moment.

Nous n'avons pas non plus discuté à cette session une question qui touche à un plus grand nombre de personnes. Dans ma propre circonscription, elle affecte sérieusement le transport des céréales. Si je n'avais en ma possession un grand nombre de lettres écrites et de résolutions adoptées à ce sujet par d'importantes collectivités, je n'aurais pas pris part à ce débat. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) dit que notre législation sur cette matière est suffisante. Tout ce que j'ai à dire, c'est que si nous avons une législation suffisante, il est temps que quelqu'un la mette à exécution. Une loi qui reste lettre morte est d'aucune utilité. Quiconque est familier avec la question de transport du grain dans l'Ouest, sait ce que représente pour l'expéditeur un retard de quelques jours dans le mouvement de ses wagons. Vers la fin de la saison de navigation, disons vers la mi-novembre, si un cultivateur a réussi à obtenir un wagon pour la livraison en novembre, il est de la plus haute importance que le wagon soit rendu à Port-Arthur ou Fort-William avant la fin du mois. Il y va souvent de ce retard d'une différence de 8 cents à 14 cents par boisseau de blé. Je vais lire la lettre que j'ai reçue l'autre jour d'un cultivateur qui a fait le chargement de trois wagons de blé le 15 novembre. Quinze jours suffisent incontestablement au transport d'un wagon de grain entre Glenora, situé sur le Canadian-Northern, et Port-Arthur.

C'est tant qu'il faut, même à l'allure modérée de 50 milles par jour prévue dans le projet de loi. Je dois dire en passant, que je suis très surpris de voir que l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a songé à prescrire qu'un chemin de fer soit autorisé à effectuer le transport des marchandises à raison de 50 milles par jour seulement. Il y a près de 500 milles entre Glenora et Port-

Arthur. Il ne faudrait pas plus de 10 jours pour couvrir ce trajet. La question a été soumise très intelligemment à la Chambre, et les exemples fournis par l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) et par l'honorable député de Wenthworth-sud (M. E. D. Smith), un homme pratique qui a acquis beaucoup d'expérience dans le transport sont très importants. Je vais rapporter un autre exemple en lisant cette lettre :

Mais le roulage en cours de route fut très lent. Trois wagons que j'ai chargés moi-même le 15 novembre au matin, furent enlevés le même matin de Glenora, mais n'atteignirent l'élévateur que les 9, 11 et 14 décembre respectivement.

Dans ce cas-ci, le blé avait été vendu pour la livraison en novembre et il y avait du temps de reste pour le transporter à Port-Arthur avant la fin du mois. M. D. D. Campbell, un fonctionnaire nommé par le Gouvernement dans l'intérêt des cultivateurs, fit son possible pour trouver les wagons. Voici la lettre qu'il écrivit à M. Wilson, le cultivateur dont je viens de lire la lettre :

Tout fait prévoir que nos efforts pour faire arriver ces deux wagons à destination pour la livraison de novembre vont être déjoués. J'espérais que peut-être, ayant pris la direction d'Emerson, il nous reviendraient au retour assez tôt pour les expédier à destination. J'ai demandé plusieurs fois au préposé du service des wagons de les trouver et de nous les amener, mais jusqu'à présent nous n'en avons aucune nouvelle. Il faut de toute nécessité obtenir les frais réciproques de stationnement. . .

L'expression "frais réciproques de stationnement" ne me paraît pas propre. D'ailleurs, j'avoue que la propriété des termes me laisse bien indifférent. Tout ce que je demande à statuer dans la loi, c'est que les chemins de fer soient tenus de livrer ces wagons à leur destination dans un délai raisonnable, et nul doute qu'un délai raisonnable entre Glenora et Port-Arthur n'est pas 30 jours ni 50 jours, mais au plus 5 ou 6 jours.

. . .car ce n'est que juste, et c'est le seul moyen de tenir en mouvement les wagons démodés. Si la compagnie était tenue de vous payer $10 par wagon, vous seriez en quelque façon dédommagé de vos pertes. Si cette loi existait, je crois que vos wagons seraient à destination depuis longtemps.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable député sait-il combien cet expéditeur a perdu dans ce cas-ci ?

M. SCHAFFNER : Il ne le dit pas, mais ce doit être considérable. Le blé vendu pour la livraison en novembre et qui n'est pas livré peut ne pas trouver d'acheteurs que le printemps suivant. Si le cas dont je parle s'était produit il y a un an, on ne me verrais pas ici à critiquer en ce moment, car les chemins de fer traversaient, je crois, à cette époque, une très rude période, et à mon sens, ils méritent des louanges pour avoir fait face aux graves difficultés que leur causaient les froids et les tempêtes de neige. Mais il n'y avait pas d'excuse de ce genre cette année. Nous avons eu dans l'Ouest un hiver excessivement doux, avec peu de neige, et le chemin de fer qui a pris un mois à voiturer trois wagons de blé de Glenora à Port-Arthur, faisant perdre à l'expéditeur 13 cents ou 14 cents par boisseau, n'a pas remplit son devoir vis-à-vis l'expéditeur. Je trouve étrange parfois qu'on soumette tant de griefs à la commission des chemins de fer, c'est à faire croire que le Parlement n'aura plus bientôt sa raison d'être. Tout de même c'est une excellente institution, et je ne m'objecte pas à ce que cette matière lui soit soumise. Je sais que les cultivateurs du Manitoba sont déterminés à exiger que les chemins de fer soient forcés de livrer le grain à destination dans un délai plus raisonnable. Il ne paraît pas y avoir de difficultés cette année à obtenir des wagons ; la difficulté se présente après le chargement, à les faire rendre à destination. Je répète que les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, sont indignés de cet état de choses.

La résolution suivante a été adoptée le 15 janvier dernier par les producteurs de céréales du Manitoba, réunis à Brandon :

Considérant que les chemins de fer exigent des cultivateurs des frais de stationnement quand les wagons ne sont pas chargés promptement;

Expriment le vœu que des frais de stationnement soient exigés des chemins de fer quand ils ne fournissent pas les wagons requis dans le délai d'une semaine après l'avis, et aussi quand les wagons stationnent sur la voie plus de 48 heures après leur chargement; de plus, une fois en cours de route, un wagon doit s'acheminer vers sa destination à raison de 100 milles par jour au moins.

Il est prévu que cette disposition ne s'appliquera pas lorsque la commission des chemins de fer aura déclaré qu'il existe une rareté de wagons.

Je n'en dirai pas davantage. Les honorables députés qui m'ont précédé ont soumis la question à la Chambre d'une façon intelligente et satisfaisante. J'ai voulu seulement exprimer mon opinion en faveur du projet de loi, et donner connaissance à la Chambre de cette lettre et de la résolution des cultivateurs de céréales.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : J'approuve entièrement le principe de ce projet de loi.

On a dit que ce bill avait été préparé sans précaution ; je ne discuterai pas ce point avec ceux de mes collègues qui ont plus d'expérience que moi dans ces matières, mais, je crois que le bill a été rédigé avec beaucoup de soin. Il traite de l'indemnité réciproque pour détention de marchandises, et ceux qui l'ont rédigé semblent avoir cherché à rendre justice égale aux deux parties. L'auteur du bill a déclaré qu'il n'entendait pas lier la Chambre aux termes mêmes

dans lesquels le bill est rédigé, et qu'il demandait, avec nous tous, que le bill soit adopté en deuxième délibération, et que nous en adoptions le principe, et que nous cherchions un remède pour nous guérir du mal qui existe indubitablement. On a répondu que nous avions une commission des chemins de fer et que cela devait suffire. J'ai beaucoup de respect pour cette commission et plus particulièrement pour les travaux qu'elle a faits. J'admets qu'elle a rendu de grands services, mais je ne vois pas que nous puissions lui demander de tout faire pour nous. J'approuve l'honorable député d'Assiniboïa-est lorsqu'il dit que nous devons imposer une amende sur les compagnies de chemins de fer si nous voulons qu'elles remplissent leurs obligations. Nous ne devons pas être injustes à leur égard, mais l'expérience nous prouve qu'il faut avoir une règle stricte, une loi rigoureuse qui les force à obéir, et que le seul moyen de se faire bien écouter par une compagnie de chemin de fer est de frapper à la caisse ; si nous pouvons arranger les choses de telle manière qu'il ne lui sera pas profitable de commettre d'injustice à l'égard d'un expéditeur, alors elle n'en commettra pas, et je suis bien certain que nous n'avons pas pris toutes les mesures nécessaires pour garantir aux expéditeurs pleine et entière justice.

L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) est le seul de nos collègues qui semble s'opposer au principe du projet. Je suppose que si le ministre des Chemins de fer (M. Graham) n'a pas encore fait connaître son avis et ne nous a pas encore donné ses conseils en la matière, c'est parce qu'il attend que nous ayons fait connaître ce que nous pensons, et qu'il approuvera ensuite les vues de la majorité telles qu'elles ont été exprimées ici ce soir. Je suppose que cette question sera renvoyée, soit au comité de la Chambre entière, soit à un comité spécial ou au comité des chemins de fer. Bien que règle générale j'approuve que l'on discute les bills publics en comité général de cette Chambre, j'admets que dans ce cas-ci il serait peut-être bon de discuter ce bill devant un autre cmité, où toutes les parties intéressées, le commerçant, le cultivateur, l'expéditeur et les compagnies de chemins de fer pourraient exposer leurs vues librement devant les membres du comité qui ensuite pourraient décider ce qu'il serait mieux de faire dans l'intérêt du pays.

J'ai été très impressionné par le discours de l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith), non pas simplement parce que c'était un bon discours, car les discours qu'il prononce dans cette Chambre sont toujours instructifs. Je ne connais pas de membre de cette Chambre qui porte plus la conviction chez ceux qui l'écoutent et qui saisisse mieux tous les côtés de la question qu'il est appelé à discuter. Je n'ai aucun doute que les abus qu'il nous a signalés ont grandement impressionné cette Chambre et ont montré l'absolue nécessité de faire quelque chose de plus qu'on a fait. Il nous a signalé un cas de transport de marchandises à 216 milles de distance qui a pris quinze jours, soit environ 15 milles par jour ou à peu près, et un autre cas où l'on a mis quinze jours encore à transporter des marchandises de Winona à Bowmanvile, 150 milles, soit exactement 10 milles par jour. Comme l'a dit l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, les compagnies luttent entre elles plus pour obtenir du trafic que pour servir le public. M. Smith a parlé d'un retard de quatre ou cinq jours dans l'expédition d'un wagon de sucre à Hamilton, retard qui a dû causer une perte à l'expéditeur, pendant que les compagnies de chemins de fer se disputaient au sujet d'une somme de 60 cents. Je veux que justice soit rendue à tout le monde et que cette question soit discutée à fond devant un comité quelconque.

Dans tout ce débat nous n'avons entendu jusqu'à présent qu'une note discordante, celle du très habile discours qu'a prononcé mon estimable et savant ami, le député de Wellington-sud (M. Guthrie). Il a dit qu'il avait étudié la question avec soin, et qu'il nous donnerait des masses de renseignements. Je ne m'attendais pas cependant qu'il nous ferait un plaidoyer aussi ardent que celui qu'il a fait en faveur des compagnies de chemins de fer. Notre honorable collègue nous a dit qu'il avait examiné l'article 284, et les paragraphes " c " et " d " de la loi des chemins de fer. Mais il n'a pas dû chercher bien loin pour trouver cela, car c'est déjà dit à la page 6 du plaidoyer de M. F. H. Chrysler, avocat des compagnies de chemins de fer, contre le projet d'imposer une amende, comme le veut le bill n° 6, pour chaque jour de retard de la part de la compagnie à fournir des wagons.

L'honorable député de Wellington-sud discute ensuite l'article 317. Je veux suivre exactement son argumentation. Un article du bill qu'il propose nous fait connaître les modifications qu'il veut faire, et lorsque je me reporte à la page 7 du plaidoyer de la compagnie, je trouve que c'est encore l'article suivant mentionné ici. Je discute ensuite l'article 318 ; je me reporte encore au plaidoyer et je trouve cet argument à la page 7. Notre honorable collègue nous parle ensuite des articles 26 et 28 et je retrouve ses arguments à la page 7 du plaidoyer de l'avocat des compagnies. La même chose pour ce qu'il nous dit au sujet de l'article 30 ; c'est déjà dans le plaidoyer aux pages 7 et 8.

L'honorable député de Wellington-sud nous dit encore comment la commission des chemins de fer s'est comportée, et sa version s'accorde parfaitement avec celle du plaidoyer, qui est consignée au long aux pages 8 et 9. Je regrettais tout le temps de ne pas être aussi sagace que l'honorable député de Wellington-sud ; je l'admirais lorsqu'il nous démontrait que les compagnies de chemins de fer avaient considérablement augmenté leur matériel roulant et les moyens de trans-

port, et je m'étonnais qu'autant de science pût être contenue dans une tête de dimension raisonnable. Ce n'est que lorsque j'examinai accidentellement les pages 14 et 15 du plaidoyer que je pus m'expliquer d'où venaient tous ces renseignements.

En un mot, le député de Wellington-sud mérite des félicitations pour la fidélité avec laquelle il a défendu la cause des compagnies de chemins de fer. Bien que nous puissions nous présenter devant la commission des chemins de fer et y discuter la question à fond, je doute qu'aucun plaidoyer plus fort que celui de l'honorable député de Wellington-sud pourrait être fait en faveur des compagnies. Un des arguments présentés par l'honorable député mérite qu'on s'y arrête. Dans son effort pour démontrer que le plaidoyer de mon honorable ami d'York-sud concernant les avantages dans lesquels nos compagnies de chemins de fer canadiennes placent nos expéditeurs canadiens par rapport au trafic prenant naissance dans les Etats-Unis ne pouvait pas être juste. Il a dit : Mais ces chemins de fer transportent des marchandises à des conditions plus avantageuses que celles qu'elles reçoivent en Canada. C'est vrai, mais elles obtiennent aux Etats-Unis des transports considérables, de gros transports qu'elles préfèrent, et elles laissent souffrir les petits expéditeurs canadiens. Voici comment les compagnies de chemins de fer paraissent raisonner en la matière. Il y a probablement concurrence pour obtenir le trafic au point de départ dans les Etats-Unis ; notre affaire alors est d'obtenir ces transports maintenant, ou nous ne les aurons jamais. Nous allons nous les assurer de suite et laisserons les expéditeurs canadiens attendre une occasion plus favorable. Il y a donc de nombreuses preuves à l'appui de l'assertion faite par l'honorable député de Wellington-sud que les compagnies de chemins de fer cherchent d'abord leur propre intérêt et leurs seuls intérêts. Il ne faut pas déduire de cela que je ne reconnais pas que les compagnies de chemins de fer rendent des services au Canada. Elles en rendent, mais c'est à nous de les obtenir aux meilleures conditions possibles. L'honorable député de Wellington-sud n'a pas besoin d'aller plus loin que la ville de Guelph, ni au delà de la première gare de chemin de fer dans son propre comté, pour se rendre compte que les expéditeurs qui ont une quantité assez considérable de marchandises à expédier, et le cultivateur qui n'en a qu'une petite, ont tous deux souffert plus ou moins de l'attitude des compagnies de chemins de fer, ainsi qu'on l'a démontré cet après-midi.

J'ai entendu la même plainte partout. Je l'ai entendue dans mon propre comté. Je connais des commerçants qui, lorsqu'ils ont un certain nombre de bestiaux à expédier ne peuvent pas avoir les wagons nécessaires. Il leur faut attendre des jours et des jours,

M. LENNOX.

jusqu'à ce qu'enfin ils se fatiguent et sont obligés de ramener leurs bestiaux en attendant qu'on leur fournisse des wagons. La même chose se répète dans tout le pays, et nous devons certainement prendre les moyens pour obtenir des moyens de transport raisonnables. Nous devons adopter quelques méthodes au moyen desquelles, soit par la commission des chemins de fer ou autrement, il y aura un fardeau réciproque pour l'expéditeur et le voiturier. Ce que je proposerais, monsieur l'Orateur, serait d'adopter une loi générale qui obligerait les compagnies de chemins de fer. Au lieu de dire que le cultivateur ou l'expéditeur devront dans chaque cas faire la demande, nous devrions avoir une loi générale régissant tous ces cas généraux en laissant aux compagnies de chemins de fer le soin de prendre l'initiative dans les cas particuliers auxquels seraient appliquées les dispositions exceptionnelles. L'article 30 de la loi des chemins de fer reconnaît ce principe, mais il n'est pas affirmé assez souvent dans ce bill. La dernière partie de l'article 30 dit :

Et la commission peut soustraire tout chemin de fer ou toute partie de chemin de fer à ces ordonnances ou règlements pour telle époque ou période de temps qu'elle juge à propos.

Vous ne pouvez pas faire de loi qui ne souffre pas d'exceptions quelquefois. On peut faire une loi qui s'appliquera à la généralité des cas et laissera aux compagnies de chemins de fer l'obligation de s'adresser à la commission des chemins de fer dans des circonstances exceptionnelles particulières. Cette nécessité est exposée dans une déclaration de la commission des chemins de fer dont a parlé l'honorable député de Wellington-sud. Voici ce que la commission disait :

Dans certains cas les intéressés ont demandé que le taux du droit soit établi conditionnellement suivant une disposition que l'on a appelée " frais de stationnement réciproque " ou frais à payer pour les retards qu'apportent les compagnies de chemins de fer à fournir des wagons ou à recevoir, transporter ou livrer des marchandises. Cette question demande plus d'étude que la commission n'a pu lui en donner.

Je crois que l'honorable député d'York-sud a fait voir à cette Chambre que cette question nécessitait l'application d'un remède à un mal très sérieux dont souffraient les expéditeurs canadiens. Je crois que l'on admettra aussi qu'il a présenté la cause d'une façon très modérée et impartiale, impartiale dans ce sens, qu'il ne s'est pas placé à l'un des deux points de vue extrêmes, mais qu'il a essayé de présenter les deux côtés de la question, les intérêts de l'expéditeur et les intérêts des compagnies de transport. Il m'est donc agréable d'appuyer le principe du bill et j'espère qu'on

lui accordera, non pas seulement maintenant, mais pendant cette session, beaucoup d'attention, et que l'on trouvera moyen de faire disparaître les inconvénients dont a souffert la population de nos campagnes qui se servent de nos chemins de fer.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) (Texte) : Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots avant que ce bill soit lu pour la 2e fois.

Je dois dire qu'à la dernière session, le 12 avril, j'avais l'honneur de présenter moi-même un bill ayant pour objet d'amender la loi des chemins de fer, précisément en ce qui conserne cette question de surcharge et demandant quelle fût réciproque. C'est là un sujet qui intéresse très vivement les cultivateurs et les commerçants de tout le Canada, et en particulier ceux du comté que j'ai l'honneur de représenter. Mais comme c'était à la fin de la session, et que l'honorable premier ministre avait dû s'absenter pour aller en Angleterre, l'honorable leader de la Chambre, le ministre des Finances, me demandât de bien vouloir remettre ce bill à la prochaine session, vu que l'honorable premier ministre avait promis qu'il n'y aurait pas de législation nouvelle pendant son absence. Néanmoins, mon bill passa en première lecture, puis fut ajourné à la prochaine session.

Cette année, dès le commencement de la session, l'honorable député d'York (M. McLean) présenta un projet de loi un peu différent du mien en ce qui concerne la première clause, mais copié, en somme, sur celui que j'ai soumis l'année dernière. Bien que je sois favorable en principe à ce bill, je ne puis cependant appuyer la première clause qui ne me paraît pas acceptable et qui ne saurait l'être pour personne, parce qu'elle n'est pas pratique. En effet, un individu pourrait demander à une compagnie de chemin de fer cinq chars à une station, cinq autres à une autre station et répéter la même demande un peu plus loin, et la compagnie serait obligée de metttre tous ces chars à la disposition de cette personne dans les quatre-vingt-seize heures. Je crois que cela n'est pas pratique. Je ne suis pas avocat, je suis cultivateur et commerçant, mais voici ce que je voudrais voir inscrit dans la loi. Je crois que nous pourrions obtenir que les compagnies de chemins de fer fournissent des chars dans une certaine proportion. Voici, par exemple, une station qui donne à peu près six cents ou sept cents chars de fret par année, cela ferait une bonne moyenne de cinquante chars par mois pour les douze mois. Cela suffirait. Si les compagnies étaient passibles d'une amende au cas où elles ne fourniraient pas la moyenne prévue, cela aurait pour effet de remédier à l'état de choses actuel.

J'ai demandé à un agent d'une compagnie de chemin de fer pourquoi on ne pouvait pas avoir de chars, plus particulièrement en octobre et novembre. C'est que, m'a-t-on répondu, les compagnies dirigent le plus grand nombre possible de chars vers l'Ouest, afin d'avoir le fret qui résulte du mouvement de la récolte dans cette partie là du pays et qui les paie mieux. C'est vrai, mais d'un autre côté, il ne faut pas oublier les vieilles provinces.

Je ne suis pas jaloux des progrès et de la prospérité de l'Ouest ni des avantages qu'il a sous ce rapport, mais il me semble que la population des vieilles provinces ne devrait pas être négligée par les compagnies de chemin de fer. Il nous importe de pouvoir faire transporter nos marchandises en temps convenable afin d'obtenir les meilleurs prix possibles pendant que le marché est favorable. Nous avons à Montréal un grand marché pour notre foin, et ce marché est avantageux parce qu'il est situé à notre proximité. De plus, Montréal étant à la tête de la navigation, nous pourrions, en y envoyant notre foin, le faire expédier en Europe et bénéficier ainsi de ce commerce. En mai et juin les frets de l'Europe étant bas, c'est précisément le meilleur temps pour nous de faire ces expéditions, parce que le foin étant un produit peu favorable au point de vue du transport, il ne peut être expédié avantageusement lorsqu'il y a abondance d'autres marchandises à transporter, puisque alors les cours sont plus élevés à raison même de cette abondance. Je dis que les compagnies de chemin de fer devraient traiter plus justement les vieilles provinces qui se sont saignées pour aider la construction de ces voies ferrées, et ne pas envoyer tous leurs chars dans l'Ouest au préjudice de l'Est, comme on le fait actuellement. Remarquez bien que je ne suis pas du tout jaloux de l'Ouest; mais je prétends qu'en retour des sacrifices que nous avons faits on devrait traiter plus équitablement les provinces de l'Est.

Maintenant, j'arrive à la question de l'amende qui est imposée à l'expéditeur lorsqu'il ne charge pas les chars dans le délai prévu. Il arrive souvent que l'on ne donne les chars demandés qu'assez longtemps après. Parfois un char est demandé à l'agent pendant qu'il fait beau et qu'il est possible de charroyer les produits qui en constitueront le chargement, mais si le char n'est donné que quinze jours ou trois semaines après, il se peut que le temps soit alors défavorable, ou que les chemins soient tellement mauvais qu'il est impossible de charger le char que l'on a enfin mis à sa disposition. Il lui faudra peut-être prendre deux ou trois jours de plus que le temps prescrit, et lorsque ce cultivateur aura enfin terminé ce chargement, et qu'il ira trouver l'agent pour avoir sa lettre de voiture, la première nouvelle qu'il aura, c'est qu'il lui sera exigé deux ou trois piastres de plus comme surcharge à raison de ce retard dont, au fond, il n'est nullement responsable.

Cela nous arrive à nous-mêmes, commerçants, d'exercer de semblables réclamations;

mais il s'écoule quelquefois cinq ou six mois avant que ces réclamations soient réglées, et je dois dire que beaucoup de cultivateurs perdent de $2 à $3 de cette façon parce qu'ils ne sont prévenus à temps. Je dis que si les compagnies de chemins de fer ont droit d'exiger de $2 à $3 de surcharge pour ces retards, je ne vois pas pourquoi la loi ne les obligerait pas à payer également des droits de surcharge lorsqu'elles retiennent les chars pendant dix et quinze jours, mettant ainsi les consignataires dans l'impossibilité d'avoir leurs marchandises. Le bill que j'ai présenté l'année dernière comportait une disposition en ce sens, et c'est pourquoi je voterai aujourd'hui la 2e lecture du bill de l'honorable député d'York-sud. Cependant, je crois qu'en comité général de la Chambre il faudra y apporter quelques modifications.

On a parlé de beaucoup de choses au sujet de la rareté des chars ; on a dit qu'il n'y avait pas assez de chars dans le pays. Je crois que cette rareté est due surtout à ce que, dans les grands centres, on n'offre pas les facilités suffisantes pour le déchargement des marchandises à l'arrivée des trains. Je fais un commerce de foin considérable avec New-York et Boston. J'ai visité ces deux villes plusieurs fois. Chaque jour il y entre en gare environ 150 chars de foin; c'est-à-dire ce qu'ils peuvent décharger dans la journée, et les autres chars sont retenus en dehors la ville, attendant leur tour ; de cette façon il n'y a jamais d'encombrement. A la ville de Montréal c'est tout différent. J'ai expédié, moi-même, l'année dernière, deux chars de foin de Saint-Constant, le 3 janvier, et ces chars n'y sont arrivés que le 14 de février. Il n'y a cependant que 20 milles de distance entre ces deux points. Il est clair que ce système de livraison est très défectueux et quelquefois ruineux.

D'après le bill de mon honorable ami les compagnies de chemin de fer seront obligées de faire parcourir une distance d'au moins 50 milles par jour à leurs chars de marchandises. Eh bien ! que doit-on penser de l'expédition que j'ai faite l'année dernière et dont je viens de parler, laquelle, pour une distance de 20 milles, a pris du 3 janvier au 14 février ? Le résultat le plus clair fut que j'ai perdu $2 de la tonne par suite de la baisse sur le marché. Je cite ce cas, mais je pourrais en citer des centaines d'autres semblables. Il en est de même pour toutes les productions que nous expédions de ma région, mais les fluctuations du marché sont surtout sensibles pour le foin.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, et comme je le disais il y a un instant, je me propose de voter la 2e lecture du projet de loi ; mais j'ose espérer qu'on apportera certains changements à la première clause, avant qu'il soit adopté définitivement.

M. SPROULE (Grey-est) : Je n'espère pas apporter d'arguments nouvaux à l'appui de ce bill ; mais je me lève parce que je crois



que le sentiment général des électeurs dans la partie du pays que je représente, et même dans tout le Canada, est favorable à ce bill. De tristes expériences ont démontré le besoin d'un remède et que c'était au Parlemnt qu'il fallait s'adresser pour l'obtenir. L'honorable député d'York-sud (M. MacLean) a droit à la reconnaissance du peuple pour les efforts constants dans le but de faire disparaître ces griefs et pour le bill qu'il a présenté, qui, j'espère, recevra l'approbation d'une grande majorité des membres de cette Chambre. L'objet du bill est de décréter que lorsqu'un expéditeur demande un wagon à une compagnie de chemin de fer, celle-ci doit lui en fournir un dans le délai spécifié dans le bill, et, à mon avis, ce délai est raisonnable. Si cependant, la Chambre croyait que le délai ne fût pas suffisant, son devoir est de modifier le bill sous ce rapport.

On a déclaré qu'une loi qui n'imposait pas d'amende ne valait pas grand'chose ; c'est pourquoi le bill qu'on nous présente dit qu'une amende sera imposée sur ceux qui ne se conformeront pas aux dispositions du bill. L'honorable député de Wellington-sud, (M. Guthrie) qui nous apparaît dans le rôle d'un avocat des compagnies dans cette Chambre, plaidant en leur faveur contre les intérêts du peuple—peut-être que je vais trop loin en disant cela—mais la teneur de ses remarques au sujet de ce bill semblait ne porter que sur un point, savoir que nous avions déjà une loi suffisante et que la commission des chemins de fer avait l'autorité voulue pour régler toutes ces questions. L'honorable député a dit que nous avions assez de lois, mais j'ai été tenté de lui répliquer que si nous avions beaucoup de lois nous n'avions pas assez de justice. Il est possible que si l'on faisait respecter les dispositions de la loi des chemins de fer, il y aurait là remède à quelques-uns de ces griefs, mais personne ne semble avoir le devoir spécial de mettre la loi en vigueur et d'en punir la violation.

Le projet de loi en discussion dit aussi que dans le cas où un expéditeur ne chargerait pas un wagon dans un temps raisonnable après qu'on lui aurait fourni, il sera lui aussi passible d'une amende. Je crois que cela est exact. Si vous imposez une amende à un voiturier public parce qu'il ne fait pas une certaine chose, il est également juste que vous imposiez une amende sur l'expéditeur qui néglige aussi de faire cette chose. Il n'y a aucune injustice envers la compagnie de chemin de fer, il n'y a non plus aucune injustice envers l'expéditeur, si tous deux sont punis lorsqu'ils n'observent pas la loi.

Le bill dit en outre que la compagnie de chemin de fer devra transporter un wagon de marchandises à sa destination à une certaine vitesse, et le livrer dans un temps raisonnable. Le bill dit aussi que le wagon devra parcourir au moins 50 milles par

jour, mais aujourd'hui, ce n'est réellement pas suffisant, et je suppose que si le bill devient jamais loi, cet article devra être modifié de façon à obliger les compagnies de chemins de fer à faire parcourir au moins 100 milles par jour à leurs wagons à marchandises. J'approuve aussi l'article du bill qui impose une amende sur l'expéditeur lorsqu'il ne décharge pas le wagon avec promptitude. Un expéditeur devrait décharger le wagon qu'on lui a fourni le plus rapidement possible afin que d'autres puissent en avoir l'usage. Il y a aussi dans le bill un article obligeant la compagnie de chemin de fer à fournir un wagon à un endroit propice au chargement et au déchargement. C'est un bon article. Une personne qui a été dans l'obligation de transporter des effets de colons dans l'Ouest, me disait, il y a quelques semaines, qu'il avait eu à souffrir de grands embarras parce que la compagnie de chemin de fer avait placé ses wagons dans une position telle qu'il était impossible d'en approcher avec les voitures et d'y charger ses marchandises. Pendant deux jours il a essayé de faire placer le wagon en position convenable pour qu'il puisse le décharger, et finalement il a été obligé de payer un tribut à un employé de la compagnie de chemin de fer dont le devoir était de mettre le wagon en bonne position.

Cette personne m'a dit qu'elle avait discuté la question avec les employés de la compagnie, qu'elle leur avait démontré l'injustice de leur conduite, mais qu'ils ne s'occupaient pas de ses plaintes, et que le wagon est resté au même endroit tant qu'il n'eut pas payé un pot de vin pour faire placer ce wagon à un endroit où il pouvait en descendres ses bestiaux et ses marchandises. Est-ce ainsi que l'on doit traiter ceux qui se rendent dans ce pays, et dont les instants sont si précieux, et pour qui chaque heure de retard cause une perte? Pourquoi la compagnie de chemin de fer qui lui fait payer un prix élevé pour le transport de ses marchandises, négligerait-elle de lui donner ce qu'il lui faut et le retarderait-elle ainsi.

Lorsque nous accordons des droits spéciaux aux voituriers publics en ce pays, il est compris qu'un de leurs devoirs est de donner au public le service nécessaire, et s'ils ne le donnent pas ils devraient être punis. Nous avons, dans notre pays, de nombreux exemples d'inconvénients dont souffre le public sous ce rapport. Tous les journaux nous disent que l'automne dernier on demandait plus de wagons dans l'Ouest et dans l'Est, et que l'on ne pouvait pas expédier de bois de service, de bois de chauffage, de bestiaux, de grains ou de marchandises d'aucune sorte, parce que l'on ne pouvait pas avoir de wagons. C'est ce qui prouve qu'il y a un vice radical chez les compagnies de chemins de fer.

Elles construisent certainement plus de voies qu'elles ne sont capables d'exploiter convenablement; s'il en est ainsi, elles devraient être obligées de fournir le matériel roulant suffisant pour les voies existant présentement. L'automne et l'hiver derniers, le blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, était fort recherché dans la partie d'Ontario où je demeure, et je n'exagère pas lorsque je dis que l'on aurait pu vendre avec profit des centaines de wagons chargés de ce grain si on avait pu les faire venir. On a fait demande sur demande de wagons aux compagnies de chemin de fer pour le transport de ce grain et on leur a demandé aussi ce que ce transport coûterait, mais il était impossible d'obtenir aucun renseignement de leurs agents. Ils ne voulaient ni dire le prix ni promettre de transporter le grain, ni s'engager à faire venir dans la province en un mois ou six mois un chargement de grain acheté dans l'Ouest. Ce blé gelé était bon pour nourrir les bestiaux, et afin que les cultivateurs de l'Ouest pussent en avoir le meilleur prix possible, il était nécessaire que ce grain fût livré dans l'Ontario au moment où l'on en avait besoin ; conséquemment, chaque jour de retard signifiait une diminution de prix pour le cultivateur de l'Ouest. Un ou deux wagons seulement sont venus à la gare où il aurait dû en cenir vingt-cinq, trente ou quarante ; et ces wagons avaient été expédiés de l'Ouest plusieurs semaines auparavant. Aucun de ceux qui avaient acheté du grain ne pouvait dire quand il lui arriverait ? en décembre, janvier, février, mars, avril ou mai. A quoi servait alors d'essayer d'en acheter ? C'était inutile. Les cultivateurs en avaient besoin ; leurs bestiaux en auraient mangé, mais il était impossible d'en avoir. Est-ce de cette manière que le public doit être traité par les compagnies de chemin de fer auxquelles nous avons donné des subventions aussi considérables et tant de droits et privilèges ? On dira peut-être qu'elles ne pouvaient pas spécifier le temps dans lequel les wagons pourraient être rendus à destination, mais elles devaient être obligées lorsqu'elles acceptent de transporter un wagon de lui faire parcourir une distance raisonnable tous les jours jusqu'à ce qu'il atteigne sa destination.

Il arrive très souvent qu'elles ne trainent un wagon que sur une distance de vingt milles et qu'ensuite elles le mettent sur une voie d'évitement pour en prendre un autre à sa place. On me dit que les employés des compagnies de chemins de fer acceptent des pots-de-vin pour laisser de côté des wagons et en prendre d'autres. Des gens m'ont dit qu'ils avaient éprouvé beaucoup de difficultés à faire mouvoir leurs wagons, qu'ils en ont surveillé la marche et que plus d'une fois ils ont été obligés de payer les employés de la compagnie pour les empêcher de les mettre sur une voie de garage. Par exemple, un convoi part avec une locomotive capable de trainer un certain nombre de wagons, et au bout de sa course cette locomotive est remplacée par une autre. Ce

n'est pas parce que la locomotive n'est pas capable de trainer tous les wagons que l'on en laisse sur les voies de garage, mais pour des raisons inconnues. On leur a fait parcourir une distance de vingt, trente, quarante ou cinquante milles, puis on les met sur une voie d'évitement et on en prend d'autres à leur place. N'est-ce pas là une injustice pour l'expéditeur ? C'en est une, et tous ceux qui ont entendu les plaintes venant de toutes les parties du pays, de l'ouest, du nord et du sud, depuis un an ou deux, doivent en être venus à la conclusion qu'il faut absolument faire une loi rigoureuse, obligeant les compagnies de chemins de fer lorsqu'elles acceptent un wagon de marchandises de le transporter de jour en jour jusqu'à ce qu'il atteigne sa destination, et de le transporter à une vitesse raisonnable. On dira peut-être qu'il y a des accidents imprévus contre lesquels aucune compagnie ne peut se protéger. Mais ce bill dit que dans ce cas on ne peut exiger d'indemnité de la compagnie.

Le dernier article dit que lorsque le transport des marchandises est arrêté par des accidents inévitables, ou par l'action de la Providence, on tiendra compte du temps perdu. Aucun expéditeur ne peut exiger que les compagnies de chemins de fer fassent l'impossible. Tout le monde comprend qu'ils sont exposés à des accidents comme les individus, et il faut leur tenir compte de ce fait. Mais c'est pour empêcher des retards excessifs, qu'aucun accident n'explique, que l'on veut rendre une loi plus stricte que celle d'aujourd'hui. On dira peut-être que les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas transporter les marchandises à vitesse régulière. Pourquoi ne le pourraient-elles pas ? La compagnie du Grand-Tronc donne un service tellement bon à la compagnie Armour de Chicago, les grands commerçants de viandes, que le convoi de cette compagnie part tous les jours à la même heure. Si la compagnie de chemin de fer peut faire cela pour les riches capitalistes de Chicago, elle peut le faire aussi bien pour les Canadiens, et si elle le peut, on doit l'y forcer. Si elle ne veut pas le faire on devrait la punir, parce qu'elle ne remplit pas son devoir.

Ces plaintes nous arrivent de partout. Des marchands se sont plaints d'avoir perdu la vente de marchandises parce qu'elles ne leur étaient arrivées que lorsque la saison de les vendre était passée. Des maisons ont été mises en faillite parce que les compagnies de chemins de fer n'avaient pas livré les marchandises en temps voulu. Les commerçants de grains de l'Est et de l'Ouest font les mêmes plaintes. Les meuniers de l'Est ont demandé pendant tout l'automne et cet hiver du grain de l'Ouest et n'ont pu en avoir. Une personne qui avait donné une commande de grain vers le huit ou neuf novembre dernier, m'a dit que le grain n'était arrivé chez lui que depuis deux semaines seulement. Osera-t-on prétendre qu'il faut trois ou quatre mois pour faire voyager un wagon de grain du Manitoba à l'Ontario? Ce n'est pas du trafic. Non seulement on aurait pu amener un wagon, mais des centaines, et je n'ai aucun doute, que si l'on avait pu acheter du grain au prix auquel on le vendait dans l'Ouest et le faire transporter, on aurait pu en vendre dans l'Ontario à un profit considérable. Les cultivateurs qui se servent des chemins de fer demandent à grands cris un meilleur service dans l'expédition de leurs produits de la ferme. Les commerçants de bestiaux dans l'Ontario, dans le Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta font les mêmes plaintes. Je sais qu'en certains cas, on a demandé aux compagnies de chemins de fer des wagons plusieurs jours à l'avance. On a répondu aux cultivateurs d'amener leurs bestiaux, et ces bestiaux sont restés dans la cour du chemin de fer deux ou trois jours à attendre. L'expéditeur était obligé de voiturer la nourriture qu'il fallait leur donner, et souvent il était obligé de ramener les bestiaux chez lui, ou les donner en soin à des cultivateurs pendant plusieurs jours, jusqu'à ce que les wagons pour les transporter fussent arriver. En quel état devaient être les bestiaux que l'on sortait de l'étable chaude et que l'on obligeait à marcher à travers champs par une température inclémente? Leur poids diminuait et leur valeur marchande en souffrait sérieusement, et c'était l'expéditeur et le cultivateur qui y perdaient. Les colons qui émigrent dans l'Ouest demandent également que l'on apporte un changement. Presque tous ceux qui envoient des effets dans l'Ouest se plaignent sérieusement des inconvénients auxquels ils sont soumis dans le chargement et le déchargement de ces effets et des délais qu'on leur fait souffrir, ce qui n'aurait pas lieu si les wagons étaient traînés à une vitesse raisonnable. Les commerçants de fruits se plaignent aussi et mon honorable ami de Wentworh (M. J. D. Smith) nous a fait voir aujourd'hui un exemple de leurs griefs. Il n'y a pas que l'horticulteur qui perd, mais les commerçants de fruits et les consommateurs.

On nous dit que nous avons des lois, en vertu desquelles, on peut réclamer des dommages, mais personne ne semble être chargé de mettre ces lois en vigueur. Ce n'est pas le devoir de la commission des chemins de fer. Cette commission n'a pas charge de poursuivre. Ni le cultivateur, ni l'expéditeur sont en mesure de lutter avec une compagnie de chemin de fer, ce qui fait qu'il est nécessaire d'avoir une loi sévère imposant une forte amende si une compagnie de chemins de fer ne donne pas un bon service.

Les commerçants de bois et les manufacturiers se plaignent aussi. Ils ont envoyé très souvent à cette Chambre des pétitions appelant l'attention sur les pertes qu'ils ont subies, faute de moyens convenables de transport pour leur produits. Toutes ces

grandes compagnies souffrent aujourd'hui. A quoi sert d'avoir un Parlement, s'il n'est pas à la hauteur de la situation et est incapable de trouver un remède ? C'est au Parlement à fournir le remède et à décréter une loi qui imposera une forte punition sur les compagnies de transport. Pour ces raisons, je suis en faveur du principe du bill et en y apportant certains amendements, je suis certain qu'il donnera satisfaction. Le bill est fait de façon à remédier aux griefs des expéditeurs et le plus vite nous appliquerons le remède, le mieux ce sera, non seulement pour ceux qui se servent des chemins de fer, mais pour les compagnies de chemins de fer elles-mêmes.

M. JOHN CRAWFORD (Portage-la-Prairie) : Monsieur l'Orateur, ce n'est pas la première fois pendant cette session que j'ai l'occasion de parler sur cette très importante question, probablement la plus importante qui existe aujourd'hui pour l'ouest du pays. Au commencement de cette session, j'ai fait remarquer que le manque de moyens de transport convenable nous causait de plus grandes pertes et de plus grands inconvénients que toute autre chose. Je n'ai pas changé d'avis depuis, parce que je n'ai pas eu connaissance que la situation se soit améliorée.

Les observations que j'ai présentées à la Chambre au commencement de la session ont eu pour résultat d'éclairer mieux qu'on ne l'avait fait jusqu'alors la commission des chemins de fer sur le véritable état de choses qui existe aujourd'hui. Afin de donner une idée de la façon dont on s'est occupé de ce sujet, je crois utile—sans que cela soit déplacé de ma part—de consigner dans les Débats l'attitude prise par la commission des chemins de fer. Quelques jours après les observations dont je viens de parler, le président de la commission m'écrivait le 10 décembre ce qui suit :

J'ai lu dans les Débats le compte rendu du discours que vous avez prononcé aux Communes vendredi dernier, et je suis heureux d'apprendre que l'état de choses qui existe dans l'Ouest est aussi satisfaisant.

Cela se rapporte à la condition des cultivateurs et non pas aux chemins de fer.

La raison spéciale pour laquelle je vous écris se rapporte aux retards dans le transport mentionnés par vous. Notre assistant chargé de surveiller l'exploitation des chemins de fer se trouve maintenant au Nord-Ouest dans le but de recueillir tous les renseignements possibles quant à la façon dont se fait le transport du grain durant la saison d'expédition la plus active; j'aimerais beaucoup qu'il s'enquît de tous les cas dont vous avez parlé et, si cela était possible, qu'il recherchât les raisons des retards mentionnés par vous.

Auriez-vous l'obligeance de me fournir tous les détails précis que vous pourriez posséder quant aux endroits, aux dates d'expédition, aux noms des expéditeurs? Si ces derniers ne sont pas connus, ne pourriez-vous pas m'indiquer les noms de ceux qui vous fournissent ces renseignements ou tout autre fait qui permettra à notre fonctionnaire de remonter à l'origine de ces causes-là? Je voudrais surtout mettre ce fonctionnaire en état de s'enquérir des cas où des wagons ont été laissés sur la voie durant un temps considérable. Bien souvent nous entendons des plaintes de ce genre, mais nous n'avons pu jusqu'à présent, connaître toutes les circonstances ni découvrir sur quel point s'est produit le retard initial dont on se plaignait.

En réponse à cette lettre, j'ai répété en substance la déclaration que j'avais faite ici, en y ajoutant quelques détails. Je constate que l'enquête qui a eu lieu à la suite des renseignements que j'ai fournis, démontre clairement combien était exacte ce que j'avançais alors. J'aimerais, cependant, faire remarquer à la Chambre que les raisons invoquées ici tant de fois pour expliquer les retards dans le transport des marchandises ne sont pas basées sur le manque de locomotives, de pouvoir moteur, mais que ces délais sont dus à d'autres causes. Le rapport suivant porte la date du 26 janvier ; il est adressé par M. Dillinger à la commission et dit ce qui suit :

Me conformant aux instructions reçues de la commission à propos de la plainte présentée par M. John Crawford et relative à la disette de wagons et aux retards qu'on apporte à les expédier, je me suis rendu à Neepawa et à Eden; je me suis procuré l'état suivant du nombre de wagons dans les cours de Neepawa, du 5 octobre 1907 au 1er janvier 1908:

54 jours sur 78 jours, au cours desquels on a compté 13 dimanches et 2 jours de congé rendent cet état complet à l'exception de 9 jours qui manquent au cours des trois mois. On n'a pas tenu d'état pour les dimanches. L'accumulation des wagons a commencé le 28 octobre alors qu'il y avait 26 voitures chargées et prêtes à être expédiées; il en a été ainsi le 27, le 28 on en comptait 55; le 30, 58; le 31, 63, soit le plus haut chiffre atteint jusqu'au 19 novembre.

Je puis dire qu'un de ces wagons, chargé le 26 octobre, est arrivé à Winnipeg le 29 novembre et que le rapport de l'expédition de ce wagon de blé est parvenu à Neepawa le 14 janvier 1908—soit environ soixante-quinze jours depuis la date du chargement à Neepawa et le retour par voie de Fort-William.

Le 2 novembre, ce nombre a diminué; le 6 il a été réduit à 35; le 7, à 28; le 9, le nombre de wagons chargés a été porté à 52, pour retomber ensuite à 40, le 11; le 12, il n'y a pas eu de changement; le 14, on comptait 70 wagons chargés; le 16, 62, soit une augmentation; le 17, 80, soit une augmentation plus considérable encore.

Je voudrais appeler sur un sujet l'attention de la Chambre ; à cette époque-là j'étais en pourpaler avec l'administration du chemin de fer canadien du Nord à Winnipeg ; en réponse à une lettre que je

lui avais adressée le 15, le gérant du trafic me disait ce qui suit, le 21 novembre :

Notre département d'exploitation s'occupe attentivement des besoins des expéditeurs de grain de ces deux points de la ligne; on m'informe qu'un certain nombre de wagons vides ont été dirigés sur la section de Neepawa le 19 courant, afin de rendre la situation plus tolérable.

Et le 22 novembre il écrit :

Le surintendant de la division de Dauphin m'informe que l'état de choses qui existait à Neepawa est disparu.

Le rapport ajoute ce qui suit :

90 le 19; 92 le 20, nombre qui a été réduit à 26 le 23. Il y avait 25 wagons de disponibles le 26 et 7 le 27. Après le 29 novembre on n'a plus compté que 28 wagons chargés de grain, et encore ce nombre-là n'est-il resté fixe que deux jours seulement.

Cet état démontre qu'on a eu de 28 à 83 wagons de disponibles durant 4 jours; de 70 à 92, 10 jours durant et que ce nombre a été réduit de 6 à 28 wagons et encore de ce dernier nombre n'a-t-il été disponible pour les intéressés que durant deux jours. On peut s'en rapporter à cet état que j'ai préparé moi-même en me servant du livre contenant les entrées quotidiennes indiquant le nombre de wagons expédiés.

En admettant qu'on n'a pas accordé de préférence quant à la mise des wagons sur des voies de garage, et il est à présumer qu'il n'y en a pas eu, puisque les cours étaient si encombrés, on n'a pas compté 60 wagons dans les cours de Neepawa durant plus de dix jours; il peut arriver qu'il y ait eu un wagon ou deux qui soient restés là pendant une période plus prolongée.

Ce qui suit ce rapporte à un fait dont je me suis plaint grandement il y a quelque temps. Le wagon dont il est question avait été loué par moi. Voici :

Par exemple, C. N. 522, chargé par M. Crawford, est resté à cet endroit vingt-neuf jours durant avant qu'on l'expédiât; l'unique raison invoquée par l'agent, c'est que ce wagon avait été mis à l'arrière d'une voie de garage par des trains qui poussaient d'autres wagons en avant de lui. Comme il s'agit d'un point extrême d'une ligne ce fait pourrait facilement se produire si le gardien de la cour de la gare chargé du contrôle des wagons ne se montrait spécialement vigilant; mais il n'y a pas d'excuse ou de raison qu'on puisse invoquer pour expliquer que ce fait se produit au cours d'un hiver comme celui qu'on a eu, alors que la température ne pouvait nuire en aucune façon à l'expédition des wagons.

Il y avait 417 wagons chargés de grain à neuf gares différentes; ils ont passé à Neepawa et l'agent de cette dernière gare les a inscrits dans son registre au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre; de ce nombre 232 avaient été expédiés de Neepawa, soit 72 en octobre, 124 en novembre et 36 en décembre. Comme on ne décharge qu'un wagon par jour à Neepawa dont on puisse se servir pour le transport du grain, et comme on n'en trouve pas d'autre à toutes les petites gares situées à l'ouest et au nord de Neepawa, tous les wagons chargés de grain devaient arriver à cet endroit après avoir été déchargés. Les wagons en question venaient de l'est. On a fourni au moins 400 wagons pour le transport du grain, sans compter ceux qui ont servi au transport de la brique et du bois.

A Eden, l'un des endroits dont on se plaint le plus sous ce rapport, on a fourni 55 wagons pour le transport du grain; en réalité, tous ces wagons-là étaient arrivés vides dans les cours de la gare. En octobre on a fourni 31 wagons, en novembre, 11, et en décembre, 13; vous pourrez constater d'après la liste ci-jointe les dates où ces wagons ont été chargés ainsi que le nom des personnes qui ont demandé ces wagons. A cet endroit on a manqué de wagons; il est certain qu'on aurait expédié une plus grande quantité de grain, n'eût été la disette de wagons; mais lors de ma visite, soit le 9 janvier, on ne faisait plus l'expédition du grain, car toutes les commandes reçues et inscrites dans les livres avaient été exécutées.

A tous les autres points près de Neepawa on a pu se procurer pour le transport du grain un plus grand nombre de wagons que dans le passé. On entend à peine quelques plaintes de la part des cultivateurs relativement à la disette de wagons: d'autre part, toutes les personnes interrogées se plaignent amèrement du laps de temps considérable qui doit s'écouler avant d'obtenir du chemin de fer canadien du Nord des wagons pour Port-Arthur.

Je n'ai pas besoin de lire le rapport en entier. Plus loin je trouve ce qui suit :

J'ai aussi interviewé M. John Fraser, d'Eden, qui, lui aussi, estime qu'on a manqué de wagons pendant le mois de novembre; mails il ajoute que le mal n'est pas bien grand, vu que personne ne semblait désireux d expédier du grain. Il déclare que les wagons chargés à Eden étaient attelés en temps utile aux locomotives.

Voici une partie du rapport qui fait voir qu'au moins certaines personnes ont souffert de cet état de choses :

Les deux wagons mentionnés par M. Crawford comme ayant été retenus le 13 novembre, ont été fournis le 24 décembre, soit environ un mois et demi après la demande faite par l'intéressé.

La compagnie des minoteries du Manitoba qui a un élévateur à Springhill, a expédié au cours de cette saison 26 wagons qui transportaient les produits des cultivateurs et 5 qui ont servi à son propre usage; elle a aujourd'hui dans son élévateur 6,000 boisseaux de grain qu'elle ne veut pas expédier. Elle a fermé ses portes le 20 décembre. M. Crawford a fait entrer deux wagons dans l'élévateur de Springhill; il a commencé son ouvrage le 20 novembre pour le terminer le 28 novembre. Il a expédié de cet élévateur au cours de cette saison six wagons, plus deux autres, les derniers, le 20 décembre. Aujourd'hui dans cet élévateur, il n'y a pas de blé qui appartienne à M. Crawford.

Les autres wagons mentionnés par M. Crawford comme étant à Springhill ont été expédiés l'un de Franklin et l'autre d'Orrville. M. Davidson, gérant de la compagnie des minoteries du Manitoba, qui m'a fourni ce renseignement, prétend qu'en fin de compte les cultivateurs étaient satisfaits du nombre de wagons qu'on leur avait fournis, mais il se

plaint des retards causés dans le transit. Il déclare aussi que la voie de garage à Halsboro a été encombrée de wagons durant un certain temps.

Je comprends qu'on sortait les wagons de la cour de Neepawa pour les distribuer épars sur une distance de trois ou de quatre milles et qu'on les reculait ensuite sur une autre voie de garage où ils restaient en panne durant des semaines et des semaines.

C'était vrai; cela provenait de ce qu'on sortait les wagons de la cour de Neepawa à cause de leur agglomération à cet endroit.

A Neepawa, j'ai interrogé M. J. T. Yates, commerçant de grain, qui à la date du 8 janvier avait consigné 189,000 boisseaux de grain, en expédiant 16 wagons de Springhill, 120 de Neepawa et 6 d'Halsboro; il prétendait qu'il n'avait aucune difficulté à se procurer des wagons.

Tout nous porte à croire qu'il ne s'agissait pas de difficultés à propos de wagons dans cette partie du pays.

Il appert que le nombre de wagons fournis était plus considérable au cours des années précédentes et qu'aucun des wagons ainsi retenus par M. Yates n'avait été retardé plus d'une semaine à un point d'expédition après avoir été chargé de grain; il n'hésitait pas à dire que tous les intéressés avaient pu obtenir sous ce rapport des avantages infiniment plus considérables que ceux qu'on leur offrait au cours des années précédentes. Mais tous les expéditeurs se plaignaient amèrement de la longueur de temps qu'il fallait pour faire parvenir ces wagons à Port-Arthur.

Le délai apporté dans l'expédition de ces wagons est plutôt que la disette de wagons la cause principale de toutes les difficultés dont il est question :

M. Yates a fourni une liste de 24 wagons avec la date de leur destination respective inscrite dans les livres de la compagnie, jusqu'au 8 janvier il n'avait pas reçu le rapport de leur arrivée à Port-Arthur. J'ai discuté cette question avec le gérant du chemin de fer canadien du Nord et j'inclus une liste indiquant les dates qui nous permettent de retracer dans ses détails le voyage de ces wagons de Neepawa à Port-Arthur, ainsi que celle du déchargement de ces wagons dans les élévateurs. De ces 27 wagons l'un fut détruit à l'est de Winnipeg, 2 durent rester à Winnipeg 19 jours pour être réparés, et l'on prit de 8 à 43 jours pour conduire le reste de ces wagons—soit 24—de Neepawa à Port-Arthur qui ne sont séparés que par une distance de 555 milles. Un wagon a pris 8 jours, un autre 43 jours, 11 wagons ont pris de 8 à 19 jours, 13 wagons ont pris de 20 à 43 jours, soit en résumé pour l'expédition de ces 24 wagons une moyenne de 21 jours ½ pour faire 555 milles, ou encore soit 25 milles 8 par jour. De ces 24 wagons 2 ont été retenus 14 jours, 6 de 24 à 26 jours à un point situé à l'est de Winnipeg, un wagon 30 jours à Winnipeg et un autre 29 jours à Neepawa.

J'inclus aussi une liste des wagons, laquelle m'a été fournie par M. D. Q. Campbell, de Winnipeg, la personne dont parle M. Crawford dans sa lettre; il prétendait qu'il avait fallu de 10 à 30 jours pour faire venir 7 wagon de Neepawa à Winnipeg, une distance de 77 milles—soit une moyenne de 15 jours par wagon, ou de 7 milles 8 par jour, et que quatre wagons de Berton à Winnipeg, soit une distance de 94 milles, n'avaient été conduits à l'endroit désigné qu'après 13 et même 21 jours de retards, soit une moyenne de 17 jours par wagon, ou de 5 milles ½ par jour. Des conversations que j'ai eues avec un grand nombre de personnes, j'infère qu'on se plaint grandement du délai apporté dans le transit des wagons chargés de grain, et j'ai eu assez de preuves pour me convaincre qu'il y avait beaucoup trop de retards dans l'expédition des wagons. Je n'hésite pas à dire que ces retards sont directement dus au vice qu'on relève dans le système de traction suivi par le Nord-Canadien, qui possède du reste un nombre suffisant de locomotives pour expédier ces wagons, si cette compagnie s'occupait sérieusement de cette question.

Vous remarquerez d'après l'état ci-inclus qu'il y a eu un retard de deux à six jours à Port-Arthur dans le déchargement des 24 wagons mentionnés. Ce retard a été causé par le grand nombre de qualités de blé qu'on devait transporter, ce qui a retardé le travail de déchargement plus longtemps qu'il n'en aurait été s'il s'était agi de blé de bonne qualité; je ne crois pas qu'on puisse remédier à cet état de choses avantageusement dans les circonstances actuelles.

Après avoir obtenu ces renseignements, j'ai discuté cette question avec M. McLeod, gérant général du chemin de fer canadien du Nord personnellement et je lui ai signalé les longs retards apportés au transit et le manque d'organisation quant au transport des marchandises. Il a décidé immédiatement de nommer un homme qui devait s'occuper exclusivement de donner une forme systématique à ce transport, de tenir les livres nécessaires, d'en faire la revision et de faire rapport directement au gérant. Grâce à cette convention il n'existe plus de raison pour craindre que ces retards se produisent à l'avenir.

Votre tout dévoué,
(Signé): A. F. DILLINGER,
Surveillant l'exploitation d'un réseau, commission des chemins de fer.

On remarquera que M. Dillinger n'attribue pas toute la difficulté à la disette de wagons ou à celle de locomotives, mais bien à un vice d'administration de la part de la compagnie du chemin de fer. Cela ne concorde pas avec l'opinion qu'un grand nombre d'entre nous ont nourrie, mais M. Dillinger est certain dans ce qu'il affirme. Ce rapport fait ressortir davantage les bienfaits que retire le pays des décisions prises par les commissaires des chemins de fer. On remarquera ce fait : dès que M. Dillinger s'est occupé de cette question à l'égard de l'administration d'une compagnie de chemin de fer, les intéressés ont pris immédiatement les moyens d'améliorer leur système d'exploitation. Toute cette question est sérieuse pour le Canada et elle a préoccupé l'attention du public à un degré inusité.

Quant au remède qu'on doit appliquer, je ne suis pas prêt maintenant à dire qu'il devra prendre la forme de la proposition

de loi qui a été présentée ; je ne voudrais pas non plus avancer que grâce à une législation spéciale nous pourrions faire disparaître les maux qui existent maintenant. Sans doute on devrait forcer les compagnies de chemins de fer à fournir un service convenable, mais cela est déjà prévu dans les chartes qui les constituent. C'est ainsi, par exemple, que je trouve dans la charte du Pacifique-Canadien la disposition suivante énonçant qu'après la mise en exploitation de cette voie ferrée :

En retour la compagnie devra maintenir, entretenir et exploiter d'une façon efficace le chemin de fer canadien du Pacifique.

L'interprétation qu'on peut donner à cet article tel que rédigé, c'est que la compagnie doit exploiter d'une façon convenable cette voie ferrée et fournir tous les avantages que la population du pays peut raisonnablement réclamer. Il ne peut y avoir deux opinions sur la signification de cet article et nous devons nous en rapporter à l'interprétation des chartes accordées, aux compagnies de chemins de fer du Canada. La charte du Pacifique-Canadien ajoute :

Etat mise par le gouvernement fédéral en possession de chacune des parties respectives du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie devra outiller ces lignes suivant la règle ici établie quant à l'outillage desdites sections, et elle devra désormais les maintenir et les exploiter d'une manière efficace.

Cela indique clairemnt ce qu'on attend de la compagnie du chemin de fer. Celle-ci doit, suppose-t-on, fournir à la population du Canada un service raisonnablement efficace. Il nous appartient de déterminer quels sont les meilleurs moyens dont on peut disposer pour atteindre cette fin et, comme je l'ai déjà dit, je me demande si ces meilleurs moyens seront mis à notre disposition grâce à ce projet de loi spécial. Qu'importe la loi qu'on inscrira dans nos statuts, s'il n'y a pas de disposition assurant sa mise en vigueur convenablement. Il nous faut adopter des dispositions qui obligent les compagnies de chemins de fer à exécuter tout ce que comportent leurs chartes selon les intentions de leurs auteurs. L'adoption d'une loi spéciale comme celle-ci, à moins qu'elle ne soit accompagnée de dispositions relatives à sa mise en vigueur, serait inutile. Le simple expéditeur ou plusieurs expéditeurs réunis en société, le cultivateur ou le marchand ne peuvent facilement lutter contre une compagnie de chemin de fer pour la forcer à rendre justice aux intéressés ; le Parlement doit trouver les moyens qui permettront à notre population d'atteindre ce but ; à mon sens, la ressource convenable qui nous est offerte pour traiter ces questions importantes et difficiles nous la trouvons dans la commission des chemins de fer que nous avons créée. L'établissement de cette commission a été l'un des actes les plus utiles accomplis par ce Gouvernement. Si la commission des chemins de fer est surchagée d'ouvrage à l'heure qu'il est, nous devrions augmenter le nombre de ses membres ; si les pouvoirs de ces derniers ne sont pas suffisants pour leur permettre d'obliger les compagnies de chemins de fer à exploiter convenablement leurs réseaux, nous devrions augmenter ces pouvoirs-là. Il nous appartient de voir à ce que les compagnies de chemin de fer remplissent l'objet pour lequel elles ont été créées, suivant l'intention énoncée dès le principe. Le rapport que je viens de lire et d'autres travaux accomplis par la commission m'engagent à croire que les commissaires ont démontré au moins qu'ils possédaient certains pouvoirs, car ils ont accompli un travail utile à différents endroits du pays. J'ai assisté à quelques-unes des réunions de la commission alors que les commissaires ont rencontré les directeurs de certaines compagnies de chemins de fer, et j'ai remarqué qu'un seul mot prononcé par le président de la commission avait une portée considérable. Les compagnies de chemins de fer ne veulent pas s'insurger contre les commissaires et elles feront presque l'impossible pour éviter de recevoir un ordre spécial et défini dans un sens ou dans l'autre.

Je ne crois pas utile d'occuper plus longtemps l'attention de la Chambre ; je dirai, cependant, qu'à mon avis une discussion comme celle-ci est avantageuse au pays. Un grand nombre de nos concitoyens sont intéressés à des débats de ce genre ; ils espèrent en outre que le Parlement adoptera une ligne de conduite définie et positive. Je connais ce qui préoccupe l'esprit de la population de l'Ouest surtout. Je constate que ces mêmes questions intéressent plus ou moins directement nos amis de l'Est, il est évident que nous devrons prendre une décision et faire quelque réforme avant longtemps.

Je ne suis pas partisan d'un tarif de deux cents. M'est avis qu'il y a peu d'objections au tarif actuel. Je préfèrerais qu'on réduisît le tarif relatif au transport des marchandises plutôt que le tarif des voyageurs. Je crois que l'intérêt public serait généralement plus favorisé si cette réforme s'opérait. Voici comment j'envisage la question : je veux que les compagnies de chemin de fer réalisent certain bénéfices ; je ne désire pas les voir transporter les marchandises à leur détriment, mais avant tout nous voulons un bon service et cela au prix le plus raisonnable possible. Nous devons d'abord voir à ce que notre pays jouisse d'un bon service, et ensuite tâcher de prendre les moyens d'obtenir ce service à un prix raisonnable.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Monsieur l'Orateur, je n'ai qu'un mot à dire à mon honorable ami (M. W. F. Maclean) qui a présenté ce projet de loi; je lui suggérerais d'ajouter à ce bill une disposition bien désirable à mon sens, quand ce projet de loi sera, ainsi que je le présume, discuté par le comité des chemins de fer ou par un comité

spécial de la Chambre. J'admets le principe du bill ; mais à mon avis il ne va pas assez loin. Il contient des dispositions concernant l'expéditeur, mais il est une autre classe de citoyens qui ont autant de griefs réels que les expéditeurs eux-mêmes peuvent en invoquer, je veux parler des manufacturiers qui sont en même temps consignataires et expéditeurs de marchandises. Je crois qu'on devrait modifier ce projet de loi de façon à protéger le consignataire.

J'ai pu observer moi-même certains cas. J'ai eu à maintes reprises l'occasion de constater des faits qui se rapportent à cette question et je suppose que tous les autres fabricants du pays se trouvent dans mon cas sous ce rapport. Nous achetons un wagon chargé de marchandises à un point quelconque du Pacifique-Canadien au Canada et nous calculons un tarif de transport entier, ce wagon devant nous être livré à la ville même que nous habitons ; le wagon nous arrive, nous avons la lettre de voiture signée par l'employé du Pacifique-Canadien, mais le Grand-Tronc s'empare du wagon, le traîne du point de jonction à sa destination et exige peut-être $10 ou $20 de plus que le prix indiqué dans le tarif de transport direct. On n'a plus de recours si l'on a besoin immédiatement des marchandises achetées ; si on présente une réclamation, on n'obtiendra pas de décision avant deux ou trois ans. Au mois d'avril dernier un certain nombre de wagons nous sont parvenus. Ils avaient été expédiés au mois de décembre précédent ; ils nous sont arrivés chargés trois ou quatre à la fois par jour. On a réclamé le stationnement que j'ai refusé de payer parce que nous ne pouvions décharger à la fois le nombre de wagons. En avril nous avons reçu trois wagons de marchandises avec un surcroît de frais de transport dépassant de $103 la lettre de voiture. J'ai refusé les wagons en question. Les employés du Grand-Tronc ont télégraphié à Montréal ; ils nous écrivirent ensuite pour nous demander d'accepter ces wagons ; ils ajoutaient qu'ils verraient à régler la question du stationnement, mais je n'ai pas encore reçu le rabais promis alors. Ma réclamation n'a pas été réglée. Environ six semaines après cela, nous avons reçu un wagon chargé ; la compagnie nous réclamait $200 de frais de stationnement.

Les marchandises nous avaient été expédiées du Tennessee, par l'un des chemins de fer américains sur une lettre de voiture directe ; le Grand-Tronc a pris le wagon à Chicago ou à un autre point de sa ligne et c'est pour cela qu'il nous réclamait $200 de surtaxe. Il devait nous amener ce wagon jusqu'à nos portes, mais j'ai refusé d'en accepter la livraison et l'agent fit conduire le wagon à la gare, puis il avertit les employés de la compagnie à Montréal. Ils voulaient m'obliger à payer cette surtaxe, sauf à produire une réclamation, ce que j'ai refusé de faire. Ils ont déchargé le wagon à la gare et après avoir attendu un mois environ nous avons pu régler cette difficulté, et les employés de la compagnie reçurent de Montréal l'ordre de nous livrer ce wagon. Ils voulurent nous obliger à prendre livraison à la gare, vu qu'ils avaient déchargé ce wagon à cet endroit, ce que j'ai refusé de faire. Ils demandaient $12 pour payer le déchargement et $12 pour acquitter les frais de transport jusqu'à nos cours. Je ne voulus pas obtempérer à cette demande et finalement le Grand-Tronc se rendit et abandonna sa réclamation de $200 comme surtaxe.

Quelques jours après nous recevions un autre wagon dont la charge devait peser, d'après les employés de la compagnie, 66,000 livres au moins. Je savais que ce wagon ne pouvait transporter une charge dépassant 40,000 livres ; aussi refusais-je d'accepter ce wagon. Après plusieurs jours d'attente le bureau principal du Grand-Tronc nous demanda de permettre à la compagnie d'amener le wagon à Brockville où il serait pesé sur la balance installée à cet endroit. Il n'y avait pas de balance semblable à Gananoque, mais les employés eussent produit le reçu de leur peseur à un endroit où il y avait une balance, certifiant que le poids indiqué était exact. Les employés du Grand-Tronc voulaient envoyer à Brockville ce wagon qu'on pèserait de nouveau avec l'entente que si l'écart ne dépassait pas 1,000 livres, je paierais les frais de transport à Brockville et retour ; dans le cas contraire le Grand-Tronc devait acquitter tous les frais. J'ai refusé d'accepter ces conditions. J'ai suggéré aux employés de mettre ce wagon sur la balance que nous avions à nos portes et de le faire peser par l'un d'entre eux, j'ai exprimé ma conviction que s'ils acceptaient ma proposition ils se convaincraient que le chiffre de la pesanteur mentionnée par moi était exact. Enfin, on déchargea le wagon à la gare et l'on pesa les marchandises qui représentaient un poids de 44,500, bien qu'on m'eût réclamé le paiement du transport de 60,000 livres de marchandises. Cette affaire n'est pas encore réglée et il y a déjà six semaines que ce wagon nous est arrivé. Ainsi vont les choses. J'appelle l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) et celle de mon honorable ami d'York-sud sur le fait qu'une compagnie de chemin de fer devrait, au point où elle prend la lettre de voiture d'une autre compagnie, voir à ce que les taux convenables soient imposés ; les employés de la compagnie devraient livrer les marchandises suivant la lettre de voiture signée par la compagnie de chemin de fer par laquelle les marchandises ont été d'abord expédiées.

Un grand nombre d'industriels canadiens ont des réclamations de $2,000 à $3,000 contre des compagnies de chemins de fer, réclamations qui datent de trois ans même et qui n'ont pas encore été réglées. J'ai

soumis cette question aux commissaires des chemins de fer l'an dernier, mais ils n'ont encore rien fait dans un sens ou dans l'autre. A mon avis, l'heure est venue pour la commission des chemins de fer d'établir comme règle qu'une compagnie de chemin de fer recevant des marchandises d'une autre compagnie devrait voir à ce qu'on ne demande que les tarifs exacts, puis à livrer les marchandises et non pas à les tenir dans les cours ou sur les voies de garage durant un mois ou deux mois, comme le font certaines compagnies. Il me semble que le ministre des Chemins de fer devrait tenir à ce que la loi fût modifiée de façon à faire disparaître les difficultés que j'ai mentionnées et que la commission des chemins de fer devrait surveiller la mise en vigueur de la loi ainsi modifiée.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Monsieur l'Orateur, cette discussion, certes, n'a pas été simplement intéressante, mais encore très instructive pour moi et, je suppose, pour un grand nombre des honorables membres de cette Chambre. On dit qu'on peut juger de la prospérité d'un pays par la facilité avec laquelle la population peut se transporter d'un endroit à un autre et en revenir, et par les avantages accordés pour le transport des produits du peuple de leur lieu d'origine à celui de leur consommation avec rapidité et en bon état. Si je ne me trompe, c'est l'objet qu'avait en vue les honorables députés qui ont discuté cette question. C'est aussi la raison qui a encouragé le Canada à faire tant de sacrifices pour aider les entreprises de chemins de fer et, je pourrais ajouter pour favoriser la construction des canaux et des routes fluviales.

Les transports par chemin de fer et par eau sont, si je puis m'exprimer ainsi, les fondements du commerce. Sans les chemins de fer nos produits nous rapporteraient simplement le prix que nous pourrions obtenir sur un marché qu'atteindrait les wagons qu'on pourrait expédier à ce marché de l'endroit de la production ; en réalité, nous n'aurions pas de marché si nous n'avions pas de moyens de transport. L'aide accordée aux chemins de fer du Canada n'avait pas pour but unique d'assister les compagnies dans leurs entreprises ; non, nous voulions mettre les producteurs en état d'expédier sur les marchés du monde leurs marchandises et d'en retirer le plus haut prix possible sur ces marchés. Chaque jour épargné dans le transport d'un produit au marché représente une augmentation dans le prix de ce produit. Chaque avantage qu'on peut offrir aux producteurs pour mettre sur le marché les articles de son industrie dans un état autant que possible égal à celui où ce produit se trouvait, lorsqu'il a quitté l'endroit de la production, ajoute d'autant au prix de cette marchandise.

En traitant cette question des moyens de transport, nous—le peuple—ne pouvons ignorer complètement les compagnies de transport. Je répète—ce que j'ai déjà dit ici—que nous n'avons rien à gagner en combattant des hommes qui ont risqué leur argent dans ces grandes entreprises, et je suis heureux de constater que le débat actuel s'est développé au point de vue pratique, suivan un ordre d'idées où l'on ne pouvait relever la moindre intention d'attaquer les auteurs de ces entreprises. Nous—je parle encore au nom de la nation canadienne—sommes par notre mise de fonds les associés des propriétaires de ces voies ferrées.

Le 30 juin dernier, le trésor fédéral avait payé $28,827,649 en subventions au comptant ; les provinces ont souscrit $35,123,130; les municipalités, $17,346,633, soit en tout $181,298,413. Mais on fait plus en faveur des moyens de transport par chemin de fer ; le Dominion et les provinces réunis ont accordé 52,183,063 acres de terre pour aider à la construction des chemins de fer. Il y a plus encore, bien que cela soit déjà beaucoup pour une population de six millions et demi d'âmes. En effet, le Dominion et les provinces ont construit et mis en exploitation 1,890 milles de voie ferrée au coût de $101,000,000 ; j'irai plus loin, car je crois qu'il est raisonnable de mentionner ce fait, nous avons garanti les obligations des différentes compagnies de chemins de fer pour un montant de $100,000,000. D'où nous pouvons constater que notre peuple a ajouté sa mise de fonds à celle risquée par les compagnies de chemin de fer dans la solution de ce problème des moyens de transport ; d'où il suit encore que nous sommes également intéressés parceque nous avons risqué notre argent comptant, au même degré que les producteurs et que les consommateurs le sont. Nous devons nous montrer justes à l'endroit de ceux qui ont risqué leur argent dans des entreprises de chemin de fer, et c'est ce que nous avons fait. Il peut arriver que quelquefois nous ayons outrepassé les bornes de ce qu'on pourrait appeler la véritable pratique des affaires en attaquant des gens qui avaient consacré de fortes sommes d'argent dans certaines entreprises, uniquement, semble-t-il, parce que leurs efforts avaient été couronnés de quelque succès. L'égoïsme est toujours l'égoïsme ; dans tous les discours qui ont été prononcés aujourd'hui on s'est montré, pourrais-je dire égoïste, en ce sens qu'on veut obtenir tous les avantages possibles quant aux moyens de transport ; l'idée fondamentale de cette discussion, c'est que nous pouvons retirer des avantages pour nous-mêmes et pour ceux qui nous entourent.

Nous sommes donc tous plus ou moins égoïstes ; l'expéditeur désire ardemment que ses produits atteignent le marché bien que son voisin ne puisse expédier les siens en même temps, le wagon qui doit les transporter se trouvant sur une voie de garage ; de son côté le consignataire demande instamment les marchandises qu'il a achetées,

bien que le wagon consigné à son voisin se trouve abandonné sur une voie de garage. Il peut arriver que les compagnies de chemins de fer soient plus égoïstes que nous ne le sommes, parce qu'elles représentent l'essence concentrée de l'égoïsme d'une combinaison de plusieurs hommes réunis dans un but de spéculation. Cependant nous devons discuter ces questions d'une façon pratique tout en nous efforçant d'atteindre une solution sage et raisonnable. Qu'on me permette d'insister ici—peut-être quelque-uns d'entre nous ne songent pas à cela—sur le fait qu'en tant que les chemins de fer sont concernés, le Canada a le meilleur service de tous les pays du monde, puisque nous pouvons compter sur un plus grand nombre de milles de voie ferrée par tête d'habitant.

M. W. F. MACLEAN : Trop de milles de voie ferrée et un service insuffisant.

L'hon. M. GRAHAM : Si l'on propose de construire un chemin de fer dans le comté d'York-sud, je ne crois pas que mon honorable ami combatte ce projet ; il en sera de même de tout autre député quand il s'agira de la construction d'une voie ferrée dans la criconscription électorale qu'il représente.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) disait cet après-midi qu'on avait construit au cours de la dernière saison des milles et des milles de chemins de fer parallèlement à une ligne déjà existante, et que la construction de cette voie ferrée n'avait rapporté aucun avantage à la population.

L'hon. M. GRAHAM : Peut-être, mais je crois pouvoir hasarder l'opinion qu'on n'a soulevé aucune objection contre la construction de ce chemin de fer, quand elle a été proposée. Tout cela démontre davantage notre égoïsme ; nous voulons restreindre l'action de tous, afin de pouvoir agir nous-mêmes seuls ; toute la question repose en cela ; notre territoire est vaste et notre population est relativement faible en nombre. Nous avons par tête d'habitant en ce pays plus de milles de chemins de fer que n'en peut compter aucun autre pays du monde, mais l'étendue du Canada est tellement immense et notre population est si éparse qu'il nous est impossible de donner à chacun tous ces avantages de moyens de transport par chemin de fer qu'il pourrait désirer ; même si cela n'est pas impossible, nous nous trouvons en face de difficultés plus nombreuses que celles qui pourraient exister dans un pays dont la population est dense.

Les chemins de fer du Canada représente un capital—argent risqué dans ces entreprises—s'élevant à $1,171,937,808 et l'an dernier ils ont transporté 163,866,135 tonnes de marchandises ; leurs bénéfices nets se sont élevés à $146.738.214.78. Je fais allusion à cela, non seulement pour démontrer le montant de la mise de fonds, mais pour en arriver à cette autre conclusion qu'environ un sixième de la population du Dominion gagne sa vie grâce aux moyens de transport qui existent dans notre pays. Nous sommes intéressés au succès des chemins de fer si nous nous plaçons au point de vue commercial, de même que l'exploitation de ces voies ferrées ne peut nous laisser indifférents comme nation au point de vue des subventions accordées au comptant, car nous avons contribué largement à la construction de ces voies ferrées ; nous sommes encore intéressés, car les avantages offerts par les moyens de transport assurent la vie à environ un sixième—quelques-uns disent un cinquième—de la population du Dominion.

Monsieur l'Orateur, on a dit beaucoup de choses ici, je n'ai rien à y reprendre, cependant je relèverai quelques paroles de blâme immérité que s'est permis l'honorable député de Wellington-sud. Si je l'ai bien compris, il a voulu faire observer, non pas qu'il était opposé à ce que les compagnies de chemins de fer remplissent leurs devoirs envers le pays comme elles doivent le faire, mais que la loi relative aux chemins de fer contenait déjà, à son avis, des dispositions accordant le pouvoir suffisant pour forcer les compagnies à remplir leurs obligations. A ce propos, il a fait observer que l'an dernier on avait dépensé des centaines de milliers de dollars pour l'achat de wagons, de locomotives et de matériel roulant. J'ignore où se trouve la faute, mais je sais qu'il existe des griefs et je veux déclarer franchement que le Gouvernement admet, voit et comprend pleinement qu'il existe un malaise chez les expéditeurs et les consignataires quant aux moyens de transport offerts. L'an dernier, la commission des chemins de fer a soumis plusieurs questions sur ce sujet aux compagnies de chemins de fer ; si la Chambre me le permet, je lirai ces questions.

1. Avez-vous une quantité suffisante de locomotives?

2. Dans la négative, combien vous faudra-t-il de locomotives supplémentaires?

3. Avez-vous une quantité suffisante de wagons à marchandises pour votre trafic?

4. Dans la négative, quelle est la cause plus ou moins directe de cette disette de wagons?

5. Combien de wagons à marchandises utilisés à votre service ont été détruits, mis hors d'usage ou autrement disparus du service au cours de l'exercice se terminant le 30 juin 1907?

La Chambre apprendra avec intérêt qu'il n'y a au Canada qu'un seul chemin de fer qui a admis ne pas avoir la quantité de wagons suffisants, et c'est l'Intercolonial. Non pas que les autres voies ferrées ne manquent pas de wagons, mais c'est parce que l'Intercolonial, avec cette honnêteté qui lui est habituelle, a répondu franchement aux questions posées, peut-être aussi parce que l'Intercolonial, par le ministère des Chemins de fer, se présente à la Chambre pour lui demander des crédits lui permettant de faire disparaître cette disette de wagons.

Il y a deux ou trois comparaisons faites par le compilateur des statistiques des chemins de fer entre l'état de choses qui existe dans la république voisine et celui qui se développe ici quant à la disette des wagons. Aux Etats-Unis on compte 8,810 voitures de toutes classes pour chaque 1,000 milles de voie ferrée ; au Canada, on n'en comptait que 5,218 pour la même distance. Il semble que nous manquons de wagons et que nos voisins l'emportent sur nous sous ce rapport mais en établissant une juste comparaison de notre population avec celle des Etats-Unis, je crois que nous avons autant de wagons que nos voisins en possèdent, et même plus, si l'on tient compte des besoins de notre peuple. On a fait une autre comparaison : aux Etats-Unis la moyenne de charge pour un wagon de marchandises est est de 888 tonnes, tandis que les wagons du Canada ne peuvent transporter chacun en moyenne que 594 tonnes. On doit tenir compte de ce détail. Nos voisins sur leurs lignes à double ou à quadruple voie peuvent se servir de leurs wagons du dernier perfectionnement qui sont plus considérables que les anciennes voitures ; mais il n'en reste pas moins vrai qu'ils ne transportent pas dans leurs wagons à marchandises plus de tonnes de marchandises que nos wagons n'en peuvent porter aujourd'hui.

Je veux aborder durant quelques minutes seulement cette question du statut actuel relatif à la commission des chemins de fer. Mon honorable ami de Simcoe-est (M. Sproule) pourrait peut-être dire que je m'appuie sur l'argument présenté par les compagnies mais j'affirme que j'ai lu ce statut avant que ces compagnies aient présenté leur argumentation sous la forme d'une brochure, au moins.

M. SROULE : L'honorable ministre n'a certainement pas lu l'argumentation de M. Chrysler qui semblait résumer l'argument invoqué par l'honorable député de Wellington.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami ne dira pas que dans cette brochure on cite faussement une article quelconque du statut.

M. SPROULE : Je n'ai pas lu cette brochure.

L'hon. M. GRAHAM : Si je ne l'ai pas lue moi-même et si mon honorable ami se trouve dans le même cas, nous ne sommes pas en une très bonne posture pour en discuter le contenu. J'admettrai, ainsi que je l'ai dit, qu'il existe des griefs. Cependant, cette question se présente sous deux aspects. Ayant la haute main sur un chemin de fer dans le département auquel je préside, je me vois tous les jours en butte à des difficultés. Il est vrai qu'un grand nombre de ceux qui se plaignent le plus hautement de la disette de wagons sont eux-mêmes les plus grands pécheurs en retenant les wagons quand ils en ont obtenu quelques-uns. On m'a cité le cas de gens qui se servent de wagons pour des fins d'entreposage au lieu de faire servir ces voitures aux fins pour lesquelles elles ont été construites.

M. E. D. SMITH : Ces gens-là sont condamnés à l'amende par les compagnies de chemins de fer, s'ils agissent ainsi.

L'hon. M. GRAHAM : Mais ils tentent d'échapper à l'amende s'ils le peuvent, et je ne les blâme pas. J'ai constaté que les compagnies de chemin de fer avaient fait preuve de beaucoup de noblesse avant de soumettre aux cours civiles une demande d'indemnité.

M. E. D. SMITH : Ce n'est pas ce que j'ai constaté.

L'hon. M. GRAHAM : Dans ce cas mon honorable ami est peut-être un plus grand pécheur que je ne l'ai été moi-même. Il y a, ainsi que je l'ai dit, deux aspects à cette question et nous voulons discuter celle-ci en nous plaçant au point de vue de l'équité, de la justice et avant tout des résultats pratiques à atteindre. S'il existe une raison de se plaindre, ce que nous admettons tous, il faut trouver un remède pour faire disparaître ce malaise. Quel est ce remède ? Mon honorable ami d'York-sud reconnaîtra, je crois que cette réciprocité de frais de stationnement, telle qu'appliqué par la loi est purement du domaine spéculatif jusqu'à présent. Il a cité l'exemple du Michigan et de l'état de New-York. Mais personne en Amérique ne connaît réellement jusqu'à présent quel sera le résultat final de cette surtaxe réciproque inscrite dans nos statuts.

Au Canada, nous ne sommes pas dans la même situation que celle où se trouve le peuple américain. Chaque état de l'Union peut faire ses propres lois relativement à cette surtaxe. Un état peut adopter une loi qui s'applique à cette matière, tandis qu'un autre état n'aura aucune législation dans ce sens. D'où il suit qu'un expéditeur dans un état peut se trouver en meilleure posture qu'un expéditeur d'un état voisin. Mais après tout on vole Pierre pour payer Paul et cela n'a pas pour tout le peuple les résultats qu'exigeraient les besoins du pays. Il n'en est pas ainsi au Canada, loin de là. Les provinces n'ont rien à voir dans cette question qui est du ressort exclusif du Dominion.

Nous avons entendu parler longuement de l'Ouest ; je reconnais qu'il existe là des causes véritables et substantielles de plaintes et qu'on devrait trouver un remède à cet état de choses. Peut-être doit-on tenir compte du fait qu'il n'y a que très peu ou point de concurrence entre les compagnies de chemins de fer dans certains districts, ce qui excuserait la négligence apparente des compagnies. Il y a aussi des circonstances qui ne peuvent être dominées par ces compagnies. Qu'on me permette de ne citer qu'un exemple. On a dit que certains

wagons avaient été placés sur des voies de garage. J'ai vu cela moi-même bien souvent. Ainsi quand la voie est bloquée de neige, le public demande que les trains de voyageurs circulent indépendamment de ce qui pourrait advenir du transport des marchandises, et les wagons à marchandises sont placés sur une voie de garage afin de permettre aux trains de voyageurs de passer. Mais c'est là une exception. Je crois que les dates mentionnées par quelques députés se rapportent à une époque où la voie était bloquée de neige, alors que les trains de marchandises ne pouvaient circuler.

Le Gouvernement désire établir un système général d'action qui ferait disparaître ces difficultés, bien que nous ne puissions espérer trouver un remède qui serait universel et de nature à mettre fin à tous les griefs possibles. Mon honorable ami de Wentworth (M. E. D. Smith) dont j'ai fort goûté les observations et dont le discours pratique m'a fourni des renseignements sérieux, reconnaîtra, je crois qu'on ne devrait pas faire de la commission des chemins de fer un tribunal où se régleraient les réclamations en dommages-intérêts. Il y a une ligne bien définie entre le fait d'imposer une amende ou un châtiment et celui d'imposer un montant de dommages, ce qui, à mon sens, relève des tribunaux civils. Je crois que par tout le Canada—je pourrais dire par tout le continent —on n'a pas pris d'attitude plus populaire que celle que le Gouvernement a adoptée quand il a établi la commission des chemins de fer.

Je crois encore et, si je ne me trompe, mon honorable ami d'York-sud tombera d'accord avec moi sur ce point, que les pouvoirs conférés à cette commission égalent, s'ils ne les surpassent, les pouvoirs accordés à n'importe quel autre bureau de commissaires. Je crois de plus que notre commission a fait un excellent travail dont les résultats pour le peuple du Canada ne peuvent être estimés en dollars ; en effet, les commissaires ont prévenu des embarras qui seraient devenus de véritables griefs, n'eût été l'intervention opportune de la commission.

Cette commission est surchargée d'ouvrage. Cela ne fait de doute pour personne. Quelques collègues ont prétendu qu'on avait présenté des plaintes dont la commission ne s'était pas enquise promptement. D'autres disent que la commisison ne croit pas avoir le pouvoir d'agir dans certains cas. Qu'on me permettre de dire qu'il n'y a pas dans tout le Canada un bureau qui a travaillé avec une ardeur plus grande que celle constatée chez les membres de la commission des chemins de fer du Dominion. Depuis sa création, cette commission est devenue tellement populaire qu'on lui a soumis un grand nombre de cas ; bien que nous n'ayons pas augmenté le nombre de ceux qui composent cette commission, on a assigné à cette dernière des devoirs qui augmentent constamment. La correspondance adressée à cette commission dans des cas peu sérieux, dans des plaintes presque futiles dont on n'a pas occasion de s'occuper souvent, est devenue énorme. Au labeur qu'on leur avait imposé d'abord sont venus s'ajouter d'autres travaux relatifs aux messageries, etc. Je dirai franchement que j'ai l'intention de déposer dans quelques jours un projet de loi d'après lequel le nombre des commissaires sera augmenté. J'espère que cette commission ainsi augmentée pourra non seulement expédier sa besogne actuelle, mais encore entreprendre de nouveaux travaux. Dans ce bill, je puis le dire sans dévoiler de secrets que je me propose de mettre les lignes téléphoniques et télégraphiques sous la haute main de cette commission. Mais je veux aller encore plus loin et dire à mon honorable ami d'York-sud (M. W. F. Maclean) que ce projet de loi ne contient aucune disposition relative à ce qui fait l'objet du projet de loi en discussion.

Il n'y a pas de question qui ait été traitée plus à fond par les écrivains dans les périodiques aux Etats-Unis que cette question du droit de stationnement réciproque. Ces articles m'ont convaincu que les écrivains eux-mêmes n'ont pas encore adopté de conclusion bien définitive sur les meilleurs moyens à prendre pour réaliser l'objectif visé. Tous s'accordent à dire que les compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis ne remplissent pas les devoirs qui leur incombent envers le public. Mais quant à savoir comment s'y prendre pour amener ces compagnies à s'acquitter de leurs devoirs avec toute la célérité voulue, c'est là une question qui ne m'a pas semblé mieux élucidée, après avoir terminé la lecture de ces articles qu'avant de l'avoir commencée. J'ai lu un bon nombre d'articles ; j'ai discuté la question avec nombre d'expéditeurs et d'exploitants de chemins de fer, entre autres, avec mon collègue, le député de Leeds (M. Taylor) qui est non seulement un expéditeur mais encore un importateur de marchandises venant de l'autre côté de la frontière, et j'ai essayé de bénéficier de leurs lumières sur les meilleurs moyens à prendre pour solutionner ce problème. Tous ils conviennent que les compagnies de chemins de fer doivent quelque chose au public, en retour des privilèges que nous leur avons accordés. Nous leur avons accordé des privilèges, des subventions et autres concessions; et tout en n'admettant pas que le projet de loi présenté par l'honorable député soit le meilleur moyen de solutionner ce problème, je concède qu'il faut poser en principe qu'il existe des responsabilités réciproques entre les compagnies de chemins de fer et le public. Comment amener les compagnies de chemins de fer à s'acquitter de ces devoirs, d'une façon équitable et juste tant envers elles-mêmes qu'envers le public, telle est la question qui se pose. Est-ce une loi inflexible qui déclare catégoriquement que, le jour même où on commande un wagon, ou quelques heures après le jour où ce wagon est demandé, cette demande devient un contrat qui rend la compagnie du chemin de fer

passible de certaines peines, si elle néglige de faire certaines choses : est-ce là la meilleure solution ? Ou bien, serait-il préférable d'utiliser la commission des chemins de fer, quand elle jouira de plus ample juridiction, afin de solutionner ce problème, tout en tenant juste compte des conditions actuelles des diverses parties du pays, quitte ensuite à aviser au mode à suivre pour obliger les compagnies de chemins de fer à accorder au public les facilités de transport voulues.

On a prétendu que la loi actuelle n'attribue nullement à la commission cette faculté. J'ai lu tous les articles de la loi des chemins de fer, et la conviction qui m'en est restée, simple profane que je suis, c'est que cette commission est revêtue d'assez amples pouvoirs ; mais, après avoir discuté la question de nouveau avec les hommes de loi, ils m'ont fait observer qu'il ne semble pas exister de disposition législative attribuant à la commission le pouvoir de forcer les compagnies de chemins de fer à faire certaines choses, sous peine d'être passibles de certaines peines.

Si la chose est vraie, comme je le crois, je dois déclarer ici que je me propose d'insérer dans la loi des chemins de fer, au moyen d'un bill qui sera présenté, ces jours-ci, une disposition tendant non seulement à accorder plus ample juridiction à la commission des chemins de fer, mais encore lui donnant toute l'autorité voulue pour régler définitivement la question. Il me semble qu'au point de vue pratique il découlera de là les meilleurs résultats. S'il existait quelque part une loi qui aurait produit les conséquences que nous cherchons à réaliser ici, dans un pays aussi vaste que le Canada, nous pourrions utilement suivre cette loi. Mais jusqu'aujourd'hui, la question du droit de stationnement réciproque, au point de vue pratique, n'est encore qu'à l'état d'épreuve. Après avoir créé cette commission, constaté sa grande utilité, ainsi que la nécessité d'ajouter à son personnel, convaincus que nous sommes qu'il découlera des résultats pratiques de son œuvre, il serait peu judicieux de s'écarter de la voie que nous nous sommes tracée. Il faut plutôt viser à utiliser cet organisme, à lui donner au besoin, par voie législative, encore plus de valeur et de force, puis continuer l'œuvre déjà commencée, et alors nous obtiendrons de meilleurs résultats qu'en inscrivant au statut une loi inflexible et strictement obligatoire.

C'est là une question qu'il ne faut pas traiter à la légère. Elle est de haute importance pour nos populations et d'un souverain intérêt pour nos compagnies de chemins de fer. Nous avons accordé à ces compagnies des subventions en terres et en argent et elles ne sauraient se soustraire à l'obligation où elles sont de nous accorder, en retour de ces dons, les facilités dont nous avons besoin pour nos transports et que nous comptions bien obtenir, en leur accordant ces concessions. Il n'y a pas de divergence d'avis sur l'existence des griefs et la nécessité d'y remédier. Le député d'York-sud (M. Maclean) comprendra, j'espère, que nous cherchons sérieusement à obtenir la meilleure solution possible, bien que nous puissions différer d'avis avec lui sur les moyens à prendre pour y arriver. Si l'honorable député croit que le Gouvernement est disposé à prendre cette initiative, alors il pourrait retirer sa motion, bien que je ne veuille pas lui imposer la chose. Quoi qu'il en soit, je tiens à donner à cette Chambre l'assurance que la question sera réglée dans le sens que j'ai indiqué.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : La question des transports est, sans aucun doute, d'une souveraine importance dans tous les pays du monde, mais pour le Canada, eu égard à sa situation, cette question est encore plus importante qu'ailleurs. Les raisons en sont évidentes : nous avons un immense pays et une population disséminée sur toute cette surface. Nous avons des ressources presque inépuisables qui ont besoin de développement. On le voit, la question des transports, non seulement au Canada même, mais du Canada aux pays étrangers, est un des plus graves problèmes qui s'imposent à notre attention. Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) prétend que les chemins de fer, du moment qu'ils sont d'initiative privée, doivent être soumis à la réglementation. Tout le monde en convient. Ils doivent être assujétis à la réglementation, parce que les sociétés autorisées qui se font transporteurs, assument de graves devoirs.

L'honorable ministre a aussi fait allusion aux généreuses subventions en terres et en argent accordées par l'Etat à ces compagnies. C'est là, sans doute, une question qui mérite considération : mais, à mon avis, la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer envers le peuple serait tout aussi grande si elle n'eut pas reçu un seul dollar de subvention ; car toute compagnie qui s'engage à exercer un privilège public comme celui de transporteur ordinaire, ne vise pas seulement à réaliser des bénéfices légitimes de ces placements de capitaux, mais encore à remplir un devoir qui, après tout, est une fonction nationale et non pas une fonction d'ordre privée. En pareille matière, il n'existe guère de doute sur les principes dont il faut s'inspirer. La seule question qui se pose est celle-ci : trouver les meilleurs moyens de développer ces transports, dans l'intérêt même du peuple, en tenant toujours juste compte des capitaux engagés dans ces entreprises ; car, on ne saurait rendre de pire service à notre pays que de porter des mesures qu'on regarderait comme injustes à l'endroit de ceux qui, conformément aux lois du pays, ont engagé leurs capitaux, de bonne foi, dans ces entre-

prises tendant à développer l'industrie des transports aux pays, au bénéfice du peuple canadien.

Lorsqu'il s'agit de la réglementation de ces compagnies, et de l'élaboration d'un système tendant à amener ces compagnies à remplir leurs devoirs envers le public, il m'a toujours paru qu'on peut, législativement, poser ce qu'on appelle certains principes directeurs.

Mais tant que nous continuerons à attribuer à une commission des chemins de fer le devoir d'effectuer cette réglementation, il faut bien, dans une très large mesure, lui abandonner le soin de régler les détails. Il est absolument impossible que les députés, au sein de cette assemblée délibérante, se chargent du soin de ces détails dont la réglementation, aux termes de la loi des chemins de fer, a été confiée à la commission des chemins de fer et lui est encore attribuée. Je souscris donc entièrement aux propositions formulées par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, dans le sens même des propositions que je préconise moi-même ici, depuis trois ans, à savoir qu'il faut réorganiser la commission des chemins de fer, augmenter son personnel et s'il lui manque quelques attributions, il faut les lui conférer par voie législative.

De tous nos tribunaux, la commission des chemins de fer est, aujourd'hui, sans aucun doute, le plus important tribunal du Canada. Pour propre compte, je ne doute nullement du rôle important que joue cette commission, même constituée comme elle l'est aujourd'hui et revêtue des pouvoirs qu'elle possède. Voilà plusieurs années que la commission des chemins de fer a un surcroît de travail. Si je ne me trompe, voilà deux ou trois ans, au cours de chaque session, que je signale le fait au Gouvernement.

Il y a, dans le bureau de la commission des chemins de fer, des milliers de tarifs que les membres de cette commission n'ont pas encore eu le temps de lire et encore moins de reviser et d'expédier ; or, à mon avis, le premier et le plus important devoir du Gouvernement est de réorganiser cette commission, d'augmenter son personnel, bref, de la constituer de telle sorte qu'elle puisse, à brève échéance, expédier une grande partie de l'arriéré qui s'est accumulé, par le passé. Et, à cet égard, je dois faire ici une observation au ministre des Chemins de fer et des Canaux et à la députation. S'il est une question d'importance pour le peuple canadien, s'il est un devoir dont l'accomplissement puisse être un titre de gloire pour le Gouvernement, c'est de veiller à ce que ceux qu'il appellera à faire partie de cette commission soient des hommes de caractère doués d'éminentes capacités et en qui le pays puisse reposer toute sa confiance.

La commission des chemins de fer peut accomplir une œuvre que le Parlement est impuissant à réaliser, elle peut régler des questions que le Parlement ne saurait délibérer ni régler comme elles le méritent. Mais elle ne peut s'acquitter de cette œuvre et remplir ces devoirs que si ces titulaires sont doués des hautes aptitudes que je viens de mentionner. Un de mes collègues de gauche me disait qu'ayant visité tout récemment un des états de l'Union américaine, il a noué d'assez intimes relations avec les membres de la commission des chemins de fer de l'état en question.

Il a été étonné de rencontrer chez eux autant d'habileté, d'expérience et d'entente des affaires commerciales ; car on les a choisis parmi les citoyens les plus éminents et les mieux représentants qu'il a été possible de trouver au sein de cet état. Cependant, il a été encore plus étonné de l'ardeur au travail et du zèle déployés par ces messieurs dans l'accomplissement de leur tâche ; ils se consacrent à cette œuvre, sans rémunération, ou plutôt ils ne reçoivent qu'une légère indemnité pour l'accomplissement de leurs fonctions. Ils ont étudié à fond toutes ces questions et abordé la solution des problèmes que notre commission devra étudier quand elle aura plus de loisirs à sa disposition ; bref, ils se sont rendus maîtres de la question des chemins de fer dans cet état. C'est aussi ce que devra faire notre commission, si elle tient à s'acquitter des devoirs qui ont motivé sa création. Il doit résider une certaine force d'impulsion dans cette commission. Il a été question de l'article 28 de la loi des chemins de fer. C'est là un article des plus importants et qu'on semble ne pas avoir utilisé, jusqu'ici du moins, dans une mesure appréciable.

La commission peut, de son propre mouvement, ou doit, à la demande du ministre à cet effet, instruire, entendre et décider toute affaire ou chose qu'elle a droit, en vertu de la présente loi, d'instruire, d'entendre et de décider sur une demande ou sur une plainte, et, en pareil cas, elle a et peut exercer les mêmes pouvoirs que la présente loi l'autorise à exercer, s'il y a demande ou plainte.

Ainsi, même d'après la teneur de la loi actuelle, la commission des chemins de fer n'est nullement tenue d'attendre qu'on ait porté plainte devant son tribunal. Mais si la commission attend qu'on lui présente des griefs touchant certains abus auxquels il importe de remédier, il est loisible au ministre des Chemins de fer et des Canaux de se saisir de tout grief existant, et alors la commission a le devoir impérieux de faire enquête à cet égard et d'appliquer le remède voulu. L'article 28, je le répète, ne semble guère avoir été utilisé. La commission s'est imposé un surcroît de travail à régler des affaires qui n'avaient été l'objet d'aucune plainte. Jusqu'aujourd'hui, du moins, le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas jugé nécessaire, apparemment, de recourir aux dispositions de l'article en question et de demander, comme il en a le droit, à la commission des chemins de fer de se prononcer sur des questions

d'intérêt public intéressant le pays collectivement.

L'hon. M. GRAHAM : Je ferai observer à l'honorable député (M. R. L. Borden), et il en conviendra sans doute, que, depuis deux ou trois mois, j'ai soumis nombre d'affaires à la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : J'en suis fort aise. La chose va sans dire, je suis assez peu au courant des agissements du ministre ; en fait, les observations que j'ai formulées s'adressent surtout à ses prédécesseurs ; car, en plus d'une circonstance, j'ai signalé cet article de la loi à l'attention du Gouvernement et du ministre des Chemins de fer.

Le champ d'action ouvert à la commission des chemins de fer recevra beaucoup d'extension, à l'avenir, au fur et à mesure que nous comprendrons mieux la nature des pouvoirs qui lui sont attribués et les avantages pouvant découler de l'exercice légitime de ces facultés. Je ne serais pas étonné de voir plus tard, au Canada l'Etat exerçant son inspection sur toute les compagnies de chemin de fer, par l'entremise de la commission des chemins de fer. Supposons qu'une compagnie de chemin de fer fasse l'exploitation de son trafic-voyageur de façon à ne pas donner au public un service convenable ; pourquoi, en pareille circonstance, faudrait-il qu'un particulier prît sur lui de faire valoir sa plainte devant la commission des chemins de fer ? Sous le régime d'inspection, la commission des chemins de fer sera avisée de ces actes de négligence, et sans que personne porte plainte, elle enjoindra à la compagnie intéressée de remédier à cet abus. L'an dernier, j'ai été témoin, au pays, d'abus auxquels il importerait de remédier. Une affaire qui intéresse tout le public finit par n'intéresser personne, et à défaut d'un système d'inspection et de surveillance, du genre de celui que j'ai suggéré ces abus se perpétuent de jour en jour, d'année en année, créant ainsi dans l'esprit du public plus de mécontentement que ne le croient les compagnies de chemins de fer.

En outre, je suis d'avis qu'on n'a pas encore bien saisi la nature des pouvoirs et de la juridiction attribués à la commission des chemins de fer, à d'autres égards. Aujourd'hui, le député de Wentworth (M. E. D. Smith) a jeté une vive lumière sur ce débat ; il a avancé sur cette question, au point de vue de sa thèse, des arguments fort probants et fort convaincants. Entre autres observations, il a signalé les difficultés qui surgissent sous les pas de celui qui se croit autorisé à réclamer une indemnité d'une compagnie de chemin de fer, surtout la difficulté qui découle des clauses de désistement dans la lettre de voiture qu'il est obligé de signer, ce qui ne lui laisse aucun recours à exercer, sauf lorsqu'il s'agit de cas d'extrême négligence. En pareille matière, la commission des chemins de fer est revêtue de tous les pouvoirs voulus, car l'article 340 contient la disposition suivante :

Nul traité, condition, statut, règlement, déclaration ou avis, fait ou donné par la compagnie, tendant à diminuer, à restreindre ou à atténuer sa responsabilité relativement aux transports, ne peut soustraire la compagnie à cette responsabilité, excepté de la manière ci-après prévue, à moins que cette espèce de traité, condition, statut, règlement, déclaration ou avis n'ait été d'abord autorisé ou approuvé par ordonnance ou par règlement de la commission.

En ce qui concerne les lettres de voiture, la commission des chemins de fer est donc revêtue de toute la juridiction voulue, pour éliminer de ces lettres de voiture toute disposition illégitime, comme l'a fait observer le député de Wentworth (M. E. D. Smith).

On affirme, en outre, que la loi actuelle ne statue absolument rien sur la pénalité ; or, l'article 427 de la loi des chemins de fer dispose :

Toute compagnie, tout directeur ou fonctionnaire d'icelle ou tout séquestre, fiduciaire, locataire, agent ou personne agissant pour elle ou employée par elle qui fait, fait faire ou permet qu'il soit fait quelque chose ou quelque acte contraire aux dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale ou aux ordonnances ou ordres du Gouverneur en conseil, du ministre ou de la commission rendus ou donnés sous l'autorité de la présente loi, ou qui omet de faire quelque chose ou quelque acte dont l'exécution est requise de la part de cette compagnie ou personne, est passible, si une autre peine n'est pas établie par la présente loi ou par la loi spéciale, pour chaque contravention, d'une amende de vingt dollars au moins, mais de pas plus de cinq mille dollars, à la discrétion de la cour devant laquelle cette amende est recouvrable.

2. Toute compagnie, tout directeur, fonctionnaire, employé, séquestre, fiduciaire, locataire, agent ou personne coupable est en outre passible envers quiconque est lésé par ce fait de tous dommages soufferts de ce chef ou qui en sont la suite.

Il y a, d'abord, une disposition d'une signification très étendue au sujet de la pénalité que l'Etat peut imposer pour infraction de la loi, et ensuite, relativement au recours que peut exercer quiconque peut subir quelque tort résultant de l'inobservation de la loi ou des règlements. En pareilles circonstances, à mon sens, la commision des Chemins de fer, telle que composée aujourd'hui et en prévision de l'augmentation du personnel mentionnée par le ministre des Chemins de fer, assure une protection très convenable aux citoyens de ce pays et elle pourra leur procurer presque toute la protection voulue, pourvu que les prescriptions de la loi soient bien observées et que la commission soit composée de telle sorte qu'elle soit en mesure de remplir tous les devoirs qui lui sont imposés par la loi en question. Je doute fort qu'il soit possible de trouver un meilleur

mode de réglementation pour les chemins de fer canadiens que celle qui résulterait de l'application légitime de cette loi. Sans doute, de temps à autre, l'expérience aidant, nous pourrons perfectionner la loi, et le débat qui a eu lieu aujourd'hui aura, sans doute, pour résultat de rendre cette loi plus parfaite qu'elle ne l'est maintenant.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle): Je souscris entièrement aux principes énoncés dans le projet de loi en discussion. Pour nous, gens de l'Ouest, cette question n'a pas le mérite de la nouveauté ; je me rappelle qu'en 1902 je présentai à l'assemblée législative de l'Ouest une résolution appelant l'attention sur les difficultés se rattachant aux transports, difficultés qui existent encore, et j'en parlai comme d'une question déjà ancienne, ce qu'elle était en réalité. La situation ne s'est nullement améliorée depuis cette époque, et pour mon propre compte, je crois qu'il faudrait adopter des mesures forts énergiques, pour réformer les abus dont souffrent les populations de l'Ouest. On a cité une masse d'exemples indiquant les difficultés auxquelles sont en butte ces populations, par suite de l'insuffisance des moyens de transport ; aussi, à cette heure tardive, je ne veux pas donner plus de développement à la question, ni apporter de nouveaux faits.

A l'égard de l'expédition du grain, du Nord-Ouest, il existe une disposition spéciale établie législativement ici même ; la loi sur les grains du Manitoba admet tacitement qu'il n'y a pas d'obligation positive qui force les compagnies de chemins de fer de fournir tous les wagons dont il est besoin pour l'expédition du grain, au moment où on en a besoin. Cet aveu tacite, car c'est ainsi qu'il m'apparaît, n'a pas de raison d'être, et si les propositions du ministre se réalisent, comme je n'en saurais douter, la commission, quand son personnel aura été augmenté, mettra immédiatement la question à l'étude, je l'espère, et tiendra compte du fait qu'il incombe aux grandes compagnies de transport de fournir les moyens de transport au fur et à mesure des besoins. On doit nommer un nouveau titulaire à la commission des chemins de fer, paraît-il, et on doit attribuer aux commissaires de plus amples pouvoirs qui leur permettront de régler définitivement ces questions. Espérons qu'il ne faudra pas attendre encore cinq ans, comme nous l'avons fait depuis la création de cette commission, avant qu'on prenne quelque initiative énergique, tendant à faire droit aux besoins des expéditeurs.

M. E. M. MACDONALD propose le renvoi de la suite du débat à une prochaine séance.

M. JOHN HERRON (Alberta) : Je ne veux pas poser la question sur le terrain même parcouru avec tant d'habileté par les orateurs qui m'ont précédé au cours du débat ; seulement, je tiens à dire que j'ai reçu au sujet de cette question nombre de plaintes venant des chambres de commerce, des conseils municipaux, des cultivateurs et des marchands de mon comté. Comme résultat de mes observations personnelles et des conversations que j'ai liées avec diverses personnes, je dois déclarer ici même que j'approuve l'économie du projet de loi.

Je citerai un fait tombé sous mon observation personnelle, afin de bien mettre en lumière la situation désavantageuse où se trouvent placés les expéditeurs, par suite des retards apportés par les compagnies de chemins de fer à fournir des wagons, au moment même où il en est besoin. Dans une de ces circonstances, il y a déjà quelques années, un certain nombre d'éleveurs de bestiaux demandèrent à une compagnie de leur fournir des wagons pour l'expédition de leur bétail. Ils amenèrent leurs bestiaux jusqu'au point d'expédition, à 70 ou 100 milles de leurs domaine ; mais ils ne trouvèrent pas sur place les wagons demandés. Ils se virent obligés de garder là, à grands frais, leurs troupeaux pendant un certain nombre de jours en attendant l'arrivée des wagons. Survint une tempête de neige et force leur fut de garder ces troupeaux, pendant trois semaines, près de la gare, les tenant parqués jour et nuit, ce qui entraîna une dépense approximative de $1,000. Au cours du trajet, les animaux perdirent 100 livres en poids et comme ils se vendirent au poids constaté à Winnipeg, c'est encore là une perte de $3 par animal que dut subir le propriétaire. Pareils faits, à mon avis, sont fort graves.

La loi actuelle n'autorise pas ces gens à exercer de recours contre les compagnies de chemins de fer. Si les compagnies de chemins de fer peuvent exiger de celui qui commande des wagons un droit de stationnement, je ne m'explique pas que les expéditeurs soient forcés d'effectuer toutes ces dépenses, sans avoir droit d'exercer un recours contre les compagnies de chemins de fer. Voici un autre fait qui peut se produire et qui arrive souvent : un cultivateur, demeurant à 15 ou 20 milles de la gare, désire expédier dans un wagon du foin, du grain ou toute autre denrée. Il fait demande de lui fournir un wagon, pour tel jour. Comptant trouver son wagon sur une voie de garage, il se rend en ville et constate que le wagon n'y est pas. Force lui est bien de retourner chez lui et d'entreprendre un deuxième voyage, un ou deux jours plus tard et cela se répète peut-être pendant une semaine. Il est possible que le wagon arrive, au moment où l'individu en question quitte la gare et, de par la loi, il est tenu de payer le droit de stationnement du wagon. Voilà des faits de fréquente occurrence dans les parties lointaines du Nord-Ouest ; et c'est sur ces raisons que je me base pour déclarer que j'approuve l'économie du bill à l'étude et que je lui accorde mon appui.

M. W. F. MACLEAN : Je suis plus que jamais convaincu que le Parlement a le devoir de poser ici les principes directeurs qui doivent éclairer la commission des chemins de fer dans l'application de la loi des chemins de fer au pays. A mon avis, le Parlement ne doit pas laisser à cette commission le soin de régler elle-même pareille question. Le Parlement a le devoir de déclarer législativement que la commission est en quelque sorte revêtue du pouvoir d'imposer certaines peines à une compagnie autorisée qui refuse de remplir les fonctions pour l'exercice desquelles elle a obtenue l'autorisation. Il faudra que le Parlement ajoute quelques dispositions à la loi des chemins de fer, au lieu de se borner à laisser à la commission le soin d'établir des règlements. La tendance générale de la masse des lois élaborées dans l'ensemble des Etats-Unis, c'est de s'orienter vers la consécration des principes directeurs qui doivent éclairer les commissions de chemins de fer dans la solution de ce problème. Je ne saurais donc souscrire aux affirmations formulées ici, ce soir même, par quelques orateurs affirmant qu'on trouve dans la commission des chemins de fer, composée comme elle l'est aujourd'hui, toute la somme de protection nécessaire au public canadien. Le fait saillant, c'est que les griefs existent aujourd'hui. Le fait culminant, c'est que quelques députés ont prouvé, aujourd'hui, au Parlement l'existence de ces griefs, et le peuple compte que le Parlement lui-même remédiera, législativement, à ces griefs, au lieu de se contenter du renvoi de la question à la commission des chemins de fer. Jamais le peuple canadien ne souscrira à la doctrine qui veut que le Parlement délègue ses fonctions à la commission des chemins de fer.

Le peuple canadien n'est pas d'avis qu'on puisse redresser les graves griefs dont il se plaint, en s'en référant à quelque autre tribunal. Le redressement d'un grief important dont le public se plaint, quel qu'il soit, repose dans l'initiative directement prise par le Parlement, en consacrant ici les grands principes fondamentaux. Aussi, bien que je fasse bon accueil à cette discussion et que je sois réellement charmé de la tournure prise par le débat, je soutiens encore que le peuple attend toujours du Parlement le redressement de ses griefs et non pas de la commission.

Je veux que la discussion soit remise à plus tard. J'attendrai avec un vif intérêt le moment où le ministre des Chemins de fer (M. Graham) nous présentera, au nom du Gouvernement les propositions qu'il doit faire à la Chambre. Mais quelles qu'elles soient, je tiens à le déclarer au ministre et à la Chambre, il n'y a qu'une seule solution possible du problème : c'est l'intervention directe du Parlement, statuant sur le redressement des griefs exposés ici, ce soir, et dont se plaignent nos populations. Ces griefs existent toujours. La date de leur disparition est encore chose incertaine et leur redressement ne s'effectuera que lorsque le Parlement aura directement légiféré à cet égard. Voilà, ce me semble, la véritable traduction de l'opinion manifestée ici, ce soir. De tous les points du pays on est accouru ici pour exposer des griefs qui existent partout ; il se perd des sommes énormes, le public souffre de sérieux inconvénients, de graves injustices et ce n'est pas une commission de trois, de cinq ou de sept membres qui réussira à guérir le mal. Le redressement des griefs doit se faire législativement et bien que j'attende avec quelque intérêt les propositions que le ministre des Chemins de fer doit présenter à la Chambre, et que je consente volontiers à la remise du débat à plus tard, je dois avouer qu'en ce qui concerne l'avenir de mon bill et les autres démarches que je prendrai à son égard, ce sont là des questions qui doivent demeurer en suspens, pour le moment.

Je consens volontiers à l'ajournement à une date ultérieure et je veux bien que le ministre ait tout le temps voulu pour nous soumettre son projet de loi.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

## DISCUSSION GENERALE DU BILL N° 4 MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. TURRIFF : Avec l'assentiment de la Chambre, je désirerais qu'on passe au n° 13 du tableau des projets d'intérêt public, portant 2e lecture du projet de loi n° 4 ayant pour objet de modifier la loi sur les chemins de fer.

M. J. D. REID : Mon bill devrait aussi venir en discussion. Je veux bien qu'il soit renvoyé devant le comité des chemins de fer, sans débat. C'est du bill n° 90 qu'il s'agit. C'est un projet qui ne provoquerait aucun débat, et avec l'assentiment de la Chambre, je désirerais qu'on le délibère.

L'hon. M. FIELDING : La motion du premier ministre demandait la mise en délibération, non pas des projets d'intérêt public en général, mais notamment du projet de loi présenté par l'honorable député (M. Maclean).

M. J. D. REID : Mon projet de loi ne saurait soulever d'objections.

L'hon. M. FIELDING : Le bill inscrit au feuilleton par le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a priorité sur celui de l'honorable député, et si nous passions aux projets d'intérêt public, cette priorité s'exercerait.

M. R. L. BORDEN : En réalité, ce qu'on nous a promis, hier soir, c'est que les projets d'intérêt général viendraient en discussion.

L'hon. M. FIELDING : C'est ainsi que j'ai compris la chose.

M. R. L. BORDEN : En présentant sa motion, le premier ministre, évidemment, n'a pas adhéré à l'entente intervenue ; et si je n'ai pas soulevé d'objection, au moment même, c'est que l'objet de la proposition était de haute importance et je supposais qu'il existait quelque arrangement dont j'ignorais la nature.

M. W. F. MACLEAN : Je n'avais fait aucun arrangement.

M. R. L. BORDEN : Lorsque le député d'York-sud porta la parole la semaine dernière, il parla en son propre nom et se fit aussi l'interprète d'autres députés qui désiraient la fixation d'un jour pour la discussion des projets d'intérêt général. Hier soir, le ministre des Finances nous a dit qu'on adhérait à cette entente, et j'ai été quelque peu surpris lorsque le premier ministre a présenté sa motion, aujourd'hui. Il faudra fixer quelque autre date pour la discussion des projets d'intérêt public, parce qu'il importe d'adhérer à l'entente intervenue ici la semaine dernière.

L'hon. M. FIELDING : Je ne pense pas que le premier ministre ait voulu se départir de la convention intervenue.

M. R. L. BORDEN : Non, sans doute.

L'hon. M. FIELDNG : Avec l'assentiment de la Chambre, rien ne s'oppose à ce que nous abordions la délibération des projets d'intérêt général, chacun au rang qui lui est assigné au feuilleton.

M. W. F. MACLEAN : Le seul arrangement qui ait eu lieu s'est fait ici même, séance tenante, et j'ai compris que les projets d'intérêt général viendraient en discussion.

L'hon. M. FIELDING : Le premier ministre, sans doute, a ainsi compris la chose, mais il ne l'aura pas clairement énoncé, dans sa motion.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La Chambre consent-elle à adopter la motion du député d'Assiniboïa-est ?

M. J. D. REID : Nous avons déjà adopté cela.

M. TURRIFF : Non, mon bill vient en tête de l'ordre du jour.

L'hon. M. FIELDING : Les deux députés aux noms desquels figurent les projets qui viennent en tête du tableau sont absents, et par conséquent le premier objet à discuter est le bill du député d'Assiniboïa-est. Peu importe, du reste, la procédure.

M. R. L. BORDEN : Les députés aux noms desquels figurent les deux projets en tête de l'ordre du jour, étaient présents cet après-midi, et on aurait dû faire l'appel de ces objets, suivant leur rang, conformément à l'entente intervenue.

(La motion de M. Turriff est adoptée.)

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) propose la 2e lecture du bill (n° 4) tendant à la modification de la loi des chemins de fer.

Le bill que j'ai l'honneur de présenter porte que la construction d'un chemin de fer devra être commencer et qu'une étendue équivalant à 10 p. 100 de son parcours total en milles devra être achevée et mise en exploitation, au moins dans les deux ans à compter de l'établissement de la loi qui autorise la construction de ce chemin de fer. Si on est d'avis qu'une longueur équivalant à 10 p. 100 de son parcours total est insuffisante, je consentirais volontiers à ce que la loi soit amendée au comité des chemins de fer.

Le projet porte, en outre, qu'au cours de la troisième et de la quatrième années, on devra achever et mettre en exploitation une longueur additionnelle équivalant à 10 p. 100 du parcours de la voie ferrée. Je le comprends parfaitement, lorsqu'il s'agit de chemins de fer de 500 à 1,000 milles de longueur, il serait exagéré de demander l'achèvement de 10 milles de longueur, dans le cours de deux ans, et s'il s'agit de voies ferrées fort courtes, disons de 50 milles, il est possible que l'obligation de terminer un chaînon équivalant à 10 p. 100 de sa longueur soit jugée insuffisante. D'ailleurs, si je tiens à apporter cette modification à la loi, c'est que depuis nombre d'années et aujourd'hui encore nous accordons la personnalité civile à des compagnies de chemins de fer qui n'ont cure de la construction de leurs voies ferrées. Ces compagnies s'adressent au Parlement, elles obtiennent des chartes à la douzaine, ou bien on leur accorde une charte qui couvre une douzaine de lignes différentes traversant des centaines et des milliers de milles, et elles ne s'occupent guère de la construction des chemins de fer qu'elles se font autoriser à établir. Un des résultats de ce bill, s'il devient loi, c'est qu'à l'avenir, on verra diminuer le nombre de ces demandes de chartes de chemins de fer présentées par des gens qui n'ont nullement l'intention de construire ces voies ferrées, dans un prochain avenir.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que cela empêchera le brocantage de ces chartes ?

M. TURRIFF : Je ne saurais dire si l'adoption de ce bill aurait pour effet d'empêcher ce brocantage de chartes, mais du moins, il aura une tendance en ce sens. La loi actuelle porte que la construction de la voie ferrée doit commencer, dans un délai de deux ans et qu'elle doit se terminer dans une période de cinq ans, à compter de la date d'autorisation ; or, dans la contrée que j'habite, la coutume en vogue, c'est de commencer les travaux dans le cours des deux ans, en faisant le nivellement d'un demi-mille ou d'un mille de voie, puis les trois années suivantes, on ne frappe plus coup. A l'expiration des cinq ans, la compagnie s'adresse de nouveau au Parlement pour obtenir le renouvellement de sa charte. Si la

loi obligeait la compagnie à terminer une longueur équivalant à 10 p. 100 du parcours de sa voie ferrée, dans une période de deux ans, et qu'au cas où elle manquerait de le faire, elle serait tenue de demander le renouvellement de son autorisation, tous les deux ans, pareille disposition serait entre les mains du Parlement un frein puissant. Voici comment fonctionne cette loi, aujourd'hui : une compagnie obtient une charte, et reste les bras croisés sans commencer les travaux ; mais elle tient cette charte suspendue, comme une massue, sur toutes les autres compagnies ; car, du moment qu'une de ces compagnies obtient une charte et commence la construction d'un chemin, la première compagnie, de son côté, construit un petit bout de chemin, afin d'écarter les concurrents sérieux. La tendance de l'amendement que je propose serait d'empêcher cela. Les colons de mon comté se plaignent, à bon droit, à cet égard. Je le répète, aujourd'hui les compagnies de chemins de fer semblent viser à construire des chemins destinés à écarter la concurrence, bien plus qu'à ouvrir des communications par voie ferrée dans les parties du pays qui ont besoin de moyens de transport et dont bénéficieraient les colons. La plupart du temps, le Parlement accorde son concours financier à la construction de ces chemins de fer, dans la plus large mesure possible et il a le droit et le devoir d'exercer, à l'avenir, plus de maîtrise sur la construction de ces voies ferrées. Le Gouvernement et la Chambre ont le devoir de veiller à ce qu'on construise ces chemins de fer dans les parties du pays où le besoin s'en fait plus vivement sentir, afin de faciliter les transports des populations agricoles, au lieu d'autoriser des compagnies à construire des lignes parallèles, dans le seul but de devancer une compagnie rivale qui dessert déjà la région. Dans la contrée que j'habite, il y a plusieurs districts où les cultivateurs sont obligés de voiturer leur blé, sur une distance de vingt-cinq à cinquante milles. Il est absolument impossible de cultiver le blé avec profit, en pareilles circonstances ; de sorte que les colons se contentent de piétiner sur place, en attendant que la construction des chemins de fer leur permette de faire leur exploitation agricole sur une plus vaste échelle.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député pourrait-il me dire quelle est la partie de son comté qui se trouve à cinquante milles de distance de la voie ferrée ?

M. TURRIFF : Sur la ligne du Sault, chaînon du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendant de North-Portal à la Mâchoire-de-l'Orignal, il y a des cultivateurs qui voiturent leur blé jusqu'à Estevan.

M. SAM. HUGHES : Ce n'est pas dans le comté de l'honorable député.

M. TURRIFF : C'est précisément sur la limite du comté que je réprésente ; mais dans le comté où j'ai accepté la candidature, l'automne dernier, et que je me propose de représenter, à l'avenir, il y a des colons qui voiturent leur blé, sur une distance de quarante à cinquante milles. Au demeurant, peu importe que ce soit le comté que je représente ou dans celui représenté par le député de Qu'Appelle (M. Lake) il n'est pas moins vrai que le besoin de voies ferrées s'y fait vivement sentir. Si le chemin de fer canadien du Nord ou le Grand-Tronc-Pacifique traversait ce comté, j'en suis convaincu, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'hésiterait nullement à prolonger son réseau. Pour le moment, elle déclare qu'elle ne le saurait faire, et dans son état de prévision des travaux à exécuter l'an prochain, il ne figure rien pour la construction de lignes dans cette partie du pays. Dans la partie sud de mon district, bien que ce soit une contrée colonisée depuis vingt-cinq ans, contenant une population fort dense, et que nombre de cultivateurs aient des exploitations agricoles de 500 à 1,200 acres, il n'existe pas de chemin de fer et ces cultivateurs sont obligés de transporter leur blé à 16 milles de distance. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a construit une ligne, de Deloraine vers l'Ouest, connue sous le nom d'embranchement de Wascoda, et l'an dernier elle prit des mesures pour prolonger cette ligne 20 milles plus loin, mais elle se plaignit de ne pouvoir trouver les attelages nécessaires pour faire le nivellement. Les cultivateurs firent un arrangement avec la compagnie, en vue de lui fournir deux cents attelages, mais à la suite d'une correspondance assez volumineuse, échangée entre eux et M. William Whyte, le 2e vice-président de la compagnie, l'arrangement aboutit à l'insuccès. La compagnie allégua, comme excuse, qu'elle n'avait pu se procurer ni rails d'acier ni traverses de chemin de fer, et cette année, M. Whyte les informe par lettre qu'il a été impossible à la compagnie de porter à son budget de dépenses aucune somme affectée à la construction de ce chemin de fer.

Voilà qui me semble fort injuste ; car, j'en suis convaincu, si une autre compagnie possédait une charte et qu'elle manifestât l'intention de construire une ligne dans cette partie du pays, la compagnie du chemin de fer du Pacifique se trouverait bientôt en mesure de prolonger son réseau à bref délai et elle obtiendrait sans difficulté les ouvriers et les matériaux voulus. Elle se procure facilement tous les fonds dont elle a besoin, pour pareilles entreprises. Je ferai observer que cette contrée est fort horizontale et la construction d'un chemin de fer n'entraînerait pas de grands frais. A mainte reprise, on nous a promis ce prolongement du réseau, et à moins que le Parlement prenne les moyens d'obliger la compagnie à tenir ses engagements, il n'y a guère lieu de compter sur le redressement des griefs, dans un prochain avenir. C'est en 1900 que le Parlement a autorisé la construction de cet

embranchement de Wascada, sur un parcours de 100 milles. En 1902, la compagnie construisit 37 milles de cette voie ferrée, mais depuis cette époque elle n'a plus frappé coup. Ce que nous voulons, c'est un nouveau prolongement de 20 ou 30 milles.

A une certaine époque, la compagnie projeta la construction d'une ligne, de North-Portal, qui réaliserait le même objectif. L'un ou l'autre de ces prolongements répondrait aux vœux des habitants de ce district. Il existe, dans cette partie du pays, une autre ligne, connue sous le nom d'embranchement de Lauder-Broomhill. La construction de cette ligne a été autorisée en 1900 et depuis cette époque on en a construit 20 milles en deux ou trois ans, mais l'exploitation de ce chemin ne se fait pas régulièrement. A l'automne, on fait circuler un certain nombre de convois pour le transport du blé ; mais ici encore, à mon avis, il faudrait obliger la compagnie à poursuivre la construction de sa voie ferrée, à en achever une partie, tous les ans, et cela sous peine de déchéance de sa charte ; il faudrait, en outre, mettre les autres compagnies en situation d'obtenir une charte et de construire un chemin de fer dans cette partie du pays. Ce qu'il nous faut avant tout, c'est une ligne d'embranchement partant d'Estevan et une autre, partant de Weyburn et gagnant l'ouest. Par la construction de ces deux lignes, on redresserait, dans une certaine mesure, les griefs dont se plaignent les colons de cette partie du pays et la compagnie réaliserait de fortes recettes. La négligence apportée dans la construction de ces lignes est une source de pertes pour le pays. L'année dernière, lorsque se produisit cet engorgement de transports dans ce district, il arriva que, d'une seule localité, dans la partie sud de mon district, on voitura de l'autre côté de la frontière 150,000 boisseaux de blé qui furent expédiés par la voie des Etats-Unis. Quand pareille chose arrive, il s'effectue une forte dépense, de l'autre côté de la frontière.

De sorte que, non seulement nos chemins de fer canadiens perdent-ils les bénéfices qu'assurerait le transport du grain, mais nos marchands perdent un commerce d'une valeur considérable qui devrait, dans le cours ordinaire des choses, leur passer par les mains. Le temps est venu de prendre quelque mesure plus décisive; et je prie le Gouvernement de m'aider à faire voter cette modification. Sinon, j'aurai de la difficulté à la faire accepter.

M. W. F. MACLEAN : Ou peut-être à vous faire réélire.

M. TURRIFF : C'est possible. J'allais faire observer que lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait la guerre à l'autre, il y a chance d'obtenir quelque chose du comité des chemins de fer. Mais lorsque trois grandes compagnies de chemins de fer sont liguées dans un même but, il est difficile de rien obtenir. Cette modification, toutefois, me paraît tellement juste et raisonnable que la députation en bloc ne devrait pas hésiter à y donner son loyal appui.

Depuis le dépôt de ce projet de loi, il m'est parvenu nombre de lettres, non seulement de l'Ouest, mais aussi de l'Est, approuvant la ligne de conduite que j'ai adoptée et notant beaucoup d'exemples, survenus dans l'est du Canada, de chartes restées en vigueur dix ou vingt ans, sans qu'il fût rien fait. Il serait utile d'édicter qu'à l'occasion de toute charte accordée à une compagnie celle-ci sera tenue de construire une partie de sa voie dans les deux ans.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député a-t-il fait conformer ses actes à sa doctrine ? A t-il toujours fait la lutte, au comité des chemins de fer, pour empêcher le renouvellement de telles chartes ?

M. TURRIFF : Ma conduite au comité peut avoir été moins inconséquente que celle de l'honorable membre ; à plusieurs reprises, je me suis efforcé de faire insérer dans les chartes de chemins de fer une disposition de cette nature. Mais on a toujours objecté,—je ne me rappelle pas si l'honorable membre a été de ceux qui ont soulevé l'objection,— qu'en agissant ainsi nous nous trouverions à gêner une compagnie plus que les autres. C'est ce qui m'a engagé à soumettre un projet de loi tendant à appliquer cette disposition à toutes les chartes.

M. SAM. HUGHES : L'honorable membre ne s'est-il pas montré très zélé l'autre soir pour faire voter la prolongation d'une charte qui avait été accordée pour la première fois en 1885 ?

M. TURRIFF : Non ; je ne tenais pas particulièrement à ce qu'aucun de ces projets de loi fût voté ; mais je savais, d'après ce qui s'était passé au comité des chemins de fer, qu'il était inutile de chercher à obtenir une loi spéciale pour telle ou telle compagnie ; et qu'il y avait lieu, dès lors, de présenter un projet de loi qui serait applicable à toutes les compagnies. Et comme l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes) semble approuver cette législation, j'espère qu'il y donnera son appui quand le projet sera examiné par le comité des chemins de fer.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : Je me déclare en faveur du projet de loi déposé par l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Turriff). Il n'est pas douteux que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. L'acte des chemins de fer est censé régler les dates du commencement et du parachèvement des travaux sur les chemins de fer ; mais cette disposition de la loi a été entièrement sans effet. Il ne saurait y avoir deux opinions quant au mal résultant de l'octroi de chartes pour l'établissement de

chemins de fer qui probablement ne seront jamais construits, chartes obtenues, il est probable, dans bien des cas purement et simplement dans le but de les vendre et d'empêcher d'autres compagnies de chemin de fer de prendre pied dans la région. Le résultat parfois a été d'empêcher l'établissement de voies ferrées dans des parties du pays où le besoin s'en faisait vivement sentir depuis plusieurs années. Je partage entièrement l'avis de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) quant à l'absolue nécessité de prolonger certaines lignes qu'il a signalées ; et outre celles qu'il a désignées, je mentionnerai un embranchement ou deux sur le Grand-Tronc-Pacifique.

Il existe une rumeur suivant laquelle le Grand-Tronc-Pacifique ne se proposerait pas de se mettre à la construction de ses embranchements tant qu'il n'aura pas parachevé sa ligne principale jusqu'au Pacifique. J'espère que ce n'est pas le cas. La convention conclue avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est en date du 18 février 1904, et celle-ci a eu quatre années complètes pour parachever les travaux. Tout ce dont la compagnie peut faire montre pour ces quatre années, c'est qu'elle a pu faire circuler quelques trains de marchandises sur une petite étendue de sa section relativement facile de la prairie ; et c'est à peine si elle a commencé le travail sur sa section plus difficile de l'Ouest.

Combien de temps nous faudra-t-il attendre le parachèvement de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique ? Ces habitants du Nord-Ouest, qui comptaient obtenir ces embranchements promis par le Grand-Tronc-Pacifique, devront-ils attendre que toute la voie ait été construite jusqu'à la mer ? Nous attendons une réponse à cette question ? La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a mis la main sur une grande partie des provinces de l'Ouest et les colons se sont portés de ce côté et se sont établis dans des régions éloignées dans l'espoir qu'elles seraient bientôt desservies par des chemins de fer. Il faudrait donner à ces colons quelque assurance de la construction prochaine de ces voies ferrées.

Il est deux lignes dont j'aimerais à parler particulièrement. Il y a d'abord l'embranchement de Régina à Brandon, qui traverserait une partie du pays qui jusqu'ici a été négligée, surtout, je pense, pour une raison de la nature de celle mentionnée il y a un instant par mon collègue, savoir qu'une compagnie s'est présentée pour faire les travaux quand déjà une autre avait une charte. La conséquence fut que la seconde compagnie s'interposa vers le même temps, et toutes deux se trouvèrent à avoir des lignes parallèles, séparées sur une grande longueur par un intervalle de deux ou trois milles seulement. Maintenant il est nécessaire, afin de remplir un des vides, que le Grand-Tronc-Pacifique y fasse passer sa voie.

M. LAKE.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que cette nouvelle ligne ne fera pas double emploi avec les autres ?

M. LAKE : Elle se trouve parallèle aux autres, mais à une distance assez grande, et elle desservira de grandes étendues qui actuellement sont très éloignées d'un chemin de fer. Puis il y a l'embranchement de Yorkton à Régina. M. Morse et M. Hays ont tous deux consulté les habitants d'une des contrées qui doit être traversée par le chemin de fer. D'après les statistiques qu'ils ont ainsi obtenues, on aurait l'assurance d'une production de deux millions de boiseaux de blé dans un rayon de dix milles tout le long du parcours projeté du nouveau chemin de fer. On a envoyé des délégués à Montréal pour interviewer M. Morse et M. Hays, qui leur ont assuré que l'embranchement serait construit à temps pour le transport de la récolte de 1908. Certains cultivateurs établis sur ce parcours ont de fait promis de donner le terrain pour la voie, à condition que le chemin de fer soit parachevé avant la fin de l'année courante. Pour le moment la perspective est très défavorable. Je souhaite de tout cœur qu'il soit pris des mesures pour forcer ces compagnies, lorsquelles ont obtenu des chartes, et que même, dans certains cas elles couvrent de leurs chartes toute une région, de construire leurs voies au lieu de se borner à retenir ces chartes comme moyen d'empêcher d'autres de construire un chemin de fer. Je suis entièrement favorable à l'adoption de la règle formulée dans le bill, tout en me rendant compte que certaines dispositions de ce projet de loi pourront être améliorées au cours de la discussion des articles.

L'hon. M. GRAHAM : Si on me le permet, je ferai observer que l'honorable député préopinant (M. Lake) établit l'absolue vérité de mon observation d'il y a un instant. On insiste pour que les chemins de fer soient mieux aménagés, car cela vaudrait mieux que de construire une nouvelle ligne; mais quand on vient à considérer son propre pays, ce sont de nouvelles lignes qu'on demande.

M. LAKE : Nous aurions pu nous passer d'une des lignes parallèles dont j'ai parlé.

L'hon. M. GRAHAM : Nous ne reviendrons pas là-desus; mais je fais observer que la remarque faite par moi il y a quelques instants se trouve confirmée : nous ne nous plaçons pas au même point de vue pour juger de la situation dans notre cas que pour en juger dans le cas des autres. Je ne m'oppose pas à ce que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer pour y être débattu. Cette question, j'imagine, a été discutée en cette Chambre depuis assez longtemps déjà, comme elle l'a été devant la législature provinciale : quelle latitude faut-il

accorder aux compagnies qui ont obtenues des chartes pour la construction de chemins de fer et les détiennent sans exécuter les travaux ? C'est une question d'un assez grand intérêt ; et je ne saurais dire jusqu'à quel point le présent bill pourra en faciliter le règlement. L'effet sera peut-être qu'au lieu de revenir tous les cinq ans, les promoteurs de chemins de fer s'adresseront à nous tous les deux ans, pour obtenir une nouvelle charte.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Je suis prêt à parler nettement sur cette question, si le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon. M. Graham) ne l'est pas. L'auteur du présent projet de loi ne va pas au cœur de la question, et dès lors sa propositon ne règle pas la difficulté. On ne saurait régler celle-ci en subtituant à l'article 150 l'obligation de construire 10 p. 100 de la voie. Ce qu'il faudrait changer, c'est la règle de conduite du Gouvernement. Tant que les promoteurs seront à même de venir, toutes les fois que le cœur leur en dit, nous demander le renouvellement de leur charte, et tant que nous leur accorderons ce renouvellement sans raison, ou du moins sans bonne raison, ce ne sera pas un remède au mal que de les obliger à construire 10 p. 100 de la voie dans les deux ans, au lieu de les obliger, conformément à l'ancienne règle, de commencer les travaux dans les deux ans et de les parachever dans les cinq ans. La nouvelle règle ne sera pas plus efficace que l'autre. Il faudrait que le ministre des Chemins de fer et des Canaux posât une règle pour le renouvellement des chartes à certains intervalles, règle précise qui serait observée, si ce n'est exceptionnellement.

Que la loi reste ce qu'elle est, n'y touchez pas, si vous ne pouvez l'améliorer. La règle aujourd'hui c'est que les travaux doivent être commencés dans les deux ans et parachevés dans les cinq ans. Est-ce un progrès que d'exiger simplement, au lieu de cela, la construction de 10, de 15, ou même de 50 p. 100 de la voie. Au contraire, si le Gouvernement posait une règle invariable, nous saurions en nous rendant au comité des Chemins de fer à peu près quelle serait la décision rendue et appliquée. Si nous membres de la gauche étions en majorité, nous saurions bien établir cette règle. Mais nous ne sommes pas la majorité, malheureusement pour le pays, et dès lors ne sommes pas en mesure d'édicter utilement une règle. Que l'honorable ministre formule un mode d'action et qu'il n'y déroge pas.

M. SAM. HUGHES (Victoria-Haliburton): Les chartes de chemin de fer son obtenues dans les buts les plus divers. Il en est qui se font octroyer ces chartes honnêtement dans le but de construire la voie ferrée. D'autres, comme l'auteur de la présente motion (M. Turriff) le sait et en a eu l'expérience, se font octroyer ces chartes dans le but de les revendre. D'autres fois, on obtient ces chartes pour empêcher des compagnies déjà formées et décidées à exécuter les travaux de mettre leur projet à exécution, et d'autres fois encore pour empêcher la vente des obligations de la compagnie qui se propose de construire. Si le présent projet de loi devait avoir pour effet d'empêcher l'octroi de chartes dans ces trois derniers cas, l'honorable député aurait droit à beaucoup de reconnaissance de notre part. Mais supposons que ce bill soit adopté ; voici une compagnie de chemin de fer qui a négligé de remplir ses obligations ; ses représentants se présentent au comité des Chemins de fer, et qu'arrive-t-il ? L'honorable membre (M. Turriff) sera le premier à crier : " Adopté " comme il l'a fait auparavant. Ce projet de loi n'est d'aucune utilité quelconque.

Je me rappelle une cas dans lequel il avait été obtenu une charte à des promoteurs sincères qui se proposaient de construire le chemin de fer. Les habitants d'un petit village situé à l'extrémité du chemin s'indignèrent et demandèrent avec autant d'enthousiasme qu'en montre l'honorable député que le chemin fût construit. La valeur du village tout entier portée au rôle municipal n'aurait pas suffi à construire un demi-mille de ce chemin, qui avait une longueur de cent milles. Or, il faut de l'argent pour construire un chemin de fer. Il y a nombre d'endroits où l'on aimerait à avoir une voie ferrée, mais où la population n'est pas assez dense pour légitimer l'établissement d'une telle voie, et tant que la population ne se sera pas agglomérée, il n'est pas probable qu'on trouvera des capitalistes pour risquer leur argent dans des entreprises qui n'offrent guère de perspective de bénéfices. Une ou deux des lignes mentionnées par l'honorable membre pourraient rapporter des bénéfices, et je suis bien persuadé que, dès qu'il sera possible pour des compagnies intéressées de le faire, ces embranchements seront construits. Je me rappelle qu'il y a quelques années dans le voisinage d'Oxbow on s'était arrangé pour être à même d'expédier le grain en entrepôt par la ligne du Sault-Sainte-Marie. L'effet fut de stimuler les compagnies de chemins de fer de la région. Je n'ai pas suivi l'affaire et je ne saurais dire pour le moment comment elle a tourné. Mais, comme je l'ai dit, si ce projet de loi devait être adopté en entier et si, dans deux ans, les promoteurs du chemin de fer venaient vous demander une prolongation de délai, l'honorable député (M. Turriff) serait un des premiers à crier : " Adopté ".

(La motion est adoptée, et le bill lu en 2e délibération.)

## 2e LECTURE DU BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE RELATIVEMENT AU CABOTAGE.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) propose la 2e lecture du bill (n° 12) portant mo-

dification de la loi de la marine marchande du Canada.

La motion est adoptée et le bill lu pour la 2e fois.

M. A. K. MACLEAN propose : Que le bill (n° 12) ne soit pas renvoyé au comité général, mais à un comité spécial composé des membres suivants : MM. Daniel, Finlayson, Hughes (I. P.-E.), Lewis, Pickup, Stanfield et Sinclair.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION SUR LE BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE RELATIVEMENT AUX MECANICIENS.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 17) tendant à modifier l'acte de la marine marchande du Canada.

Monsieur l'Orateur, voilà déjà longtemps que la Chambre a été saisie de ce projet de loi. J'ai pour la première fois déposé un bill de cette nature en 1903. Je n'insistai pas alors pour en obtenir l'adoption ; il en fut imprimé et distribué un grand nombre d'exemplaires, en vue d'obtenir les opinions des hommes du métier à son égard. Je le présentai de nouveau, en 1904, mais il ne fut pas adopté cette année-là, en dépit de mes efforts. Je le présentai encore une fois en 1905, et conformément à la proposition qu'avait faite le ministre en 1904, il fut renvoyé à un comité spécial qui recueillit beaucoup de témoignages de la part des divers fonctionnaires du département des représentants de l'association des mécaniciens de marine du Dominion, et des représentants de diverses compagnie de bateaux à vapeur. Après avoir recueilli ces témoignages, le comité n'en fit pas rapport, et le bill ne revint plus devant la Chambre. En 1906, il fut présenté de nouveau, et renvoyé encore une fois, à la demande du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries devant un comité spécial, qui recueillit de nouveaux témoignages ; mais encore cette fois, le comité n'en fit pas rapport.

Le bill a depuis été modifié de forme et de fond. Comme résultat des témoignages recueillis devant les deux comités spéciaux, les fonctionnaires de l'association des mécaniciens de marine du Dominion eurent une entrevue avec les fonctionnaires du département de la Marine ; et, à ce que je crois, et d'après ce qu'on m'a rapporté, ils en sont arrivés à une entente aux termes de laquelle le bill sous sa forme actuelle devait être accepté par le département. Je l'ai présenté exactement dans les mêmes termes l'année dernière, dans cette pensée ; mais je fus très surpris de constater après coup qu'il y avait eu un malentendu et que les fonctionnaires de l'administration n'étaient pas disposés à faire rapport au ministre dans le sens de l'entente que les fonctionnaires de l'association des mécaniciens de marine du Dominion m'avaient dit avoir été conclue. La question allait être tirée au clair lorsque le ministre de la Marine s'embarqua pour l'Angleterre et la loi ne put être adoptée à cette session-là. Je me présente de nouveau devant la Chambre avec le bill sous sa forme actuelle, et j'en demande l'adoption. Sa rédaction est simple, bien qu'il comporte des modifications assez notables de la loi actuellement en vigueur. Il va nous forcer, tout d'abord, de décider s'il y a lieu d'exiger un certificat des mécaniciens de marine. On a répondu à cette question dans l'affirmative dès 1868. Le préambule du chapitre 65 de la 31e Victoria est ainsi conçu :

> En vue d'assurer davantage la sécurité des personnes et des biens sur les bateaux à vapeur naviguant sur les eaux du Dominion, ou possédés ou inscrits dans le Dominion, à partance d'aucun port ou endroit du Canada ou y arrivant. . .

On indique ensuite quelles sont les mesures propres à assurer davantage la sécurité des personnes et des biens.

M. A. K. MACLEAN : Cette loi s'appliquait-elle aux bateaux faisant le transport des voyageurs ?

M. L. G. McCARTHY : Oui à toutes les classes de bateaux à vapeur.

L'article 27 de cet acte est ainsi conçu :

> Il n'est loisible à personne d'employer aucun autre qu'un mécanicien, ou de faire fonction de mécanicien sur un bateau à vapeur quelconque, à moins que la personne employée ou agissant en qualité de mécanicien soit porteur d'un permis dudit bureau.

L'effet pratique de cet acte a été de rendre illégal l'emploi sur les navires canadiens d'autres que des mécaniciens porteurs de certificats. La loi est restée en cet état durant quatorze ans de 1868 à 1882 ; cette dernière année, il fut passé une nouvelle loi, chapitre 35 de la 45e année Victoria, dont voici le préambule :

> Pour assurer davantage la sécurité des personnes et des biens sur les bateaux à vapeur naviguant dans les eaux du Dominion, ou possédés ou inscrits dans le Dominion et à partance d'aucun port ou endroit du Canada ou y arrivant. . .

Cet acte, bien que son préambule soit le même que celui du précédent, établissait un grand nombre d'exceptions. Il faisait les modifications suivantes à l'acte voté quatorze années auparavant, et déclarait qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir un mécanicien porteur d'un certificat sur :

1. Les yachts à vapeur utilisés exclusivement pour des voyages de plaisir ;
2. Les remorqueurs ;
3. Les cargo-boats de moins de 150 tonneaux bruts ;
4. Les bateaux utilisés pour la pêche ou le transport du poisson et jaugeant moins de 150 tonneaux ;

5. Les dragueurs à vapeur;
6. Les élévateurs et navires de cette classe.

Ces exceptions sont indiquées dans l'article 477 de l'acte. En conséquence, il n'y a que les navires pour le transport des voyageurs ou des marchandises jaugeant plus de 150 tonneaux qui soient tenus d'avoir un mécanicien autorisé.

Je prétends, tout d'abord, qu'il n'y a pas lieu de faire cette distinction ; si le préambule de l'acte de 1868 et celui de l'acte de 1882 sont bien fondés, et si le motif du législateur est de sauvegarder davantage la vie et les biens, ces exceptions n'ont pas leur raison d'être. Après avoir noté cette longue liste d'exceptions, je me suis donné la peine de compulser le compte rendu des débats, pour m'assurer si l'on avait avancé quelque raison pour légitimer ce changement de la ligne de conduite qui avait été suivie depuis quatorze ans. Le croirez-vous, monsieur l'Orateur, je n'y trouve pas un mot d'explication de la bouche du ministre d'alors, en vue de faire accepter ce changement. On peut avoir eu quelque raison, mais elle n'est pas indiquée dans le compte rendu des débats.

La loi est restée dans cet état jusqu'en 1898 ; cette année, il fut adopté un acte d'inspection des bateaux à vapeur contenant à peu près les mêmes exceptions. En 1903, nous votâmes la loi du chapitre 66, 3e année d'Edouard VII, consacrant à peu près les mêmes exceptions. La députation pourra s'en assurer en se référant à la loi en question, mais elle constatera, en même temps, qu'aux termes de cette loi les embarcations mues au naphte ou à la gazoline relèveront de l'autorité du département.

Sont exemptés les bateaux à vapeur suivants : 1) les yachts de plaisance, quand l'usage en est gratuit ; 2) tout remorqueur ; 3) les bateaux destinés au transport des marchandises jaugeant moins de 150 tonneaux : 4) les dragueurs mus à la vapeur ; 5) les élévateurs flottants ou navires de cette classe. Puis, lors de la revision des statuts, l'acte pour l'inspection des bateaux à vapeur, ainsi que plusieurs autres, s'est trouvé incorporé dans le chapitre 113, qui est l'acte de la marine marchande du Canada. L'article 556 de cet acte est celui, je pense, qui a trait à la présente question. Il est quelque peu inusité et ambigu dans ses termes, mais le département a considéré, je crois, qu'il ne modifie pas la loi. A première vue, il m'a semblé qu'il avait modifié l'exemption relative aux remorqueurs, et qu'il exemptait seulement ceux jaugeant moins de 150 tonneaux. Mais, de l'avis du département de la Justice, les fonctionnaires de l'administration de la Marine jugent, si je ne me trompe, que la loi ne se trouve pas changée. La revision des statuts laisse donc la loi à peu près dans l'état où elle était auparavant, et les exemptions sont les suivantes : yachts à vapeur, utilisés entièrement pour des voyages de plaisir ou des fins particulières et non pas moyennant loyer ou rémunération quelconque ; 2) tous remorqueurs ; 3) bateaux pour le transport des marchandises jaugeant moins de 150 tonneaux ; 4) bateaux utilisés entièrement pour la pêche et jaugeant moins de 150 tonneaux ; 5) dragueurs mus à la vapeur ; 6) élévateurs flottants ou navires de cette classe. Est-il juste qu'il en soit ainsi ? Si l'on se place au point de vue qui a déterminé à l'origine l'adoption de cette loi, —sauvegarder davantage la vie et les biens des intéressés—y a-t-il lieu d'accorder ces exemptions. On ne m'en a pas encore fourni les raisons. On n'en a certainement pas donné en 1882, et je me demande encore une fois, si cette loi a été votée dans le but d'assurer davantage la vie et les biens des citoyens, comment peut-on légitimer ces exemptions ? Il y a peut-être lieu,—du moins c'est ce que me disent les membres de l'association des mécaniciens de marine et les fonctionnaires du département,—il y a peut-être lieu d'accorder quelques exemptions ; et après s'être renseigné à cet égard, avoir consulté les membres de l'association des mécaniciens de marine et les fonctionnaires du département, on a jugé à propos d'exempter dans le présent bill les bateaux d'une force nominale de 10 chevaux, lorsqu'ils sont à cylindre simple ou de 18 chevaux, s'ils sont à cylindre double.

M. W. K. MACLEAN : Pourquoi faites-vous la différence en chevaux plutôt qu'en tonneaux ?

M. L. G. McCARTHY : Ça m'est fort égal, si vous pouvez établir la correspondance. Cela peut se faire, je pense. Si je ne me trompe, les fonctionnaires du département ont mis la question à l'étude et s'occupent de trouver une base équitable pour ces exemptions ; mais les personnes à la demande de qui j'ai présenté ce projet de loi semblent être d'avis que le mode le plus équitable est celui énoncé dans le présent bill. Je n'y tiens pas outre mesure, et si l'on peut s'entendre pour établir un rapport simple entre la force motrice et le tonnage, je n'ai pas d'objection à ce qu'on fasse le changement.

M. GERVAIS : Que dites-vous des élévateurs flottants ? Y a-t-il quelque bonne raison de les astreindre à l'emploi de mécaniciens autorisés ?

M. L. G. McCARTHY : J'en parlerai à l'instant. Se trouveront aussi exclus les yachts de plaisance d'une force nominale de 10 chevaux, s'ils sont à cylindre simple, ou de 18 chevaux s'ils sont à cylindre double. Mais, même dans ce cas, si vous désirez protéger la vie et la propriété, pourquoi permettrait-on à des yachts de grande dimension de circuler dans des eaux fréquentées, où se trouvent de grands navires chargés de marchandises ou de voyageurs, sans exiger d'eux qu'ils emploient des mé-

caniciens dûment autorisés ? Je ne vois donc pas de bonne raison pour cette exemption qui a été maintenue d'année en année dans les diverses lois édictées sur le sujet.

Quant aux remorqueurs, ils fournissent le sujet de plainte le plus sérieux de la part des mécaniciens de marine. Depuis que ces modifications ont été faites à la loi, on s'est mis à faire usage de remorqueurs à vapeur d'un très fort tonnage, comme le savent tous ceux qui ont été mêlés à la navigation sur les Grands lacs. Les remorqueurs employés, ces années dernières, sont de dimensions beaucoup plus grandes, et nombre d'entre eux sont aussi grands que les cargo-boats sur les lacs. Or, ils sont tous exemptés, quelles que soient leurs dimensions et leur nature. Peut-on concevoir la raison d'une telle exemption ? Je confesse qu'il m'a été impossible d'y arriver. Ils sont employés constamment au remorquage de grands navires dans des ports très fréquentés, au remorquage de barges, de dragueurs, d'élévateurs flottants, et s'ils se produisait une explosion sur un de ces remorqueurs dans quelques-uns de nos ports, les pertes seraient énormes, non seulement sur le remorqueur mais sur les navires, élévateurs ou barges naviguant à proximité. Je dis donc que je ne vois pas quelle est la raison d'être de cette exemption. En outre, sur ces barges, dragueurs et élévateurs autour desquels ces remorqueurs sont à l'œuvre, il se trouve très fréquemment 30, 40 ou 50 hommes d'employés. Pour la protection à la fois de la vie et de la propriété, il me semble que, quant à exiger l'emploi de mécaniciens autorisés, il ne faudrait pas faire d'exception dans le cas des remorqueurs.

Puis, considérons un instant l'entière insuffisance de la loi en ce qui regarde à la fois les remorqueurs et les cargo-boats. Un navire de cette dernière classe n'est exempté que s'il jauge moins de 150 tonneaux. Peut-on me dire pourquoi un remorqueur jaugeant plus de 150 tonneaux est exempté de l'obligation d'employer un mécanicien autorisé quand un cargo-boat ne l'est pas ? J'ai déclaré, il y a un instant, qu'on se servait aujourd'hui sur les Grands lacs, de remorqueurs d'un tonnage beaucoup plus fort; et de fait il en est ainsi sur toutes nos eaux intérieures, depuis Montréal jusqu'à Fort-William. Depuis dix ou vingt ans, les remorqueurs sur les Grands lacs sont en bien plus grand nombre et de beaucoup plus grande dimension. Je vois qu'en 1903—je n'ai pas de statistique plus récente,—M. Dodds chargé d'inspecter les chaudières et machines de tous navires dans sa circonscription, a inspecté 138 bateaux pour le transport des voyageurs ou des marchandises, remorqueurs, barges et dragueurs. De ce nombre il y avait 80 navires de diverses classes et 58 remorqueurs, parmi lesquels le "Winslow", jaugeant 353 tonneaux, le "Balize", 250 tonneaux, le "Boscobel". 617 tonneaux et le "Saginaw", 357 tonneaux. Peut-on me dire pourquoi on exempterait ces remorqueurs ? S'ils étaient destinés au transport des marchandises ; et quelques-uns sont de plus grande dimension que des navires utilisés pour cette fin,—ils ne seraient pas exemptés. L'inspecteur McKeen a inspecté 146 navires de toutes classes (remorqueurs exceptés), et 126 remorqueurs, dont voici les noms et le port d'un certain nombre :

| | Tonneaux. |
|---|---|
| "Magnolia" | 367 |
| "Metamora" | 239 |
| "Reginald" | 187 |
| "Harrison" | 150 |
| "Onaping" | 256 |
| "Traveller" | 438 |
| "Charlton" | 389 |
| "Keoughe" | 225 |
| "Wenonah" | 161 |

Dans la circonscription de Montréal, sous la surveillance de l'inspecteur Laurie, il se trouvait 73 navires de toutes sortes et 60 remorqueurs comme ceux-ci :

| | Tonneaux. |
|---|---|
| "Hamilton" | 320 |
| "J. L. Murphy" | 173 |
| "Mansfield" | 169 |
| "Bronson" | 285 |
| "C. B. Powell" | 272 |
| "Fraser" | 320 |
| "Albert" | 269 |

Je suis encore à me demander pourquoi ces remorqueurs sont exemptés tandis que des cargo-boats d'un tonnage inférieur ne le sont pas. Je me demande aussi en vertu de quelle logique les cargo-boats jaugeant moins de 150 tonneaux sont exemptés, si c'est réellement en vue de sauvegarder la vie et les biens que l'on a posé cette exigence. Pourquoi également les bateaux à vapeur jaugeant moins de 150 tonneaux et utilisés entièrement pour la pêche seraient-ils exemptés. Le poisson est une marchandise comme une autre ; pourquoi, dès lors, exempter des bateaux à vapeur utilisés pour la pêche ? Il peut être raisonnable d'exempter de l'obligation d'employer un mécanicien autorisé, le remorquer qui n'est employé que pour relever les filets ; mais on m'informe que pour ce travail on n'emploie à peu près pas de remorqueurs d'une force nominale de plus de 10 chevaux à cylindre simple, ou de 18 chevaux à cylindre double. L'honorable député de Montréal (M. Gervais) a mentionné le cas d'élévateurs flottants, de dragueurs, et de navires de la même classe ; ces élévateurs et dragueurs sont dans le port, et s'ils sont dans le port de Montréal ils sont dans un milieu très fréquenté, et leurs chaudières peuvent bien faire explosion, s'ils ne sont pas sous la surveillance de mécaniciens compétents.

M. GERVAIS : Il n'y a pas eu d'explosion jusqu'ici.

M. L. G. McCARTHY : C'est possible, mais si la raison d'être de la présence d'un

mécanicien autorisé est la sauvegarde de la vie et des biens des individus, vous ne sauriez vous dispenser de l'invoquer, qu'il s'agisse d'un élévateur flottant, d'un dragueur, d'un remorqueur ou d'un navire quelconque. Si la raison que l'on invoque est valable, pourquoi ne rend-on pas la règle applicable à tous les cas ; personne ne saurait s'en plaindre, et elle assure cette protection de la vie et de la propriété à laquelle on tient.

M. GERVAIS : Que l'honorable député n'oublie pas la maxime "de minimis non curat lex".

M. L. G. McCARTHY : Je ne sais pas très bien ce que vient de dire l'honorable membre.

M. GERVAIS : J'ai cité en latin cette maxime de droit suivant laquelle la loi ne se préoccupe pas des choses de très peu d'importance.

M. L. G. McCARTHY : Je ne sais trop jusqu'où on est allé dans la province de Québec à cet égard ; mais dans la province d'Ontario on a été jusqu'à exiger un certificat des mécaniciens de machines fixes, et il n'y a pas d'exemption.

M. GERVAIS : C'est la même règle dans la province de Québec.

M. L. G. McCARTHY : Si la règle est applicable dans le cas de mécaniciens chargés du soin de machines fixes, pourquoi ne le serait-elle pas dans le cas d'élévateurs flottants, puisqu'il s'agit de sauvegarder la vie et les biens ? Il me semble plus opportun d'exiger un certificat d'un mécanicien employé dans un navire naviguant sur la mer ou sur les lacs intérieurs, que d'un mécanicien chargé de surveiller une machine fixe. Aux Etats-Unis, d'autre part, le gouvernement s'est montré très jaloux des droits de ses nationaux. Nous nous en sommes rendus compte, l'autre jour, lors de la discussion de la question des capitaines et seconds, et nous pouvons nous en rendre compte encore mieux maintenant à propos des mécaniciens de marine. Aux termes de la loi actuelle de la marine marchande du Canada, les ingénieurs mécaniciens des Etats-Unis peuvent venir ici et ils y viennent de fait travailler sur nos nombreux remorqueurs, barges, élévateurs flottants, et bateaux à marchandises jaugeant moins de 150 tonneaux, au détriment de nos propres nationaux, et nous leur facilitons l'octroi d'un certificat, puisque nous leur permettons de laisser leurs familles aux Etats-Unis, de travailler ici durant l'été, et après trois années de ce domicile au Canada d'y obtenir un certificat. Je n'approuve pas ce mode d'action. Consultons les lois des Etats-Unis, et nous nous rendrons compte qu'elles protègent les intérêts des citoyens de l'Union. L'article 4,131 des statuts fédéraux des Etats-Unis est ainsi conçu :

Et tous officiers de navires des Etats-Unis responsables du quart, y compris les pilotes, devront dans tous les cas être citoyens des Etats-Unis. Le mot officier désigne le mécanicien en chef et tout aide-mécanicien, de quart sur des navires mus en tout ou en partie à la vapeur, et après le 1er janvier 1897, personne ne sera compétent à détenir un permis de commandant ou d'officier de quart sur un navire marchand des Etats-Unis, à moins d'être né aux Etats-Unis ou d'avoir obtenu tous les certificats voulus de naturalisation.

Ce passage a été modifié de la manière suivante : Que le dernier paragraphe de l'article 4,131 des statuts revisés soit modifié ainsi qu'il suit :

Tous les officiers de navire des Etats-Unis devront être citoyens des Etats-Unis, à moins que dans le cours d'un voyage à l'étranger ou d'un voyage d'un port de l'Atlantique à un port du Pacifique des Etats-Unis, aucun tel officier d'un navire quelconque n'ait été pour quelque raison privé des services d'un officier d'un rang inférieur à celui de capitaine.

Ainsi, aux termes de la loi des Etats-Unis, personne, ou à peu près, ne saurait être employé sur un navire de ce pays à moins d'être citoyen des Etats-Unis. Je déclare donc, au département, au Gouvernement et au Parlement que, si dans les premiers temps du Canada il y a pu y avoir quelque raison pour que nous ne mettions pas en vigueur une loi nationale de cette nature, nous avons aujourd'hui dépassé ce point et notre pays est maintenant en mesure de se protéger. Si les Etats-Unis ont jugé à propos de protéger leurs marins de cette manière, il est temps que nous ouvrions les yeux et que nous accordions quelque protection aux citoyens du Canada. Les témoignages rendus par les fonctionnaires de l'association des mécaniciens de marine font partie du dossier de ce comité, et on me permettra d'en lire quelques lignes pour faire voir quelles sont les opinions de ces personnes à cet égard.

L'hon. M. BRODEUR : Avant que l'honorable député passe à un autre aspect de la question, aura-t-il l'obligeance de nous dire si les lois des Etats-Unis exigent que les remorqueurs soient pourvus de mécaniciens autorisés ?

M. L. G. McCARTHY : Je n'ai pas de données sur ce point, mais on m'informe que oui.

L'hon. M. BRODEUR : Quel que soit le tonnage du navire ?

M. L. G. McCARTHY : Il m'est impossible de renseigner le ministre ; mais on peut dire qu'il n'est pas de fonction pour laquelle on n'exige pas de certificat. Voici ce que dit M. Kronk au cours de son témoignage :

Les propriétaires de navires ne voudront sûrement pas subordonner la protection de la vie humaine à la question de la dépense. Le mécanicien inautorisé, incompétent, est celui qui coûte le plus cher en fin de compte. Nous avons des règlements et des lois sages pour la sauvegarde du public voyageur ; pourquoi n'accorderions-nous pas la même mesure de

protection à l'ouvrier? Sa vie a-t-elle plus de valeur pour sa famille quand il est en costume de fête que lorsqu'il revêt ses habits de travail? Car, sur certains de ces remorqueurs de sauvetage on emploie parfois jusqu'à trente homme, et de quatre à douze sur les remorqueurs ordinaires et les barges, c'est-à-dire les barges jaugeant moins de 150 tonneaux bruts. On permet à ces navires de circuler sans mécaniciens autorisés, bien qu'il leur faille un capitaine autorisé. Les fonctions du capitaine sont-elles d'une plus grande importance pour le propriétaire que celles du mécanicien, la sécurité de l'équipage en dépend-elle davantage? Il faut plus qu'une simple machine pour répondre convenablement aux ordres transmis par le timbre. Nous sommes d'avis qu'un mécanicien autorisé et compétent est une véritable acquisition pour un propriétaire de navire, et qu'on n'a pas le droit de confier à un individu qui n'a pas donné de preuves de ses aptitudes et de son expérience, le soin de chaudières, la manœuvre de machines compliquées, et encore moins la sauvegarde de vies humaines. On sait que les ingénieurs mécaniciens sur les chemins de fer passent un certain temps à se préparer du mieux possible à subir un examen, avant qu'on leur confie la manœvre d'une locomotive destinée à remorquer un train de marchandises ou un train de voyageurs. Certes, il est tout aussi important que l'ingénieur-mécanicien d'un bateau à vapeur fasse son apprentisage et fasse preuve de ses aptitudes devant un inspecteur. Il est un autre aspect de la question qui semble avoir échappé à l'esprit du patriotique propriétaire canadien de bateaux à vapeur, à savoir que, même sur quelques-uns de nos plus grands remorqueurs, ce sont des mécaniciens étrangers qui sont en fonction, tandis qu'aux Etats-Unis, il n'est permis à aucun autre qu'un citoyen de l'Union par droit de naissance ou de lettres de naturalisation de manœuvrer la plus petite embarcation mue à la vapeur.

Puis M. Milne s'exprima en ces termes :

Il est loisible aux Américains de venir au Canada prendre la direction de nos navires et de les manœuvrer sans s'être munis au préalable de certificats, et on ne leur fait pas la moindre difficulté, on n'exige même pas qu'ils prêtent le sermet d'allégeance sous une forme quelconque. Tandis que les mécaniciens de nos jours sont tous assermentés, vous ne l'ignorez pas, et tenus responsables, ces mécaniciens étrangers vont et viennent sans même être munis d'un certificat temporaire. Ils viennent ici, laissant leurs familles de l'autre côté du fleuve, sont employés que'que temps sur nos remorqueurs et demandent à subir un examen, et M. Adams ne peut leur refuser. L'article dont j'ai parlé est ainsi conçu :

" Mais ce candidat, s'il n'est pas sujet anglais, n'aura droit d'obtenir un certificat que s'il possède les aptitudes requises par le présent acte, et si, en outre, il a été domicilié au Canada durant au moins trois ans, et les étrangers remplissant la fonction de mécanicien sur des navires inscrits au Canada seront censés domiciliés au Canada durant ce temps de service."

Je cite ces extraits pour faire connaitre les vues sur le sujet des intéressés eux-mêmes.

Un mot de la nature de l'association des mécaniciens de marine. On a prétendu que cette société a le caractère d'une union et qu'elle a conclu une alliance avec le conseil des métiers et du travail du Dominion. Il n'en est rien. Elle forme une société distincte et indépendante par elle-même. Ces hommes sont associés en vue de la défense de leurs propres intérêts. Ils se réunissent une fois par semaine ou tous les quinze jours. Leur société a des ramifications dans les diverses parties du pays, conseils subordonnés où l'on forme des jeunes mécaniciens de marine. C'est l'idée fondamentale de leur institution. Ils ont, en outre, pour but de faire passer des lois dans leur propre intérêt, pour le bien commun des membres de la société, et il me semble qu'ils méritent encouragement et protection. L'effet du présent bill est de ramener la loi à ce qu'elle était en 1868 et à ce qu'elle a été durant les quatorze années qui ont suivi, état de choses qu'on a modifié sans en donner de raison. Il est de la plus grande importance, au point de vue de la sauvegarde de la vie et des biens des individus que des mécaniciens autorisés soient employés, et j'espère que la règle énoncée dans le présent bill recevra son application. Je me rends compte qu'il va falloir modifier la disposition punitive de l'acte, et nous la modifierons dans ce sens dans la discussion des articles en comité général. Les deux articles du projet de loi ont simplement pour objet de ramener la loi à ce qu'elle était, de supprimer les exemptions que j'ai dites, et d'exiger que les navires canadiens n'emploient que des mécaniciens autorisés.

Je propose la 2e lecture du projet de loi.

M. GERVAIS propose le renvoi de la suite du débat.

M. McCARTHY : Que la Chambre vote aujourd'hui la 2e lecture du projet ; l'honorable membre pourra le discuter plus tard en comité général.

M. GERVAIS : La discussion ne saurait avoir lieu ce soir ; il est trop tard, car je désire exposer en assez grand détail les raisons que j'ai de m'opposer au bill dans son essence.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Gervais) combat le bill dans son principe même ?

M. GERVAIS : En effet ; j'ai de très fortes raisons à opposer à l'adoption de ce projet de loi. Certains de mes commettants, comme la compagnie Montréal Grain Elevating ", s'opposent énergiquement à son adoption.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'hon. M. FISHER : Recensement complet des provinces du Nord-Ouest.

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Quelles affaires le Gouvernement se propose-t-il de mettre en discussion jeudi ?

L'hon. M. FIELDING : Le traité franco-canadien, et ensuite, si la Chambre en active l'examen, les subsides du ministère de la Marine et des Pêcheries.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit et trente minutes, mercredi matin).

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 19 février 1908.

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

QUESTIONS.

LE QUAI DE LA RIVIERE GODEFROI.

M. MONK demande :

1. Quelle a été la somme totale dépensée pour la construction du quai à l'embouchure de la rivière Godefroi, de 1904 au 1er février 1908?
2. Quelle a été la somme totale dépensée pour la construction du chemin qui conduit audit quai?
3. Lesdits travaux a) du quai, et b) du chemin, ont-ils été exécutés à la journée ou à l'entreprise?
4. Quelle était l'estimation du coût desdits travaux, a) quant au quai, b) quant au chemin conduisant audit quai?
5. Quels sont ceux qui ont été nommés pour surveiller lesdits travaux; quels émoluments a-t-il été convenu de leur payer, à quel taux, et quelle a été la somme totale payée à chacun d'eux?
6. Si lesdits travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat, a) quant au quai et b) quant au chemin conduisant audit quai, quel est le chiffre du montant stipulé à chacun de ces contrats, et combien ont coûté les travaux complémentaires?
7. Lesdits travaux ont-ils été inspectés par le Gouvernement? Dans l'affirmative, par qui l'inspection a-t-elle été faite, et lesdits travaux ont-ils été acceptés en chaque cas?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. $4,406 pour le quai et l'abord.

2 et 3. Le quai et le chemin se trouvent compris dans une seule entreprise au coût total de $4,200. Il est impossible de spécifier séparément le coût de l'un et de l'autre.

4. De $4,200 pour les deux.

5. Stephen Trahan ; il lui a été payé 27 jours de travail à raison de $2.50 chacun, soit un total de $135.

6. A l'entreprise, au coût de $4,200 comme susdit ; extras, $71.

7. a) Par J. L. Michaud, ingénieur ordinaire ; b) Oui.

LE QUAI DE PORT SAINT-FRANÇOIS.

M. MONK demande :

1. Quel montant a été payé pour le quai de Port-Saint-François, province de Québec, depuis le commencement des travaux jusqu'au 1er février 1908?
2. Lesdits travaux et constructions ont-ils été exécutés à l'entreprise ou à la journée?
3. Quelles personnes ont été nommées pour surveiller ou conduire lesdits travaux, et quel était leur salaire? Que montant leur a été en réalité payé par jour, et quel montant chacune d'elles a-t-elle reçu jusqu'au 1er février 1908?
4. Par qui et quand les travaux dudit quai ont-ils été inspectés, et ont-ils été acceptés par le Gouvernement?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. $5,594.05 pour le quai et la bâtisse dessus érigée.

2. A la journée.

3. a) En 1905-6, John O'Shaughnessy fut chargé de surveiller la construction du quai. b) Il lui a été payé 25 jours de travail à raison de $2.70 chacun ; c) $67.50.

a) En 1906-8, L. P. H. Bourk fut chargé de surveiller la construction du hangar.

b) Il lui a été payé 44 jours de travail à raison de $3 chacun.

c) $132.

4. a) Par J. L. Michaud, ingénieur ordinaire ; b) Oui.

HANGAR A MARCHANDISES A PORT-SAINT-FRANÇOIS.

M. R. N. WALSH demande :

1. Le Gouvernement a-t-il construit un hangar pour la réception de marchandises sur ou près le quai de Port-Saint-François? Dans l'affirmative, quel en a été le coût total jusqu'à ce jour?
2. Ce hangar a-t-il été construit à l'entreprise ou à la journée?
3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée; qui a été nommé pour surveiller l'ouvrage; quel a été le salaire, par jour, dudit surveillant, et quelle a été la somme totale payée auxdits surveillant ou surveillants?
4. Quelles sont la longueur, la hauteur et la largeur dudit hangar, et quel en était le coût estimatif?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. a) Oui. ; b) $597.89.

2 et 3. A la journée, sous la surveillance de L. P. H. Bourk, salaire, $3 par jour. Il lui a été payé en tout $132.

4. Longueur, 36 pieds ; hauteur, 16 pieds; largeur, 20 pieds. Coût estimatif, $600.

QUAI DE LA RIVIERE NICOLET.

M. MONK demande :

1. Quelle a été jusqu'à cette date, le coût du quai à l'embouchure de la rivière Nicolet?
2. Les travaux dudit quai ont-ils été exécutés à l'entreprise ou à la journée?
3. Quelles personnes ont été employées par le Gouvernement pour surveiller lesdits travaux? Quel salaire leur a été payé, par jour, et quel montant total leur a été payé jusqu'au 11 février 1908?
4. Lesdits travaux ont-ils été inspectés, et par quel fonctionnaire? A quelle date le Gouvernement a-t-il accepté lesdits travaux?
5. Quel montant total a été dépensé jusqu'à cette date pour la construction dudit quai?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) : De quel quai s'agit il ? Est-ce de celui du moulin Ball.

M. MONK : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Je donnerai la réponse demain.

L'INSPECTEUR EN CHEF DES DOUANES.

M. STANFIELD demande :

1. Quelles sont les fonctions de l'inspecteur en chef des douanes?
2. Où se trouve son bureau?
3. Quel est le nombre de ses employés?
4. Quel est le montant total distribué pour saisies opérées?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. L'inspecteur en chef des ports douaniers surveille directement les inspecteurs de la douane aux ports situés à l'ouest de la province de Québec, inspecteurs qui, par son entremise, rendent compte de leurs travaux au ministère des Douanes. Il est également chargé de surveiller les travaux des douaniers spéciaux attachés à son personnel pour s'occuper des saisies, des détaxes, ou à titre de remplaçants. Il est aussi tenu de faire des inspections et des investigations particulières, et de faire rapport sur les questions qui lui sont soumises de temps à autre par le ministère des Douanes.
2. A Toronto.
3. Son personnel se compose de neuf inspecteurs et de quinze douaniers spéciaux.
4. Pour les neuf mois expirés le 31 mars 1907, le montant total distribué pour saisies a été de $42,559.39. Voir le rapport de l'auditeur général, page 52.

PRETENDUES IRREGULARITES RELATIVEMENT AU CANAL DE SOULANGES.

M. BERGERON demande :

1. Le Gouvernement sait-il que des irrégularités ont été commises sur le canal de Soulanges?
2. Dans l'affirmative, le ministère des Chemins de fer et des Canaux a-t-il ordonné une enquête à ce sujet?
3. Quels étaient le ou les commissaires chargés de l'enquête ?
4. Quel a été le résultat de cette enquête et un rapport a-t-il été fait?
5. Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire dans l'espèce?

Sir WILFRID LAURIER.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Travaux publics) :

1. Certaines accusations ont été portées contre le surveillant du canal.
2. Non ; un commissaire a été chargé de s'enquérir des prétendues irrégularités.
3. M. Louis Boyer, avocat à Montréal, a été nommé commissaire.
4. L'enquête n'est pas encore commencée.
5. Cela dépendra des conclusions du rapport du commissaire.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE BEURRE.

M. R. N. WALSH (par M. Boyce) demande :

1. Quelle quantité de beurre a été exportée durant l'année terminée le 31 décembre 1907, du Canada a) en Grande-Bretagne; b) aux Etats-Unis?
2. Quel droit les Etats-Unis prélèvent-ils sur le beurre canadien?
3. Quel droit le gouvernement canadien prélève-t-il sur le beurre importé des Etats-Unis?
4. Combien de beurre (s'il en est) a été importé au Canada, durant l'année terminée le 31 décembre 1907, venant a) de la Grande-Bretagne; b) du Danemark; c) des Etats-Unis?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Au cours de l'année expirée le 31 décembre 1907, le Canada a exporté 3,748,389 livres de beurre en Grande-Bretagne, et 198,381 livres aux Etats-Unis.
3. Le droit prélevé sur le beurre importé des Etats-Unis au Canada est de 4 cents par livre.
4. Au cours de l'année expirée le 31 décembre 1907, le Canada a importé 241,188 livres de beurre de la Grande-Bretagne, et 247,041 livres des Etats-Unis.

LES EMPLOYES DE LA DOUANE A ALBERTON, A TIGNISH ET A MIMINEGASH (I.P.-E.).

M. LEFURGEY demande :

1. Quels sont les appointements respectifs des employés de la douane à Alberton, Tignish et Miminegash (I.P.-E.)?
2. Quelque plainte ou rapport a-t-il été adressé au ministère des Douanes au sujet de surcharge faite à Alberton sur des articles imposables? Dans l'affirmative, quelle en est la nature?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Alberton, $400 ; Tignish, $500 ; Miminegash, $150.
2. On a accusé l'employé de la douane à Alberton d'avoir perçu de faibles montants dont il n'a pas encore complètement rendu compte en tant que droits de douane. Le cas est encore à l'étude.

PAIEMENT DE DENIERS A LA "STEEL CONCRETE COMPANY, LIMITED."

M. BOYCE demande :

1. Quelles sommes d'argent ont été payées pendant les exercices 1905-1906 et 1906-1907 par les différents ministères à la "Steel Concrete Company, Limited?"
2. Pour quel objet ces paiements ont-ils été faits?
3. Parmi les travaux et les matériaux commandés à cette compagnie, quels sont ceux qu'elle exécute ou fournit actuellement? Quel est le montant total payable à cet effet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Cette question concernant plusieurs ministères, je prierai l'honorable député de permettre que sa question reste inscrite à titre d'avis de motion.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite à titre d'avis de motion.

CONCESSIONS FORESTIERES 1413, 1414 ET 1415, PROVINCE D'ALBERTA.

M. LENNOX demande :

A-t-il été décerné des permis de coupe à l'égard des concessions forestières portant les nos 1413, 1414 et 1415, de la province d'Alberta? Dans l'affirmative, quand et à qui?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Non.

LE DRAGUEUR DE L'ETAT "CAP-BRETON."

M. A. A. McLEAN (par M. A. Martin) demande :

1. Quelle somme le département des Travaux publics a-t-il demandée à MM. W. W. Lewis et Cie, de Louisbourg, N.-E., pour l'usage du dragueur de l'Etat "Cape Breton," employé à exécuter du dragage à proximité de leur quai, à Louisbourg, les 9, 10, 11 et 14 décembre 1907?
2. La somme demandée pour tel service a-t-elle été payée au Gouvernement?
3. Combien par jour le ministère a-t-il payé pour l'usage du remorqueur "E. M. Cates," qui a fait le service du dragueur de l'Etat "Cape Breton", dans les ports de Morien, de Glace-Bay et de Louisbourg, et quelle a été la somme totale ainsi payée?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1 et 2. Aucune.
3. $30 par jour ; total, $1,770.

L'ETABLISSEMENT DE PISCICULTURE DE FORCHU.

M. A. A. McLEAN (par M. A. Martin) demande :

1. Qui était surveillant et surintendant de l'établissement de pisciculture de Forchu en 1907?
2. Quelles sont ses fonctions, et pendant combien de jours les a-t-il remplies en 1907?
3. Quels appointements a-t-il touchés en 1907?
4. Pendant son absence, qui le remplaçait à titre de substitut ou d'assistant, à quel salaire et en vertu de quelle autorité?
5. Cet assistant ou substitut fait-il des rapports sous serment relativement à l'accomplissement de ses devoirs?
6. Le ministère sait-il que H. C. V. Levatte, surveillant et surintendant de l'établissement de Forchu demeure à Louisbourg, à 27 milles de Forchu, où il ne fait que de rares apparitions?
7. Quel montant H. E. Baker a-t-il reçu en 1907 pour distribuer des alevins de homard provenant de l'établissement de Forchu?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. M. H.-C.-V. Levatte a été chargé de surveiller l'élevage du homard à Forchu.
2. Ses fonctions consistent à tenir compte du nombre de homards placés dans le vivier, de veiller à ce qu'ils soient convenablement nourris et à ce qu'on en ait bien soin, à tenir compte du nombre qui en est transporté à la mer, aussi bien qu'à exercer une surveillance générale sur tout ce qui concerne le vivier. Il a été employé 72 jours.
3. $3 par jour, soit $216.
4. Il n'a été pourvu ni à l'emploi ni au paiement d'un substitut ; mais le ministère sait qu'en son absence, M. Levatte s'est fait remplacer par M. Hanley.
5. Pas au ministère. Tous les rapports viennent directement de M. Levatte.
6. Le ministère sait que M. Levatte demeure à Louisbourg.
7. Il n'a rien été payé à l'égard de ce service particulier, attendu que l'entrepreneur était tenu par son contrat de faire la distribution de l'alevin de homard.

LE MAITRE DU PORT DE LOUISBOURG (N.-E.).

M. A.-A. McLEAN (par M. A. Martin) demande :

1. Quel est le maître du port de Louisbourg (N.-E.)?
2. Quels ont été ses émoluments, comme tel, durant l'année 1907?
3. Envoie-t-il des rapports au ministère? Dans l'affirmative, à quels intervalles?
4. Durant l'année 1907, quel a été le montant des droits de quai perçus au port de Louisbourg?
5. Quels montants des droits de quai perçus pour ou durant l'année 1907 ont été transmis au ministère, et à quelle date?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. H.-C.-V. Levatte.
2. Nous n'avons pas encore reçu le rapport de 1907.
3. Oui, chaque année.
4. Nous n'avons pas encore reçu le rapport.
5. Nous n'avons pas encore reçu le rapport.

DRAGAGE A MIDLAND ET A TIFFIN.

M. BENNETT demande :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour les travaux de dragage exécutés à Midland au cours de l'été de 1907? Dans l'affirmative, quels étaient les noms des soumissionnaires et les prix stipulés aux soumissions?

2. Qui a exécuté le dragage à Midland et Tiffin au cours de l'été de 1907, et quel prix a-t-on payé ces travaux?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Le comité des comptes publics est saisi de la première série de soumissions. Les prix demandés étant trop élevés, nous avons fait soumissionner les travaux une seconde fois et reçu les soumissions suivantes :

Pour Midland :

| | Roc. | Autre fond. |
|---|---|---|
| La Canadian Dredge and Construction Company.. . | $2 25 | .26 |
| R. Macdonald. . . . . | | .33 |
| R. Weddell. . . . . | 2 00 | .27 |
| Pour Tiffin : | | |
| La Owen-Sound Dredge and Construction Company . . | 2 00 | .27 |
| R. Macdonald. . . . . | | .33 |
| R. Weddell. . . . . | 2 50 | .31 |
| 3. A Midland : | | |
| La Canadian Dredge and Construction Company . . | 2 25 | .26 |
| A Tiffin : | | |
| La Owen-Sound Dredge and Construction Company . . | 2 00 | .27 |

LA QUESTION DES PECHERIES ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL ET LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX.

M. LEFURGEY demande :

1. Quelles instructions ont été données à l'agent ou représentant du gouvernement du Canada chargé de conférer avec le gouvernement provincial, en vue de régler la question des pêcheries, etc.?

2. Le Gouvernement va-t-il déposer sur le bureau de la Chambre ces instructions, comme aussi tout décret du conseil et autres documents relatifs à la même question?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Il est chargé de conférer avec les représentants autorisés des diverses provinces intéressées et de soumettre au ministère de la Marine et des Pêcheries un rapport sur quelque moyen pratique d'en venir à une entente au sujet de la détermination de part et d'autre des droits et de la juridiction concernant les pêcheries.

2. Le Gouvernement se fera un plaisir de déposer sur le bureau de la Chambre le décret du conseil portant la nomination de l'agent.

M. BRODEUR.

LA SALLE D'ARMES DE TRURO.

M. STANFIELD demande :

Combien le ministère estime-t-il que devra coûter la pose des appareils de chauffage et des fils électriques à la salle d'armes de Truro?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

L'entreprise de la pose des fils électriques n'étant pas encore adjugée, le ministère estime qu'il ne convient pas de communiquer maintenant ce renseignement au public.

LES PRIMES A L'IMMIGRATION EUROPEENNE.

M. AMES (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il résolu récemment d'augmenter la prime accordée aux agents recrutant en Europe des immigrants qu'ils envoient au Canada?

2. Dans l'affirmative, quelle gratification sera payée à l'avenir, et quel en a été le chiffre jusqu'ici?

3. Le Gouvernement va-t-il déposer sur le bureau de la Chambre une copie du décret du conseil modifiant cette gratification, ainsi que de la circulaire transmise aux agents en la matière?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.

2. £1 par adulte et dix schellings par enfant. Jusqu'à présent, la prime a été de dix schellings par enfant.

3 En réponse à une demande de dossier formulée par l'honorable député de Lennox (M. Uriah Wilson), nous avons déposé, le 13 février, la copie du décret du 6 janvier 1908 portant augmentation de la prime à l'immigration européenne, ainsi que toutes les circulaires publiées à ce sujet jusqu'à cette date là.

LE QUART NORD-OUEST DE LA SECTION 8, TOWNSHIP 53, 4E RANG, A L'OUEST DU 5E MERIDIEN.

M. AMES (par M. Taylor) demande :

Le quart nord-ouest de la section 8, township 53, rang 4, à l'ouest du 5me méridien, a-t-il été d'abord inscrit à titre de homestead? Dans l'affirmative, quand et par qui?

2. A-t-il été subséquemment acquis de la Couronne par voie d'achat et, dans ce cas, quand, par qui, de quelle manière et à quel prix?

3. Quel est le lieu de résidence et l'occupation du propriétaire actuel?

4. Ce quart de section est-il, en réalité, situé à proximité de l'emplacement de la ville que l'on projette de fonder sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, au lac Wabamun?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur :

1. Oui, le 12 de juin, 1906, par John Howey.

2. Oui, le 30 d'octobre, 1906, par John Howey qui a acheté le terrain pour en ex-

traire la houille, au prix de $10 par acre, la vente comprenant fonds et le tréfonds.

3. John Howey semble résider à Edmonton; son occupation n'est pas mentionnée.

4. Le Gouvernement n'a pas de renseignements sur ce sujet.

## LE DOCTEUR A. C. HAWKINS, D'HALIFAX.

M. DANIEL (par M. Taylor) demande :

1. Le docteur A. C. Hawkins, d'Halifax, est-il employé par le département de l'Agriculture ou autre département?

2. Le département de l'Agriculture ou tout autre département a-t-il adressé des instructions à ses employés leur défendant de se porter candidat aux élections municipales?

3. Le ministre du département sait-il que le docteur A. C. Hawkins est à présent candidat à la charge de maire de la cité d'Halifax à la prochaine élection municipale?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Au nom du département de l'Agriculture, je réponds non à chacune de ces questions. Au nom du département de l'Intérieur, je réponds ainsi :

1. Le docteur Hawkins est un employé du bureau de l'immigration du département de l'Intérieur.

2. Non, en ce qui concerne le département de l'Intérieur.

3. Le département de l'Intérieur n'a pas de renseignements sur ce sujet.

## PRIX MOYENS DES TERRES DES ECOLES, DES COUPES DE BOIS ET DES TERRAINS HOUILLERS.

M. LAKE demande :

Quel a été le prix moyen, par acre, obtenu par le Gouvernement, du 1er janvier 1906 au 31 décembre 1907, pour a) les terres des écoles; b) les coupes de bois, et c) les terrains houillers dans chacune des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur).

(a) Manitoba, $11.37 ; Sasketchewan, $20.96 ; Alberta, $11.41.

(b) Manitoba, 79 cents ½ ; Sasketchewan, 32 cents ; Alberta, 28 cents.

(c) Manitoba, $7 ; Saskatchewan, $7; Alberta, $7, pour l'extraction de la houille, seulement.

## RECETTES PROVENANT DES TERRES, DES MINES ET DES BOIS.

M. LAKE demande :

Combien d'argent et de *scrip* le Gouvernement a-t-il reçu à compte des terres, mines, minéraux et bois dans chacune des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, au cours des périodes suivantes: a) du 1er juillet 1896 au 30 juin 1905, et b) du 1er juillet 1905 au 31 décembre 1907?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Relativement à cette question, je demanderai à l'honorable député de la modifier, si c'est possible de manière à ne pas demander un état distinct pour les différentes provinces, et je le prierai aussi de remplacer la question par un avis de motion.

M. LAKE : Si le ministre pouvait me fournir des chiffres approximatifs, cela me suffirait, mais j'aimerais avoir un état séparé pour les différentes provinces, si c'est possible.

L'hon. M. OLIVER : C'est possible, mais cela exigera beaucoup plus de travail pour faire la distinction qu'il n'en faudrait autrement pour préparer le rapport. Si l'honorable député insiste, nous pourrons le faire, cela va sans dire, mais il faudra beaucoup plus de temps—probablement plus qu'il ne convient eu égard au but que l'honorable député veut atteindre. Quoi qu'il en soit, je demande que la question soit réservée et serve d'avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

## SUPERFICIE DES TERRES FEDERALES ALIENEES.

M. LAKE demande :

1. Quelle est approximativement la superficie totale des terres publiques dont le Gouvernement a disposé dans chacune des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, entre le 1er juillet 1896 et le 30 juin 1905, en faisant la distinction entre les terres propres 1) aux fins agricoles; 2) aux fins de pâturages; 3) aux fins d'irrigation; 4) aux fins d'exploitation forestière; 5) à l'extraction du charbon?

2. Les mêmes renseignements quant à la période écoulée entre le 1er juillet 1905 et le 31 décembre 1907?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je demande que cette question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## TITRES DES TERRES.

M. LAKE demande :

Relativement au ¼ N.-O. de la section 16, township 24, rang 28, à l'ouest du 2e méridien:

1. Quelles inscriptions de homestead ont été faites et à quelles dates?

2. Des demandes d'annulation ont-elles été reçues, et à quelles dates?

3. Ces terres ont-elles été inspectées par les agents du Gouvernement? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'inspection?

4. Des délais ont-ils été accordés et pour quels motifs?

5. Quand le présent détenteur a-t-il commencé en premier lieu à remplir les conditions de résidence?

6. Le Gouvernement a-t-il en définitive disposé de ces terres, et de quelle manière?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Pierre A. Tanguay a pris une inscription de homestead le 29 mai 1902.

2. Le 19 septembre 1903, W. R. Kane a demandé que l'inspection fut faite ; le 4 août 1906, l'agent a fait rapport d'une demande d'inspection. Il n'a pas mentionné de nom.

3. Le 9 août 1905, M. Pollock, inspecteur de homesteads, a fait rapport que le pétitionnaire avait résidé, avec son père, sur le ¼ nord-est de la même section du 1er août à la fin de novembre 1904, que 35 acres avaient été emblavés—moissons détruites par la grêle.

Le 13 juin, M. Oliver, inspecteur de homesteads, a fait rapport que le pétitionnaire avait résidé sur les lieux, avec son père, pendant l'été de 1904 ; 4 chevaux ; 50 acres en culture.

Le 2 octobre 1907, M. Skeene, inspecteur de homesteads, a fait rapport que le pétitionnaire avait résidé sur le quart nord-est de la même section depuis le mois de juin 1907. Famille dans la province de Québec ; 15 acres de premier labour ; 55 acres ensemencés.

4. Du 17 novembre 1903, jusqu'au 1er mai 1904. Sur les représentations et les promesses du père. Du 8 avril 1904, au 1er mai 1905. Du 19 août 1905, au 1er mai 1906. Les moissons avaient été détruites par la grêle. Du 17 mai 1906, au 1er juillet 1906. Revendication d'une étendue considérable de terre ensemencée. Du 28 juin au 1er août 1906, du 12 novembre au 1er avril 1907, du 2 mai 1907, au 1er juillet 1907. Promesse de s'établir sur les lieux.

5. Le 1er août 1904, avec son père sur le ¼ nord-est de la même section.

6. L'inscription a été annulée, mais on a décidé de la faire revivre à la condition que Tanguay irait immédiatement résider sur les lieux mêmes.

M. LAKE demande :

Relativement au ¼ S.-E. de la section 16, township 24, rang 28, à l'ouest du 2e méridien :

1. Quelles inscriptions de homestead ont été faites et à quelles dates?

2. Des demandes ont-elles été reçues, et à quelles dates?

3. Ces terres ont-elles été inspectées par les agents du Gouvernement? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'inspection?

4. Des délais ont-ils été accordés et pour quels motifs?

5. Quand le présent détenteur a-t-il commencé en premier lieu à remplir les conditions de résidence?

6. Le Gouvernement a-t-il en définitive disposé de ces terres, et de quelle manière?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Adolphe Tanguay a pris une inscription de homestead le 29 mai 1902.

M. LAKE.

2. Le 19 septembre 1903, par M. W. Kane ; le 13 mai 1905, Robert Brown dit qu'il a demandé une inspection, mais aucun rapport officiel n'a été fait.

3. Le 9 août 1905, M. Pollock, inspecteur de homesteads, fait rapport que 75 acres étaient ensemencés. Il demande plus de protection.

Le 13 juin 1906. M. Oliver, inspecteur de homesteads fait rapport du défaut de résidence ; 80 acres ensemencés.

Le 2 octobre 1907. M. Skeene, inspecteur de homesteads, fait rapport que Tanguay a résidé sur le ¼ N.-E. de la même section depuis le 15 septembre précédent ; 55 acres ont été défoncés et ensemencés et sont maintenant en jachère.

4. Du 17 novembre 1903, au 1er mai 1904. Sur les représentations et les promesses du père. Du 8 avril 1904 au 1er mai 1905. Du 23 août 1905, au 1er mai 1906 ; moissons détruites par la grêle. Du 17 mai 1906, au 1er juillet 1906 ; réclamation d'une étendue considérable de terre en culture. Du 28 juin au 1er août 1906 ; du 12 novembre 1906, au 14 avril 1907 ; du 2 mai 1907, au 1er novembre 1907.

5. Le 15 septembre 1907, il a commencé à résider, probablement avec son père, sur le ¼ de section contiguë.

6. Le terrain a été vendu à celui qui avait pris l'inscription, au prix de $3 par acre.

## GARDES-FEU DANS L'ALBERTA

M. HERRON demande :

Combien de gardes-feu ont été employés par le département de l'Intérieur entre la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière internationale, dans la province d'Alberta; quels sont leurs noms, leurs salaires par jour, le nombre de jours pendant lesquels ils ont été employés, et la somme totale payée à chacun d'eux, entre le 1er janvier 1901 et le 1er janvier 1908?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

| Nom du gardien. | Salaire par jour. | Journées de travail, depuis le 1er janv. 1901. | Somme totale payée. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| C. B. Miller . . . . | 4 00 | 100 | 400 00 |
| D. F. McIntosh. . . . | 4 00 | 72 | 288 00 |
| J. A. Grant . . . . . | 4 00 | 396 | 1,584 00 |
| E. L. Bell . . . . . | 4 00 | 362 | 1,448 00 |
| Geo. D. Winder. . . | 4 00 | 76 | 304 00 |

## LE STEAMER " LADY-OF-THE-LAKE ".

M. SCHAFFNER demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté le steamer " Lady-of-the-Lake "?

2. Quel en a été le prix?
3. Le Gouvernement sait-il qu'il a été laissé à l'un des petits quais sur le lac Winnipeg?
4. De combien d'hommes se compose son équipage?
5. Quels sont les noms des hommes en charge du "Lady-of-the-Lake", et quel est le salaire payé à chacun d'eux?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. $8,000.
3. Oui.
4. D'un seul.
5. N. Couture ; $45 par mois.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBATS.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de la correspondance échangée entre le lieutenant-colonel Mallette du 64e bataillon, et le département de la Milice concernant le major Sabourin, de Saint-Jean (P.Q.)—M. Bergeron.

Copie de toute correspondance entre le lieutenant-colonel Mallette, du 64e bataillon, et le département de la Milice, au sujet de l'organisation d'un régiment à Valleyfield (P.Q.)—M. Bergeron.

Etat faisant connaître, relativement aux terrains houillers mentionnés ci-dessous, savoir: Township 7, rang 3, à l'ouest du 5e méridien; sections 1, 2, 3, 4 5, 6 (moins le quart sud-est); section 7 (moins la moitié est); section 8; section 9; section 10 (moins le quart sud-ouest); section 11 (moins le quart sud-est); section 14 (moins la moitié est); section 15; section 16 (moins le quart nord-est); section 17; section 20 (moins la moitié est du quart nord-est; section 21 (moins la moitié sud et le quart nord-ouest); section 22; section 28; section 27 (moins la moitié est); section 32 (moins la moitié est); section 33; section 34 (moins la moitié est). Township 7, rang 2, à l'ouest du 5e méridien; sections 18, 20 et 21. Township 6, rang 3, à l'ouest du 5e méridien. Sections 27 et 28; section 32 (moins la moitié ouest); sections 33 et 34.—

1. Le nom et l'adresse du premier postulant, et la date de la demande;
2. Les noms et l'adresse de tous les postulants subséquents, ainsi que les dates des demandes, dans l'ordre chronologique;
3. Le nom et l'adresse de celui à qui les droits miniers ont été accordés, ainsi que la date de la vente ou de la location par le Gouvernement;
4. Le prix payé, par acre, dans le cas de vente ou de location;
5. La date et le montant du premier paiement à compte du prix d'achat;
6. Les dates et les montants de chaque paiement subséquent à compte du prix d'achat;
7. La somme totale versée à compte du prix d'achat et le solde, s'il en est dû;
8. Pendant quelle période de temps le département a-t-il gardé des terrains en faveur du concessionnaire ou de ses ayants cause;
9. Le nom et l'adresse de toutes les personnes en faveur de qui les cessions ont été faites, avec la date de chaque cession, et celle de l'enregistrement de la cession au département;
10. Le nom et l'adresse du détenteur actuel desdits droits miniers;
11. Toute la correspondance se rattachant à cette manière.—M. Ames.

Etat faisant connaître toutes les ventes de terres publiques, autres que les terrains houillers, par lopins de 160 acres et plus, dans la province du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, effectuées par le Gouvernement durant l'année civile 1907; mentionnant les prix obtenus, les noms des acheteurs, les dates des ventes, et d'une manière générale, les motifs pour lesquels ces ventes ont été autorisées.—M. Lake.

Copie d'un mémoire adressé au Gouverneur général concernant la référence au Conseil privé de la question de constitutionnalité de l'acte de la Saskatchewan adopté par l'Assemblée législative de cette province le 23 mai 1906. Aussi, copie de toute correspondance et de tous les télégrammes ou autres communications échangés à ce sujet entre le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement de la Saskatchewan ou quelqu'un de ses membres.—M. Lake.

Etat faisant connaître:

1. Quel montant la maison H. N. Bate et Cie a reçu de chaque département administratif depuis 1896 pour approvisionnements, et quel montant a été payé, chaque année, pendant cette période;
2. Quel montant la maison W. C. Edwards et Cie a reçu de chaque département administratif depuis 1896 pour approvisionnements, et quel montant a été payé, chaque, année, pendant cette période.—M. Taylor.

Etat faisant connaître quelle somme a été payée à la Rolla L. Crain Company of Ottawa, dans le cours de chaque année depuis 1896; quel est le caractère général des articles fournis.—M. Blain.

Etat faisant connaître combien d'argent a été payé, depuis 1896, à la compagnie manufacturière Eclipse, d'Ottawa, combien chaque année; quelle était la nature générale des articles fournis.—M. Blain.

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AU REVENU ET AUX DEPENSES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. D. ROSS (Yale-et-Caribou) demande le dépôt d'un

Etat faisant connaître a) le revenu contribué par la province de la Colombie-Anglaise, pour chacune des années de la période écoulée de 1872-73 à 1905, inclusivement, des chefs suivants:

1. Douanes;
2. Immigration chinoise;
3. Revenu de l'intérieur, accise, inspection des poids et mesures, inspection du gaz, inspection de la lumière électrique, alcools méthyliques, divers;
4. Hôtels des postes;
5. Travaux publics, lignes télégraphiques, bassin de radoub d'Esquimault, divers ;
6. Ferme expérimentale;
7. Pénitencier;
8. Marine et pêcheries, fonds des matelots malades, inspection des bateaux à vapeur, examens des capitaines et seconds, fins diverses et havres, pêcheries;
9. Fond de retraite;

10. Terres publiques et coupes de bois;
11. Bureau d'essai de l'or à Vancouver;
12. Divers;
13. Fonds de la dette publique;
14. Toute autre source.

Aussi b) les dépenses faites par le Canada pour le compte de la province de la Colombie-Anglaise, durant chacune des années de la période écoulée de 1872-73 à 1905, inclusivement, pour les services suivants:

1. Dette publique;
2. Frais d'administration;
3. Le lieutenant-gouverneur;
4. Administration de la justice, les juges, etc.;
5. Pénitencier;
6. Ferme expérimentale;
7. Quarantaine;
8. Immigration;
9. Pensions, etc.;
10. Milice;
11. Travaux publics, édifices, havres et rivières, dragage;
12. Lignes télégraphiques, agence;
13. Subvention pour le transport des malles.
14. Marine et Pêcheries: vapeurs du Gouvernement, phares, service météorologique, hôpital de marine, inspection des bateaux à vapeur, divers; pêcheries: service de protection, établissements de pisciculture;
15. Indiens;
16. Subventions;
17. Terres de la Couronne;
18. Douanes;
19. Revenu de l'intérieur: accise, poids et mesures, gaz et lumière électrique;
20. Cale-sèche d'Esquimault ;
21. Hôtel des postes:
22. Immigration chinoise;
23. Défenses à Esquimault ;
24. Enquête sur l'immigration chinoise;
25. Primes sur les minerais;
26. Divers;
27. Bureau d'essai de l'or à Vancouver;
28. Subventions aux chemins de fer;
29. Tout autre service.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Cette proposition, monsieur l'Orateur, appelle un rapport très complet. De ce fait, je n'y ai pas d'objection, mais je ferai observer à l'honorable député (M. D. Ross) que ce sera très difficile de lui donner un rapport absolument exact pour chaque province. Je vais laisser passer cette motion, mais il sera difficile de donner l'état exact des recettes pour chaque province séparément. Ainsi, la motion appelle un état des recettes provenant de la Colombie-Anglaise. D'après moi, l'état ne pourra qu'indiquer le montant perçu aux différents ports de douane de cette province, ce qui n'est pas à mon sens, le montant exact des recettes perçues. Tout de même, je n'ai pas d'objection à la motion, pourvu qu'elle soit sujette aux difficultés qu'elle entraîne.

L'hon. M. FOSTER : Et au précédent qu'elle crée.

L'hon. M. FIELDING : Bien, c'est un précédent ennuyeux.

(La motion est adoptée.)

M. D. ROSS.

## PROJET DE RESOLUTION TENDANT A L'ABOLITION DES BARRIERES DE PEAGE DANS L'ILE DE MONTREAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose :

Que c'est le devoir du Gouvernement d'entrer en négociations avec le gouvernement de la province de Québec en vue de faire disparaître tous les obstacles s'opposant à l'abolition des barrières de péage sur les chemins de l'île de Montréal.

Qu'il incombe au Gouvernement, conformément au chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, partie I, de faire instituer une enquête sur l'état de sa réclamation contre les chemins à barrières de Montréal, dont le gouvernement du Canada détient les obligations, en vue de préparer les voies à l'adoption d'une législation ayant pour effet d'abolir les barrières de péage sur l'île de Montréal.—M. Monk.

Monsieur l'Orateur, je suis prêt à proposer ces deux motions, et je n'ai que quelques observations à faire sur chacune d'elles. La première, monsieur l'Orateur, énonce le devoir du Gouvernement d'entrer en négociation avec le gouvernement de Québec pour faire disparaître tous les obstacles qui entravent l'abolition des barrières de péages sur les chemins vicinaux dans l'île de Montréal. En plusieurs occasions déjà, monsieur l'Orateur, depuis que je représente ici la circonscription de Jacques-Cartier, j'ai eu occasion de dénoncer cette intolérable nuisance qui résulte de la perpétuation sur l'île de Montréal de ce système suranné des barrières de péage. Je persiste d'autant plus dans mes efforts que l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), si je ne me trompe, quand il était dans l'opposition, donna à entendre aux électeurs de ma circonscription qu'avec l'aide du chef de l'opposition dans la province de Québec à cette époque, feu l'honorable Honoré Mercier, s'il arrivait au pouvoir, et qui plus est, si lui-même le très honorable premier ministre actuel, arrivait au pouvoir, la vieille création conservatrice des barrières et des tourniquets de péage disparaîtrait en peu de temps.

J'ai toujours cru que l'honorable premier ministre se serait fait un devoir de tenir sa promesse en arrivant au pouvoir, surtout quand il tient la clef de la situation, étant le plus fort créancier de cette corporation, le détenteur de toutes ses obligations, et ayant en son pouvoir de les invalider, comme il faut incontestablement qu'elles le soient pour faciliter l'abolition de cette institution. Mais en cela comme en bien d'autres circonstances depuis qu'il est au pouvoir, l'honorable premier ministre parait avoir oublié, dans la jouissance des avantages de sa position, les promesses qu'il a faites aux électeurs avant de prendre la direction des affaires. Comme l'a dit l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) il n'y a pas que sur l'île de Montréal, mais sur bien d'autres îles et sur la terre ferme, à plusieurs en-

droits, que subsistent les barrières de péage. L'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) est aussi un de ceux qui, dans ces temps, a promis l'abolition des barrières de péage et tonna contre ces abus. Mais l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) était révolutionnaire. Il proposait de les enlever littéralement, par la force physique, sans attendre le bon vouloir de l'administration, mais de les anéantir sur l'heure. Il n'en a rien été, et je me vois forcé maintenant d'avoir recours à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) qui me parait rester bien froid, au sujet des réclamations que nous faisons contre cet abus de vieille date. En deux mots, monsieur l'Orateur, parce que je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre le résultat du système actuel est que les routes sont mal entretenues. Les fidéicommissaires de cette corporation manquent des ressources voulues pour faire face aux nécessités grandissantes du jour, et la dégradation sur ces vieilles routes est bien plus marquée qu'au début de leur établissement, il y a environ 70 ans, si je ne me trompe. Ils manquent donc de fonds, les routes ne sont pas entretenues en état de viabilité, les cultivateurs en souffrent et de même ceux qui ont à circuler dans la banlieue de Montréal sur ces chemins administrés par les fidéicommissaires. C'est un obstacle à l'établissement et à l'entretien de nouveaux chemins car la commission a le monopole des routes. Elle est intéressée à empêcher la multiplication des chemins. Chaque fois qu'on ouvre un nouveau chemin ou une voie raccourcie, elle est obligée de pourvoir à l'établissement de barrières à péage ou dans certains cas, à ce qui s'appelle des barrières fixes. C'est ainsi multiplier les dépenses sans augmenter les recettes, et amener comme résultat de l'opposition et du retard à l'ouverture de nouveaux chemins de fer dans les banlieues contiguës à la populeuse ville de Montréal, où il devrait s'ouvrir continuellement de nouveaux chemins, de nouvelles avenues et les terrains se sectionner en lots à concéder.

Les cultivateurs souffrent de ce régime. Si les municipalités de la banlieue désirent s'annexer, un des obstacles est l'existence des barrières de péage, car c'est à ces municipalités qu'incombe l'obligation préalable de prendre des arrangements avec la corporation des chemins à barrières.

La commission dans son essence même offre des objections, car elle n'est pas sujette à la représentation ; la majorité des syndics est nommée par le gouvernement fédéral, détenteur des obligations, la minorité est nommée par le gouvernement de Québec ; la commission elle-même est organisée par le gouvernement provincial et régie par ses lois, ses réunions ne sont pas publiques, elle ne publie pas de rapport, elle n'appelle pas de soumissions pour ses travaux de voirie. Le système complet croule de vétusté, ayant été établi longtemps avant l'institution du code municipal de la province de Québec. Personne n'ignore de nos jours que les barrières à péage sont presque universellement abolies et sous ce rapport, la province d'Ontario nous a donné un bel exemple au double point de vue de l'amélioration et de l'entretien des routes et de l'abolition des barrières. La difficulté est celle-ci : mon honorable ami tient le pouvoir à Ottawa, et ses amis sont au pouvoir à Québec, et quand nous nous adressons au gouvernement de Québec pour obtenir quelque soulagement, on nous répond de nous référer au grand chef à Ottawa, qui tient la clef de la situation. Et quand nous nous adressons au gouvernement fédéral, il paraît gêné dans sa détermination. Nous savons que règle générale, les provinces ne sont pas lentes à tendre la main à l'administration fédérale quand il s'agit d'avoir quelque faveur, mais ce cas-ci parait faire exception à la règle. J'ai présenté plusieurs motions au Parlement au sujet de cette situation, et l'honorable premier ministre et ses collègues me font réponse qu'ils ne peuvent pas intervenir, quand je leur dis que les obligations ne valent rien, qu'il est impossible de rien retirer de cette dette, que les péages ne donnent pas assez de revenu pour l'entretien des routes en état de viabilité, que le service de l'intérêt sur les obligations n'a pas été fait depuis plus de dix ans et qu'il n'y a pas de probabilité qu'il se fasse jamais. Ils me répondent que la corporation des chemins à barrières est une institution municipale régie par le gouvernement provincial et que l'initiative doit venir de ce dernier. On nous renvoie ainsi de Caïphe à Pilate, et avec le résultat connu, que lorsque nous nous présentons à Pilate, qui est ici le ministre des Finances, il se lave les mains de toute l'affaire. La ville et l'île de Montréal doivent avoir assez versé d'argent dans le trésor public depuis la confédération pour des fins de chemins de fer et autres entreprises d'utilité générale ; et vu que nous sommes les plus forts contribuables à l'échiquier national, nous devons avoir droit à quelque égard.

Dans les circonstances, au nom des cultivateurs qui gémissent, à qui ce système est devenu odieux et qui savent qu'il suffirait d'un léger effort concerté de la part des deux gouvernements pour faire disparaître cette difficulté, j'ai proposé que le gouvernement fédéral lui-même, le ministère de l'Agriculture, le très honorable premier ministre lui-même, à cause de ses promesses d'autrefois, se mettent en communication avec le gouvernement provincial.

Si Caïphe ne veut pas aller à Pilate, que Pilate aille à Caïphe, et je crois que c'est le gouvernement fédéral qui doit prendre l'initiative. C'est pourquoi j'ai proposé au gouvernement fédéral, le porteur des obligations qui gouverne la commission des chemins à barrières, et nomme la majorité de ses électeurs, de se mettre lui-même ou par

l'entremise de la majorité du bureau des directeurs, en communication immédiate avec le gouvernement provincial. Il y a cet avantage, probablement le seul, c'est que les deux gouvernements sont amis, de sorte que la difficulté de faire quelque chose d'utile pour le cultivateur et les habitants des banlieues de Montréal disparaît presque complètement. Nul doute que le gouvernement fédéral devra s'assurer de l'état financier de cette corporation, et savoir s'il est possible qu'il se fasse jamais payer l'intérêt sur les obligaions. A ces fins le Gouvernement devrait nommer un commissaire pour s'enquérir. Feu M. Préfontaine portait un vif intérêt à cette question ; il était membre du Gouvernement, député de Maisonneuve, et était très au fait de la nature de nos griefs. J'échangeai une correspondance avec lui sur ce sujet. Il m'écrivit me faisant part de sa volonté de nommer un commissaire, mais il voulait que le même commissaire s'enquît aussi de l'état du système de chemins à barrières autour de Québec. Cela peut paraître étrange, mais il y a encore des barrières de péage autour de la vieille cité, et M. Préfontaine voulait faire une enquête commune dans ces deux cas. Je prétendis que les deux enquêtes devaient être distinctes, car je ne voyais pas la relation entre le système de barrières de péage de Québec et celui de Montréal. Nous étions encore en correspondance quand M. Préfontaine partit en Europe pour n'en jamais revenir vivant. Il admettait la nécessité d'une enquête, et je puis faire parvenir sa lettre au ministre des Finances s'il le désire. Le gouvernement fédéral a le pouvoir en vertu du chap. 104 de faire enquête sur tout objet d'intérêt public, et indiscutablement voici une question qui intéresse le public. Le très honorable premier ministre croyait qu'elle était d'un grand intérêt commun quand il était dans l'opposition, et qu'il déclarait que les barrières de péage devraient être abolies par toute administration libérale qui en a le pouvoir. J'insiste donc pour que le ministre des Finances nomme un commissaire, afin qu'au moment venu de prendre une décision, il soit en possession d'un rapport sur l'état financier de la corporation des chemins à barrières, montrant que les obligations ne valent rien. Il pourra déclarer ainsi que la population du district intéressé devrait avoir le privilège d'adopter des méthodes modernes pour l'administration de la voirie, et que la banlieue d'une ville populeuse comme Montréal ne doit plus être infestée de ces barrières.

L'honorable ministre n'a pas besoin de se déplacer pour trouver un tel commissaire. Qu'il prenne M. Kent, un ami du Gouvernement, qui possède toute les aptitudes voulues, qui connaît autant que moi l'administration des routes dans les banlieues de Montréal. Qu'il prenne encore M. Alexandre Desmarteau, autre ami du Gouvernement, qui a parcouru ces routes en tout sens, qui est un comptable habile et compétent pour tenir cette enquête.

Nous sommes intéressés pour un montant de $250,000 dans ces chemins, et il convient sans doute que l'administration dépense $400 ou $500 pour savoir exactement pourquoi le service de l'intérêt n'a pas été fait depuis dix ans sur les obligations, et pourquoi il existe des sujets constants de plainte contre l'administration. Le président de cette corporation, M. Trenholme, est un homme en qui j'aurais une confiance illimitée quant au choix du remède à appliquer, mais vu qu'il est lui-même membre de cette commission, il sera regardé comme inhabile à remplir cette mission. J'ai donné au Gouvernement les noms de trois amis de l'administration qui pourraient tenir cette enquête. En toute circonstance, n'est-ce pas le devoir du Gouvernement de s'enquérir sur le défaut du paiement de l'intérêt sur les obligations ? Le service de l'intérêt se faisait régulièrement sous l'ancien gouvernement. N'est-ce pas un devoir impérieux pour le Gouvernement de s'instruire des faits, non pas en envoyant un fonctionnaire du département pour examiner les livres pendant quelques heures, mais minutieusement, et investi du pouvoir d'assigner des témoins d'entendre les plaintes et de décider du remède à appliquer. Il me semble que le Gouvernement devrait consentir à l'adoption de ces motions. La première reconnaît au Gouvernement le devoir d'entamer les négociations ; la deuxième demande simplement au Gouvernement de prendre des renseignements par l'intermédiaire d'un commissaire. Ces deux motions sont raisonnables et le premier ministre s'est engagé à les accepter et à faire cesser l'abus que j'ai signalé à son attention.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, l'honorable député a fait précéder ses observations d'une déclaration affirmant qu'en une certaine occasion j'ai déclaré aux électeurs de la circonscription qu'il a l'honneur de représenter, que si à ce moment j'avais la bonne fortune d'arriver au pouvoir, je trouverais un moyen d'abolir les barrières de péage sur l'île de Montréal, de concert avec le chef de l'opposition à la législature de Québec à cette époque, M. Mercier. L'honorable député a une excellente mémoire, mais, sans me vanter du tout, je crois que la mienne est meilleure, et je vais lui en donner immédiatement la raison. Je n'ai jamais été dans le comté de Jacques-Cartier, excepté dans deux occasions, en 1896, pendant l'élection générale, alors que j'ai adressé la parole devant un auditoire, malheureusement sans beaucoup de succès, et en 1895, lors de l'élection entre M. Charbonneau et M. Décarie. Je ne me rappelle pas avoir, en cette dernière occasion, parlé des barrières de péage. L'honorable député dit que oui, et il est très affirmatif. Je ne crois

pas qu'il était lui-même présent, mais je suis convaincu d'une chose, c'est que je n'ai pas pu dire aux électeurs de Jacques-Cartier que je trouverais avec mon ami M. Mercier un moyen d'abolir les barrières de péage, car malheureusement à cette époque, M. Mercier était dans sa tombe. Mon honorable ami avait oublié ce détail c'est pourquoi je dis que ma mémoire est meilleure que la sienne.

Je lui conseille donc de mieux exercer sa mémoire, ou de faire exercer la mémoire de ceux qui l'ont renseigné. Je doute avoir jamais employé les expressions si affirmatives et si énergiques que l'honorable député m'a attribuées. Cette question m'est d'ailleurs familière. J'ai entendu bien des fois l'honorable député la discuter, mais je suis toujours resté sous l'impression que ce n'était pas tant un abus qu'il voulait faire cesser, qu'un grief qu'il voulait avoir contre le Gouvernement afin de l'agiter sous les yeux des électeurs de Jacques-Cartier. Il m'a toujours fait l'effet de vouloir dire quelque chose qui lui permette de se présenter devant la brave population de cette circonscription pour lui faire ce raisonnement: Voyez ce que j'ai fait pour vous ; j'ai saisi la Chambre de cette question, mais ce fut en vain. Si l'honorable député était aussi empressé qu'il veut le faire croire de faire disparaître les barrières de péage de l'île de Montréal, qui sont je l'admets, une nuisance il me semble qu'il aurait pris d'autres moyens que celui-ci. Il affirme que c'est le devoir du gouvernement du Canada d'entrer en négociations avec le gouvernement de Québec dans le but de faire disparaître les obstacles qui entravent l'abolition des barrières sur les routes de l'île de Montréal.

Or qu'est-ce que le Gouvernement a à faire dans cette matière ? Le Gouvernement est simplement le détenteur des obligations. Mais il y a une autre question à décider. Les chemins dont il parle et qui font le sujet de cette motion, sont présentement gardés, exploités et entretenus par les commissaires des chemins à barrières. Il faut d'abord décider cette première question : Si la commission est abolie qui va prendre soin de ces chemins ? C'est aux électeurs de mon honorable ami à régler cette question avec le gouvernement de la province de Québec. Dès que l'on aura décidé sur qui retombera le soin d'entretenir les chemins, que ce soit le gouvernement de Québec, la ville de Montréal ou les électeurs de mon honorable ami, on pourra alors venir s'adresser au gouvernement fédéral, et je crois qu'on le trouvera très disposé à écouter ce que l'on aura à lui dire. Mais mon honorable ami sait aussi bien que moi, et peut-être mieux que moi, que ce n'est pas là que réside la difficulté, mais qu'elle est chez ses propres électeurs. Je ne sais pas si mon honorable ami a jamais dit aux électeurs de Saint-Laurent et de Cartierville ou des autres municipalités intéressées qu'il lui faudrait prendre à leurs frais l'entretien des chemins si les barrières étaient abolies. Voilà la première chose qu'il devrait leur dire, et ne pas leur donner à entendre que les chemins seraient entretenus par les anges, par le gouvernement de Québec ou par celui d'Ottawa. Mon honorable ami est beaucoup plus éloquent devant cette Chambre sur cette question qu'il ne l'est dans son comté. La difficulté ne réside pas à Ottawa, de sorte que mon honorable ami n'a pas besoin de dépenser autant d'éloquence ici. Qu'il mette d'abord les choses à l'ordre chez lui avant de venir ici, et ensuite nous l'écouterons. J'ai l'honneur de proposer comme amendement :

Que les mots " d'entrer en négociations avec " soient retranchés de ladite motion et remplacés par les suivants: " d'accueillir toutes les ouvertures qui pourront lui être faites par le gouvernement de la province de Québec en vue de faire disparaître tous les obstacles s'opposant à l'abolition des barrières de péage sur les chemins de l'île de Montréal ".

M. J. E. E. LEONARD (Laval) (Texte) : Monsieur l'Orateur, je n'avais point l'intention de prendre part à ce débat, mais les paroles que vient de prononcer le très honorable premier ministre me remette en mémoire les promesses qu'il a faites à Sainte-Rose, aux élections générales de 1896. L'honorable premier ministre vient de dire qu'il n'a jamais promis aux électeurs de Jacques-Cartier et aux paroisses environnantes de la ville de Montréal, de remédier au mal dont on se plaint. Je rappellerai à mon très honorable ami que le jour de la nomination, à Sainte-Rose, alors qu'il était entouré de tout l'état-major du parti libéral, il a laissé déclarer, et il a ensuite approuvé les paroles du candidat d'alors—aujourd'hui l'honorable juge Fortin—que si les électeurs de Laval élisaient leur candidat et que s'il arrivait lui-même au pouvoir, il abolirait immédiatement cette injustice dont souffraient les électeurs de Laval et de Jacques-Cartier. Bien plus, le 8 janvier 1902, alors que j'avais l'honneur de briguer les suffrages du comté de Laval, l'honorable premier ministre a cru qu'il était utile à sa cause de venir lui-même défendre la candidature de mon adversaire, M. C. A. Wilson, avocat, de Montréal. Et, en sa présence, M. Wilson a déclaré qu'il avait la parole de l'honorable premier ministre et qu'il remédierait à l'état de choses dont on se plaint, s'il était élu député de Laval. Je le répète, l'honorable premier ministre était présent et il a approuvé les déclarations de M. Wilson, sinon par sa parole, du moins par son silence et par la chaude approbation qu'il a donnée à sa candidature.

Cette question, monsieur l'Orateur, est bien plus importante qu'on ne semble le croire dans certains quartiers. J'ai justement devant moi une lettre qui a été adressée à un de mes électeurs le 10 février

1908, par MM. Laurendeau, Pelletier et Pelletier, les avocats de la commission des chemins à barrières. Comme l'a dit l'honorable député de Jacques-Cartier, les terres actuelles environnant la ville de Montréal, ont été depuis quelques années, divisées en lots à bâtir. Bien plus, la ville de Montréal s'est agrandie en annexant une partie du territoire formant les comtés de Laval et de Jacques-Cartier. Les propriétaires, après avoir divisé leurs terres en lots à bâtir, y ont naturellement ouvert des rues, lesquelles ont été cadastrées et tout cela pour l'avantage des acheteurs de ces lots.

C'est ainsi que vous avez, par exemple, M. George Muir et autres, près de Montréal, qui ont divisé leur propriété, ont ouvert des rues et donné à la ville de Montréal une partie de ces rues. Les cultivateurs du comté de Laval comme ceux du comté de Jacques-Cartier, sont obligés de passer par les chemins sous le contrôle de cette commission ou par les rues nouvellement ouvertes par M. Muir et autres, ses voisins. Or, voici une lettre signée par MM. Laurendeau, Pelletier et Pelletier à ce sujet :

Montréal, 10 février 1908.

Monsieur George Muir,
Ahuntsic, P.Q.

Monsieur,—Nous sommes chargés par les commissaires des chemins à barrières de prendre contre vous les procédures judiciaires pour vous forcer à fermer le chemin que vous avez ouvert sur votre propriété et qui permet au public de passer dans ce chemin pour éviter le paiement des taux de péage sur le chemin des commissaires.

Nous sommes chargés en outre de vous réclamer la somme de $150 pour pénalité encourue jusqu'à ce jour.

A défaut d'une remise immédiate nous serons forcés de vous poursuivre.

Vos tout dévoués,
(Signé) Laurendeau, Pelletier et Pelletier.

Voilà la situation dans laquelle se trouvent placés les gens qui fréquentent cet endroit.

Je comprends que le premier ministre se sente embarrassé. Je comprends parfaitement que l'honorable premier ministre se voit dans l'impossibilité absolue de remédier à cet état de choses, mais pourquoi alors nous a-t-il été donné d'entendre sur tous les tréteaux publics et ailleurs, les promesses faites par le premier ministre ou par ses amis avec son approbation tacite, que si jamais le parti libéral arrivait au pouvoir, ils s'empresseraient de remédier à l'injustice dont souffrent les populations du comté de Laval et des comtés environnants. Aussi, avons-nous droit aujourd'hui de venir devant cette Chambre et de dire en présence de l'honorable premier ministre et de ses amis, qu'il est aujourd'hui de leur devoir, qu'il est surtout du devoir de l'honorable premier ministre, lui qui est le chef du Gouvernement, de prendre sans tarder des mesures pour remédier à cet état de choses, et d'avoir le courage de remplir les promesses faites publiquement, promesses dont le candidat du Gouvernement se servait pour combattre son adversaire.

Les propositions qui sont devant la Chambre offrent un moyen très facile. Nous n'entendons pas faire du capital politique avec cette question. Je vois l'honorable directeur général des Postes (l'honorable M. Lemieux) rire, je puis cependant lui assurer que tel est le cas, et que si le gouvernement libéral réussit à remédier au mal dont nous nous plaignons, je crois qu'il aura par-là même les meilleures chances possibles d'assurer ma défaite aux prochaines élections. A ce point de vue il n'est certainement pas dans mon intérêt politique de travailler comme je le fais à obtenir justice du Gouvernement, mais l'honorable député de Jacques-Cartier comme moi-même, mettons au-dessus de nos intérêts personnels les intérêts de nos comtés, et au risque de mettre entre les mains de nos adversaires une arme puissante dont ils sauront se servir contre nous, nous préférons assurer les meilleurs avantages possibles à nos électeurs.

Ce que nous voulons, c'est que le Gouvernement se rende compte et qu'il produise devant la Chambre un état exact des finances de la commission des chemins à barrières, qui est, comme l'a dit l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), si absolument maîtresse de nos chemins qu'elle ne se donne pas même la peine de les entretenir convenablement, comme le savent tous ceux qui y passent. Nous voudrions que le Gouvernement force cette commission à nous donner de meilleurs chemins. Cela n'est-il pas juste pour les cultivateurs qui sont obligés de payer les taux de péage prélevés par cette commission ?

Nous voulons avoir un état des affaires financières de cette commission, et après cela, nous voudrions que le Gouvernement dise à cette commission : Nous sommes prêts à abandonner la dette que représente vos débentures, débentures qui ne nous rapportent rien, puisqu'on ne paie pas même les intérêts.

Mais on ne veut rien faire ; non seulement on ne force pas cette commission à entretenir ses chemins, mais on s'en sert pour favoriser les intérêts du parti libéral. C'est ainsi que lors des élections générales de 1900 on a suspendu pendant dix jours les péages à la Longue-Pointe, c'est-à-dire qu'on a suspendu ces péages pendant huit jours avant la votation et deux jours après. Cela fut fait à la demande de M. Fortin, le candidat libéral.

M. BELAND : Etes-vous en état de prouver cette assertion ?

M. LEONARD : Oui, je puis la prouver, car je n'avance jamais rien sans être en état de le prouver.

Huit jours avant la votation les taux de péage furent enlevés, mais deux jours après, les barrières furent placées aux mêmes endroits, et depuis, les cultivateurs ont été obligés de continuer à payer ces péages. Voilà pourquoi nous voulons voir disparaître ces barrières.

Si le Gouvernement qui est créancier de cette commission, qui est porteur d'une dette qu'il ne peut collecter et sur laquelle il ne peut pas même se faire payer les intérêts, veut réellement surveiller la conduite de cette commission, il devrait accepter cette proposition. Il me semble qu'il devrait chercher à se renseigner exactement sur les faits, à connaître d'une manière certaine quelle est la position de cette commission ; et lorsque le Gouvernement sera bien au courant de la situation, il se convaincra facilement que les bons qu'il a en main sont absolument nuls et sans valeur, alors il pourra sans grand sacrifice en faire abandon. Ce sera de sa part un beau geste qui, pourtant, ne représentera aucune perte pour le pays. Il pourra alors s'adresser au gouvernement provincial de Québec, composé de ces propres amis politiques et lui dire : Abolissez ces barrières.

Maintenant, monsieur l'Orateur, l'honorable premier ministre dit que le député de Jacques-Cartier vient ici faire beaucoup de bruit et se lamenter sur le sort de ces pauvres cultivateurs. Mais, ajoute-t-il, il a oublié de dire qui va prendre charge de ces chemins. Eh bien, je répondrai à l'honorable premier ministre que s'il veut faire disparaître les barrières qui séparent l'île Jésus de l'île de Montréal, les cultivateurs des différentes paroisses vont s'en charger et entretenir les routes bien mieux qu'elles ne le sont à l'heure qu'il est. L'honorable premier ministre répond au député de Jacques-Cartier en lui posant une question. Il me semble que ce n'est pas la manière de combattre une motion aussi sérieuse que celle du député de Jacques-Cartier. Si l'honorable premier ministre est vraiment anxieux de connaître la position actuelle des cultivateurs à l'égard des chemins à barrières, il devrait accorder cette motion et instituer une enquête. Que le Gouvernement nomme comme enquêteur qui il voudra, pourvu que ce soient des gens qui voudront faire leur devoir, nous serons satisfaits, et alors le premier ministre ne sera pas obligé de demander aux députés de l'opposition quels moyens ils suggèrent pour remédier à cet état de choses.

J'ai lieu de croire que les cultivateurs des comtés de Jacques-Cartier, de Terrebonne et des Deux-Montagnes, sont prêts à assumer les frais d'entretien de ces routes. Et pour ma part, je dois dire, au nom des électeurs du comté de Laval, que du moment que le Gouvernement abolira les nombreuses barrières qui les séparent de Montréal, ils sont prêts à entreprendre l'entretien et à tenir en bonne condition les routes qui conduisent à cette ville.

Le très honorable premier ministre a proposé un amendement qui, selon moi, ne veut pas dire grand'chose. Il propose de substituer aux mots: " d'entrer en négociation avec le gouvernement de la province de Québec ", les mots: " le Gouvernement est prêt à recevoir toutes les ouvertures qui pourront être faites par le gouvernement de la province de Québec ".

Si je suis bien informé le gouvernement de Québec est l'ami du gouvernement fédéral. Si je suis bien informé, les ministres provinciaux se promènent deux fois par semaine entre Québec et Ottawa pour régler les difficultés intestines qui règnent à l'heure qu'il est entre les libéraux à Québec. Il paraît même qu'aucun des ministres provinciaux n'a la confiance de son parti à Québec, et l'on est forcé de s'adresser au premier ministre du Canada pour régler les divisions inguérissables qui existent dans le parti libéral provincial.

M. TALBOT (Bellechasse) : Ce ne sont pas des divisions ordinaires.

M. LEONARD : Non, ce ne sont pas des divisions ordinaires, et mon honorable ami de Bellechasse le sait parfaitement, puisque son ami le député provincial va disparaître bientôt.

M. TALBOT (Bellechasse) : Je n'en sais rien du tout, c'est la première fois que je l'entends dire.

M. LEONARD : En résumé, monsieur l'Orateur, il me semble que le temps est arrivé pour le Gouvernement d'instituer cette commission d'enquête. Il me semble que le temps est arrivé de remédier au mal qui existe depuis si longtemps, et de remplir les promesses que le Gouvernement a faites aux électeurs des différents comtés qui entourent Montréal. Si le Gouvernement le veut, la chose sera bien vite réglée, et mon honorable ami de Jacques-Cartier et moi n'aurons plus à faire entendre les plaintes que nous faisons dans cette Chambre depuis si longtemps.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes). (Texte) : Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots en réponse aux observations faites par l'honorable député de Laval (M. Léonard).

Il faut bien avouer que tout le monde dans la province de Québec, sans distinction de parti, regrette de voir que ce dernier vestige de la féodalité existe encore sous forme de barrières de péage. De fait, c'est bien le dernier vestige des temps passés, si nous songeons qu'il y a quelques années à peine, dans la ville de Montréal nous avions encore la journée de corvée. La question de cette fameuse journée de corvée fut portée devant les tribunaux, et grâce au jugement rendu par l'honorable juge Taschereau, maintenant juge en chef de la cour d'appel, elle fut pour jamais supprimée. Malheureusement, les barrières

de péage existent encore dans l'île de Montréal. Mais ce n'est pas le seul endroit de la province où il y en ait, puisque nous en trouvons encore dans les environs de la ville de Québec. Tout le monde voudrait voir disparaître ce vestige d'un autre âge.

On se plaint que la commission n'entretient pas ses chemins comme elle devrait le faire, et les honorables députés de Laval et de Jacques-Cartier réclament l'abolition des barrières de péage. Nul doute que ceux qui habitent ces comtés désirent avoir de bons chemins, mais l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a oublié de nous dire comment il entendait remplacer le régime actuel. Pourtant, ce n'est pas la première fois qu'il soulève cette question devant la Chambre. A plusieurs reprises depuis douze ans que je siège ici, il m'a été donné de voir l'honorable député ramener le sujet devant la Chambre, sans cependant indiquer aucune solution pratique. Il ne nous a pas même laissé entendre que les électeurs de Jacques-Cartier étaient prêts à faire des sacrifices pour obtenir l'abolition de ces barrières. Je doute fort que si l'honorable député se présentait devant ses électeurs et leur proposait franchement de prendre à leur charge l'entretien de ces chemins, une telle proposition serait favorablement accueillie. Je demanderai à l'honorable député s'il est prêt à abolir ces barrières et, en retour, d'obtenir que ces frais d'entretien soient à l'avenir à la charge de la ville de Montréal et des municipalités environnantes ? J'hésite à croire que les électeurs appuieraient une telle proposition.

M. LEONARD : Je vous l'ai dit tout à l'heure.

L'hon. M. LEMIEUX : En effet, mon honorable ami de Laval a été plus loin que le député de Jacques-Cartier.

Ces messieurs voudraient examiner les comptes de la commission. Je ne connais pas ces comptes, ni ai-je jamais eu l'occasion de voir comment la comptabilité en est tenue.

Chaque cultivateur, et chaque jardinier préfère les bons chemins entretenus par la commission, aux fondrières qui existeraient probablement si ces chemins étaient laissés à l'entretien de chacun.

Cette question, du reste, ne relève pas du parlement fédéral, elle est exclusivement du ressort de la législature provinciale, et les honorables députés de Jacques-Cartier et de Laval le savent fort bien. L'honorable député de Laval qui a pris part à plusieurs luttes dans son comté durant les dix dernières années, doit savoir que depuis la Confédération, pour ainsi dire, la question des chemins à barrières y a été sans cesse discutée. Ainsi je me rappelle que de 1881 à 1886, avant l'avènement au pouvoir du regretté M. Mercier, il y a eu plusieurs élections partielles dans le comté de Laval. A cette époque le parti libéral soutenait la candidature du Dr Gaboury, et demandait l'abolition des barrières de péage. Le parti conservateur était alors tout-puissant dans la province de Québec, il aurait pu agir, mais il n'a jamais jugé à propos de demander à la législature de Québec, la suppression de ces barrières.

Plus tard, l'honorable M. Mercier devint premier ministre : de 1886 à 1891. Je me rappelle avoir pris part à des élections dans ce comté. Cette fois, c'était le candidat conservateur, M. Leblanc,—aujourd'hui chef de l'opposition à Québec—qui accusait le gouvernement libéral de ne pas les abolir. Après 1892, M. Leblanc, devenu un membre important de son parti—il occupait à cette époque, à l'assemblée législative de Québec la charge que vous remplissez ici, monsieur l'Orateur—alors qu'il avait voix au chapitre, ne fit rien pour assurer la suppression de ces barrières. Et les libéraux dans le comté de Laval, qui étaient alors dans l'opposition, accusaient M. Leblanc de ne pas remplir ses promesses.

Tout ceci prouve que la question est exclusivement provinciale, et que ce sont les candidats à la législature de Québec, qui se sont, à tour de rôle, accusés de manquer de bonne foi.

Mon honorable ami de Jacques-Cartier qui fait autorité en droit constitutionnel, sait que cette question est exclusivement du ressort de la législature provinciale ; mais il lui sied de venir devant la Chambre—comme le dit l'honorable premier ministre—afin de se donner un grief contre le Gouvernement en vue des prochaines élections.

L'honorable député est très normand et, partant, très fin. Chaque fois qu'une question affecte, plus ou moins, le comté de Jacques-Cartier, on est certain de l'entendre réclamer au nom des franchises et des privilèges de son comté. Ainsi, pendant mon absence, ces jours derniers, il a soulevé la question de la livraison postale dans la ville de Lachine. Mon honorable ami sait très bien que Lachine est très éloignée de Montréal et qu'elle n'a pas droit à cette livraison postale. Cependant pour se créer une popularité qui, du reste, est de bon aloi, il a amené cette question devant la Chambre. Or, comme les électeurs de Jacques-Cartier sont intelligents et lisent les journaux, ils ne manqueront pas de se dire : Voyez donc comme notre député travail vigoureusement pour nous.

L'an dernier mon honorable ami a été encore plus normand. Il y a, près du comté de Jacques-Cartier, une réserve de sauvages appelée Coughnauwaga. Ces sauvages travaillent dans les établissements industriels de ce comté. La loi défend aux hôteliers de vendre de la boisson alcoolique aux sauvages. Pour plaire à ces hôteliers, mon honorable ami proposait d'amender la loi de façon à faire disparaître cette restriction du statut.

M. MONK : Je ne crois pas que cette question se rattache en quoi que ce soit à

la motion devant la Chambre ; par conséquent l'honorable ministre n'est pas dans l'ordre.

L'hon. M. LEMIEUX : Il ne m'en coûte pas d'admettre de suite que le point d'ordre soulevé par honorable ami est bien fondé. Je reviens donc à la question.

Une VOIX : Les sauvages sont en arrière.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous ne parlerons plus des sauvages.

M. BERGERON : Ni de la boisson.

L'hon. M. LEMIEUX : Pour conclure j'appuie l'amendement de l'honorable premier ministre, et je persiste à dire que le but de l'honorable député est de se créer un grief imaginaire afin d'être en état de dire à ses électeurs : Voyez donc tout ce que j'ai demandé au Gouvernement, je n'ai pu l'obtenir ; ni la livraison postale, ni la suppression des amendes imposées aux hôteliers qui vendent de la boisson aux sauvages, ni la suppression des barrières de péage ; bien que pendant douze ans j'aie réclamé énergiquement vos droits, le Gouvernement n'a rien voulu entendre.

Monsieur l'Orateur, le gouvernement fédéral n'a pas consenti à courir après son débiteur pour lui dire: je te remets ta dette. Car, en somme que demande l'honorable député? Il propose que le gouvernement fédéral ait une conférence avec le gouvernement provincial et lui dise: je sais que la commission des chemins à barrières ne peut pas payer sa dette, eh bien, je lui en fais remise. Franchement, est-ce que le mode suggéré par l'honorable premier ministre n'est pas plus rationel ? Le Gouvernement fédéral sait parfaitement que la commission ne paye pas ses intérêts; mais ce n'est pas au gouvernement fédéral à faire la première démarche. Même s'il faisait remise de la dette, est-il bien certain que le gouvernement provincial serait satisfait? Car, la commission des chemins tient ses pouvoirs et sa charte de la Législature provinciale et non du gouvernement fédéral. Quelle autorité avons-nous sur elle pour l'abolir ? La question est trop claire et je crois que mon honorable ami de Jacques-Cartier devrait retirer sa motion.

Du reste, la chose est bien connue à Montréal. Dans le comté de Jacques-Cartier, chaque électeur qui a un grief, que ce soit contre Pierre, Jean ou Jacques, est sûr de trouver un écho sur le parquet de la Chambre des communes.

J'ai cité tantôt les diverses occasions où mon honorable ami s'est adressé au parlement fédéral pour se faire l'écho des plaintes imaginaires ou réelles du comté de Jacques-Cartier, mais je crois que dans cette circonstance, mon honorable ami devrait accepter l'amendement suggéré par l'honorable premier ministre. C'est déjà beaucoup d'avoir obtenu la promesse que le Gouvernement est prêt à recevoir toute proposition et à entendre toute avance qui pourraient être faites par le gouvernement de Québec.

M. L. ROBITAILLE (Québec, comté) (Texte) : Monsieur l'Orateur, au cas où la proposition de l'honorable député de Jacques-Cartier serait l'objet d'un vote, je désire donner quelques explications. L'an dernier, lorsqu'une motion semblable est venue devant la Chambre, j'ai dit quelques mots pour l'appuyer. Les raisons que je donnai alors étaient que cela faisait partie de mon programme, vu que cette question semblait avoir assez d'importance vis-à-vis de mes électeurs. Je crois que l'honorable ministre des Postes se rappellera en avoir entendu parler pendant la lutte dans le comté de Québec.

Comme le disait l'honorable ministre des Postes tout à l'heure, cette question est plutôt du ressort de la législature provinciale, et je suis satisfait de l'amendement soumis par l'honorable premier ministre.

Je me permettrai cependant de dire à l'honorable député de Jacques-Cartier que si les députés conservateurs de la législature de Québec étaient aussi anxieux de s'occuper de la chose publique, qu'il l'est lui-même ici, ils auraient amplement à se renseigner sur le mode adopté par le gouvernement d'Ontario au sujet du macadam et de l'empierrement des routes, depuis qu'il a aboli les barrières de péage.

Je crois que le gouvernement provincial, par l'entremise de son ministre des Travaux publics, offre aux municipalités un octroi égal à la moitié du coût de l'entretien des routes actuelles, et en outre, la moitié du coût de la construction des routes nouvelles.

Au cas où un vote serait pris sur la présente motion, je dois déclarer que je supporterai l'amendement de l'honorable premier ministre et en voici la raison : Cet été mes électeurs ont été mis au courant de la conduite que j'ai tenue l'an dernier, lorsque j'ai appuyé la motion de l'honorable député de Jacques-Cartier. Je ne sais si c'est à tort ou à raison, mais ils semblaient satisfaits du présent système ; or ma politique est de suivre le sentiment de la majorité de mes électeurs. En votant donc comme je vais le faire, je crois me rendre au désir de la majorité de mes électeurs.

M. SPROULE : Monsieur l'Orateur. . .

Des VOIX (Texte) : En français.

M. SPROULE : Je crois que la plupart des membres de cette Chambre me comprendront mieux si je parle en anglais. C'est pourquoi j'espère qu'on me pardonnera d'adresser la parole dans cette langue. En jetant un regard sur l'amendement présenté par le premier ministre, je pense y apercevoir un trait que, tout d'abord, on pourrait ne pas y reconnaître, si les règles de la Chambre le permettaient, je propose-

rais un amendement à l'amendement. Le premier ministre demande que la motion principale soit modifiée de façon à se lire ainsi :

Qu'il est du devoir du Gouvernement d'accueillir toutes propositions qui pourront être faites. . .

Par le gouvernement de la Province de Québec je suppose.

. . .dans le but d'écarter tous obstacles à l'abolition des barrières de péage sur les chemins de l'île de Montréal.

On est naturellement porté à se demander tout d'abord quelles sont ces propositions que d'après le premier ministre il est du devoir du Gouvernement d'accueillir. Afin d'être plus certain de comprendre, j'ai eu recours au dictionnaire.

Je trouve que ce qu'on appelle ici "ouverture" et qu'on a généralisé sous le nom de propositions signifie un morceau de musique instrumentale qui sert de prélude à un opéra ou à un ballet. Eh bien tant mieux pour la population de l'île de Montréal si elle peut se débarrasser des barrières de péage à aussi bon compte ; mais on me dira peut-être que ce n'est pas la seule signification de ce mot et que ce n'est pas celle qu'il doit avoir ici.

Il signifie également une révélation du désir de poser des conditions, de faire une proposition. Quelle proposition, dans le présent cas ? Celle d'abolir les barrières de péage. Si je demandais que ce projet de résolution fût modifié je lui donnerais beaucoup plus d'importance. Je proposerais non seulement l'abolition des barrières de péage dans l'île de Montréal, mais aussi celle des barrières de péage construites autour des édifices du Parlement à Ottawa, car on pense généralement que ces édifices sont environnés de barrières de péage, qui ferment l'accès des minstères à tous ceux qui ne sont pas disposés à verser une somme représentant un taux élevé de péage.

Il est vrai que ceux qui la versent peuvent en être remboursés par le public, mais elle doit être versée. Pourquoi ne nous débarrasserions-nous pas de ces barrières de péage quand même nous devrions nous priver de ces "ouvertures" aux sons mélodieux qui prédisposent les gens à sacrifier le bien d'autrui ?

Si la motion est modifiée de façon à faire disparaître les barrières de péage construi tes autour de ces ministères, je serai heureux de l'appuyer des deux mains.

On opérerait une importante réforme si, par exemple, on permettait au public d'approcher du ministère de l'Intérieur sans bourse délier, si on lui permettait d'obtenir des entreprises pour la construction d'édifices publics, ou pour faire du dragage sans qu'il fût assujetti à un péage. Mais ces barrières se trouvent sur toutes les avenues qui conduisent aux ministères publics. Quand même il faudrait payer pour les

M. SPROULE.

faire disparaître, le peuple y gagnerait en fin de compte. Nombreux sont ceux qui espèrent que le désir du Gouvernement d'accueillir des propositions aura un bon résultat, mais le Gouvernement est toujours disposé à en accueillir. Je ne doute pas que quiconque obtient quelque chose des ministères connaisse cela depuis longtemps. On a entendu dire, par exemple, qu'ils avaient accueilli des propositions demandant la permission de vendre des spiritueux au Yukon. Un homme m'a dit qu'on l'avait invité à verser $20,000 pour obtenir le privilège d'importer du wiskey au Yukon. Eh bien si le Gouvernement est disposé à accueillir des propositions demandant l'abolition de ces misérables barrières de péage qui entourent les ministres, nous ne saurions trop tôt faire droit à ces propositions, car, qu'elles soient musicales ou qu'elles ne le soient pas leur triomphe résonnera comme une musique à l'oreille du peuple.

M. F. D. MONK (Texte) : Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre des Postes qui vient de prendre la parole a posé comme le le représentant autorisé du Gouvernement dans le district de Montréal. L'attitude qu'il vient de prendre ne cadre guère avec les déclarations faites autrefois par son collègue et voisin, le ministre de la Marine (l'honorable M. Brodeur), lequel n'a jamais manqué une occasion de dénoncer le système de barrières de péage. Il a à maintes reprises déclaré que l'un des premiers devoirs du Gouvernement, si son parti arrivait au pouvoir, serait de modifier ce régime. J'espère que le ministre de la Marine nous dira quelques mots, d'autant plus que si dame rumeur dit vrai, il n'existe pas entre ces deux messieurs, le ministre de la Marine et le ministre des Postes, que je vois assis à côté l'un de l'autre, ces bonnes relations que l'on aimerait voir régner dans un Gouvernement bien organisé.

Je ne doute pas que ces rumeurs sont mal fondées, mais si, dans ces circonstances, après que l'honorable ministre des Postes qui représente le comté éloigné de Gaspé, a parlé, le ministre de la Marine continue à garder le silence, le public y verra la confirmation des rumeurs qui circulent depuis si longtemps à propos du désaccord qui règne entre eux. Nous avons droit d'avoir l'expression d'opinion des ministres sur une question qui leur paraît secondaire, mais qui, pour nous, est essentielle, et je blâme le ministre des Postes de l'avoir traitée avec légèreté, car elle intéresse beaucoup en ce moment les jardiniers et les cultivateurs de cette région. Quand l'honorable ministre des Postees a dit que nous demandions au gouvernement fédéral, lui, le créancier, de courir après son débiteur pour lui dire qu'il lui remet sa dette, et quand j'ai vu l'honorable premier ministre rire en entendant ces paroles, il m'a semblé que lui-même n'attachait

pas à cette question toute l'importance qu'elle mérite.

Nous avons ici d'autres messieurs intéressés dans la solution de cette question, et si l'amendement anodin du premier ministre était adopté, nous ne serions pas plus avancés que quand cette discussion a commencé. Le comté des Deux-Montagnes est aussi intéressé que celui de Laval et Jacques-Cartier. Le député de ce comté sait que nous ne traitons pas cette question ici en riant; elle est sérieuse. Elle a été soutenue avec éloquence par le député de Laval. Quand nous demandons au Gouvernement d'abolir ces barrières après quinze années de souffrance, est-ce que nous faisons un pas de clerc ? Est-ce là l'opinion du député de Terrebonne (M. Desjardins) que je vois en ce moment à son siège et dont les électeurs sont, eux aussi, intéressés. Je vois aussi le représentant du comté d'Hochelaga (M. Rivet). Est-ce que la ville de Westmount dont l'intérêt dans cette question s'élève à plus de $7,000, est-ce que ce député croit, qu'en demandant une enquête pour savoir si nous ne devrions pas obtenir du gouvernement fédéral un abandon de sa créance, nous faisons quelque chose d'irréfléchi ?

Est-ce là son opinion ? Qu'en pense le député de l'Assomption (M. Laurier) dont les électeurs sont aussi intéressés que les miens, puisqu'ils viennent souvent à Montréal, et qu'ils souffrent de ce que le ministre des Postes a appelé une institution féodale qui aurait dû être abolie depuis longtemps ?

Même le député de Vaudreuil est intéressé dans cette question, car à certaines saisons de l'année ses électeurs passent sur les routes qui sont affectées par les taux de péage dont je me plains.

Lorsque nous demandons l'ingérence du gouvernement fédéral et la nomination d'une commission d'enquête, ces messieurs sont-ils d'avis qu'une telle demande n'est pas dans l'intérêt public ? Est-ce là quelque chose d'injuste et qui ne devrait pas avoir leur appui ?

Le ministre des Postes a dit que nous pouvons nous en rapporter au gouvernement provincial. Sait-il que, lorsque nous nous adressons à son associé l'honorable M. Gouin, premier ministre de Québec, il nous réfère au gouvernement fédéral dont l'honorable ministre des Postes est ici le représentant. C'est ainsi que nous sommes renvoyés de Caïphe à Pilate, personne ne voulant prendre la responsabilité de remplir les promesses qui ont été faites.

En 1902, lors de la nomination à laquelle a fait allusion le député de Laval, l'honorable premier ministre était présent, venu pour soutenir la candidature de M. Wilson. En ma présence, j'ai entendu son candidat énoncer formellement la politique que le premier ministre a déclaré, il y a un instant, n'avoir jamais appuyée dans mon comté ou dans les comtés autour de Montréal. Dans ces circonstances il me semble que l'amendement du premier ministre n'est pas sérieux.

Quand nous lui demandons d'entrer en pourparlers avec le gouvernement de Québec, lui qui contrôle cette administration, lui, le conseil dominant, nous offre un amendement aux termes duquel il veut faire déclarer que si le gouvernement provincial s'adresse à lui, il voudra bien entendre ses réclamations.

Et mon jeune ami du comté de Québec (M. Robitaille) dont le comté est aussi affligé de barrières de péage, trouve que c'est là une solution avantageuse et sage. Je constate qu'il s'est opéré un changement,—que je regrette,—dans l'état d'âme de mon collègue du comté de Québec. Les écailles lui sont tombées des yeux. Il a vu son chemin de Damas. Il a été frappé de la lumière et, peut-être, d'autre chose. Mais nous, monsieur l'Orateur, qui sommes encore dans l'infidélité, qui n'avons pas eu de ces chocs électriques, nous persistons à croire qu'il n'est pas nécessaire pour le gouvernement fédéral de déclarer, par voie d'amendement, que si un gouvernement quelconque l'approche au sujet d'une question d'intérêt public, il consentira à recevoir ces ouvertures. Nous croyons que nous devons parler un peu plus sérieusement que cela.

L'honorable directeur général des Postes qui, apparemment, ne connaît pas aussi bien la question que son collègue qui a plus particulièrement charge du patronage dans la ville et le district de Montréal,—et que nous allons entendre dans un instant, je l'espère,—nous a dit que les habitants préfèrent le système actuel. Qu'en sait le savant ministre ? Il me rappelle un personnage célèbre dans un des drames de Shakespeare, McDuff,—dont les enfants avaient été assassinés par Macbeth. On avait suggéré à McDuff de prendre sa revanche. Ah ! dit-il, il n'a pas d'enfants. Eh bien ! le savant ministre, lui, n'a pas de barrières de péage dans son comté, et par conséquent, il traite à la légère ce qui est pour nous une question sérieuse.

Mais, est-ce que mon honorable ami et le très honorable premier ministre croient que les cultivateurs des comtés de Laval, de Jacques-Cartier, de L'Assomption, Terrebonne et Deux-Montagnes, de Joliette et d'Hochelaga ne sont pas assez intelligents pour comprendre que si on fait disparaître ces barrières, ils seront obligés de pourvoir autrement à l'entretien de ces routes ?

Pourquoi cette persistance du directeur général des Postes à vouloir me faire dire comment on pourvoiera à l'entretien des chemins si on abolit les barrières ? Oh ! dit-il, il n'explique pas cela à ses électeurs. Mais il n'est pas nécessaire d'expliquer aux électeurs de Jacques-Cartier que si on supprime une source de revenus, il faudra y suppléer autrement. Le directeur général des Postes peut être certain que les élec-

teurs de Jacques-Cartier sont aussi intelligents que les siens et qu'ils savent que, lorsqu'une source de revenus disparaît, il faut la remplacer par une autre.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra une question. Il m'assure que les électeurs de son comté sont aussi intelligents que ceux de Gaspé. Comment se fait-il que les hôteliers de Lachine ne pouvaient pas reconnaître un sauvage d'un blanc ?

M. MONK : Ai-je bien compris ce que mon savant ami vient de dire ? Est-il vrai que, dans cette Chambre, où sont réunis les représentants du pays, il ose affirmer, à la honte des électeurs de mon comté, que les hôteliers de Lachine ne savent pas distinguer un blanc d'un sauvage ?

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami a voulu faire amender la loi, pour cette raison-là l'année dernière.

M. MONK : Que l'honorable ministre me permettre de lui assurer qu'il se trompe, les hôteliers de Lachine et des autres localités de mon comté sont aussi capables que n'importe qui de distinguer un homme de race blanche d'un sauvage.

Mais, monsieur l'Orateur, soyons sérieux avant de finir. La situation est plus grave que le Gouvernement le croit. Dans le voisinage immédiat de Montréal, à la ligne qui sépare le comté de Jacques-Cartier du comté de Laval, la commission s'est permis, contrairement à la charte de la ville de Montréal, contrairement à la loi, de placer une barrière sur le chemin du Sault, à un endroit où elle n'avait pas le droit d'en mettre. C'est là un grief dont mon honorable ami de Laval a parlé, auquel le Gouvernement fédéral peut remédier immédiatement. La conséquence en est, d'après ce qu'a dit le député de Laval, que certains de ses électeurs souffrent de cet état de choses. Dans la côte Saint-Laurent on fait payer illégalement aux cultivateurs et autres, des taux de péage à cette barrière, et à ceux qui passent sans payer on intente des actions. C'est là une injustice flagrante. Le Gouvernement a le contrôle de cette commission, et le ministre des Finances peut exercer immédiatement le pouvoir qu'il possède afin de faire cesser un pareil abus.

L'amendement du premier ministre me semble être plutôt une plaisanterie. J'espère que la Chambre adoptera les deux motions que je lui ai soumises. L'honorable premier ministre a dit que j'avais ennuyé la Chambre depuis plusieurs années avec cette question, il a le moyen d'y mettre fin : qu'il fasse cesser les griefs dont on se plaint. Si le Gouvernement le fait, cela lui donnera peut-être une force dans nos comtés dont il ne manquera certainement pas de se servir.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Monsieur l'Orateur, après l'appel pressant qui m'a été fait par l'honorable député de Jacques-Cartier, je ne peux pas résister au plaisir de dire quelques mots sur la motion qui est maintenant devant la Chambre, laquelle se lit comme suit :

Que c'est le devoir du Gouvernement d'entrer en négociations avec le gouvernement de la province de Québec en vue de faire disparaître tous les obstacles s'opposant à l'abolition des barrières de péage sur les chemins de l'île de Montréal.

Il est peut-être bon d'expliquer en peu de mots la situation relativement à ces chemins à barrières. Ils sont administrés par une corporation devant son existence légale au gouvernement provincial. Lorsque la commission était composée d'amis du député de Jacques-Cartier, on s'adressa au gouvernement fédéral et on lui demanda de prendre les débentures qui avaient été émises. Il s'en suit donc qu'aujourd'hui que la position du Gouvernement est simplement celle d'un créancier porteur de débentures.

Quelles sont les personnes les plus intéressées dans cette question ? Ce sont les municipalités dans lesquelles se trouvent ces chemins. Or si elles croient que ces chemins constituent un fardeau trop lourd, il me semble qu'elles devraient être les premières à s'en plaindre et à demander au gouvernement provincial de faire les démarches nécessaires pour les faire disparaître. Néanmoins, je ne sache pas que ces municipalités aient fait aucune démarche dans ce sens. Si les barrières étaient supprimées sur l'île de Montréal, la paroisse de Saint-Laurent, par exemple, serait obligée d'entretenir les chemins qui se trouvent dans sa municipalité. Comme il n'y a pas seulement des gens de Saint-Laurent qui circulent aujourd'hui sur ces routes, mais qu'il y en a aussi de Montréal, des comtés de Laval, des Deux-Montagnes et d'ailleurs, ces gens-là contribuent dans une certaine mesure à l'entretien de ces chemins, puisqu'ils sont obligés de payer les barrières. Mon honorable ami propose-t-il de remettre entièrement l'entretien de ces chemins sur la municipalité de Saint-Laurent ? Cette municiaplité n'est pas très anxieuse, je le conçois, de faire des démarches pour se charger d'une responsabilité qui, aujourd'hui, se divise entre les gens de Montréal, de Laval et des Deux-Montagnes. Je crois donc que la proposition de mon honorable ami, n'est pas dans l'intérêt des citoyens de la paroisse de Saint-Laurent ni des municipalités du comté de Jacques-Cartier situées près de la ville de Montréal, parce qu'ils seraient obligés, dans ce cas-là, de payer des sommes bien plus considérables que celles qu'ils payent aujourd'hui. La chose est bien facile à comprendre.

Mon honorable ami a dit que l'administration de la commission n'était pas des meilleures ; que l'argent était dépensé inutilement. Nous n'avons aucune preuve de cela. Au contraire, je suis informé que

l'administration est faite avec la plus grande économie. La difficulté qu'éprouvent les commissaires, c'est l'impossibilité où ils sont d'élever les taux afin de payer l'intérêt sur la dette.

M. MONK : L'honorable ministre suggère-t-il l'élévation des taux ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, au contraire. Mais mon honorable ami prétend que nous devrions exiger l'intérêt sur l'argent qui nous est dû. Or cela aurait pour résultat d'amener une élévation des taux.

Mon honorable ami suggère que les barrières soient supprimées. Or, quelles sont les personnes qui seraient obligées de contribuer à l'entretien de ces routes ? Ce fardeau retomberait uniquement sur les municipalités que ces chemins traversent. Ce serait le cas de la paroisse de Saint-Laurent. N'est-il pas mieux de voir ces chemins entretenus aujourd'hui par la commission, ne pas payer d'intérêt sur la dette, et voir les gens de Montréal, de Laval et des Deux-Montagnes qui y circulent contribuer pour leur part à leur entretien ? La paroisse de Saint-Laurent se trouverait à perdre ces revenus du moment que nous supprimerions les barrières. Est-ce que mon honorable ami propose cela ?

M. MONK : Je comprends que mon honorable ami est en faveur de maintenir le système actuel.

L'hon. M. BRODEUR : Je dis que cela n'est pas dans l'intérêt de la paroisse, et les municipalités paraissent être de cette opinion, puisqu'ils n'ont fait aucune démarche ni demande au Gouvernement de prendre ces chemins à leur charge.

M. MONK : Les municipalités du comté de Jacques-Cartier ont, à maintes reprises, demandé l'abolition de ces barrières.

L'hon. M. BRODEUR : Alors, dois-je comprendre que ces municipalités sont prêtes à prendre l'entretien de ces chemins?

M. MONK : Ce qu'elles demandent c'est l'abolition des barrières et que le Gouvernement fasse remise de la dette.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami sait bien que ce n'est pas tout d'abolir, il faut aussi entretenir les chemins. Il s'y fait des trous et des ornières ; qui va entretenir ces chemins ?

M. MONK : Quelle était la promesse qui faisait l'honorable ministre quand il était lui-même dans l'opposition ?

L'hon. M. BRODEUR : La promesse que je faisais est contenue dans l'amendement du premier ministre. Nous attendons qu'on nous fasse des ouvertures pour le règlement de cette question.

M. MONK : Je crois que l'argument du Ministre des Postes, cette après-midi a été plus effectif que le vôtre.

L'hon. M. BRODEUR : J'étais absent dans le moment, croyant que l'honorable député ne ferait pas sa motion, comme cela lui est déjà arrivé plusieurs fois.

M. MONK : Elle n'a pas été appelée une seule fois sans que je fusse prêt. Je défie l'honorable ministre de prouver le contraire. Elle a été appelée avant-hier, et je n'ai pas procédé parce que l'honorable ministre des Finances n'était pas ici.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami fait erreur; tous les lundis depuis le mois de janvier elle a été appelée; elle l'a été également les mercredis. A tout événement cela n'a pas beaucoup d'importance.

M. MONK : Cela a beaucoup d'importance puisque mon honorable ami dit que je n'étais pas ici.

L'hon. M. BRODEUR : Eh bien ! je prends la parole de mon honorable ami. J'étais malheureusement absent cet après-midi, lorsque la motion a été appelée. J'ai été obligé de m'absenter de la Chambre pour conférer avec des gens du comté de Jacques-Cartier à propos de certaines questions, et voici que mon honorable ami m'en fait un reproche. Je ne puis être partout à la fois.

Je reviens à la question. Le député de Jacques-Cartier veut faire disparaître les barrières. Mais ce n'est pas tout; qui va se charger de l'entretien ? Il veut que ce soient les municipalités, je suppose.

M. MONK : L'honorable ministre a ma proposition devant lui, pourquoi ne la discute-t-il pas ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, non, mon honorable ami veut que le Gouvernement entre en négociation avec le gouvernement provincial. Supposons que sa motion soit adoptée, qu'allons-nous dire au gouvernement provincial ? Voulez-vous que l'on mette à la charge de la paroisse de Saint-Laurent, l'entretien de ces chemins, tandis que ces frais sont divisés aujourd'hui entre plusieurs localités.

M. MONK : Eh bien, puisque l'honorable ministre me le demande; je veux que vous entriez en négociation et alors je vous dirai mon plan.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami n'est pas raisonnable. Depuis un grand nombre d'années il a étudié cette question d'une manière toute spéciale ; il a été en contact avec les intéressés, et voici qu'il nous dit : entrez en négociation, et je vous dirai ensuite comment vous allez procéder. Eh bien, je veux qu'il dise si la municipalité de Saint-Laurent doit payer ou ne pas payer, afin que nous sachions ce que nous devrons faire. Si son plan est si bon, pourquoi ne nous le donne-t-il pas ? Le ministre des Postes a exposé exactement la situation, en disant que nous sommes le créancier ; est-ce à nous d'aller trouver le débiteur et

de lui dire : que voulez-vous que l'on fasse pour vous ? Ce n'est pas ainsi que les choses se passent d'ordinaire. Il appartient aux intéressés de faire une proposition pour en arriver à un règlement. Or, personne ici n'est plus intéressé que les municipalités. Il leur appartient donc de faire connaître le plan ou le moyen d'entretenir ces chemins. Et si les gens de Laval et des autres comtés ne payent plus rien, ce sera donc les gens de Saint-Laurent qui paieront le surplus ; je n'en vois pas d'autres.

Je crois que dans les circonstances l'amendement du premier ministre s'impose, et que mon honorable ami, après y avoir réfléchi, en arrivera à la même conclusion.

M. MONK : Quel est le remède que l'honorable ministre propose ?

L'hon. M. BRODEUR : Comme je suis créancier, j'attends que le débiteur me fasse une proposition.

M. LEONARD : Comment l'honorable ministre se proposait-il de trouver les ressources pour payer cette dépense, lorsqu'en 1892, 93 et 94, il promettait de régler cette question s'il arrivait au pouvoir.

L'hon. M. BRODEUR : Nous sommes prêts à recevoir des ouvertures, mais je ne me rappelle pas d'avoir jamais discuté cette question sur les hustings excepté une fois où j'ai rencontré l'honorable député de Jacques-Cartier. Le plan que j'avais alors est celui que je suggère maintenant.

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) : Monsieur l'Orateur, comme l'honorable député de Jacques-Cartier désire connaître l'opinion de mon comté sur sa motion, je suis heureux de la lui donner, et en même temps la mienne propre si la Chambre est appelée à se prononcer par un vote sur cette question. Je lui dirai donc que ma réponse est consignée dans l'amendement de l'honorable premier ministre.

Comme l'a dit l'honorable ministre des Postes les cultivateurs des comtés de Laval, de Terrebonne, des Deux-Montagnes et de Jacques-Cartier qui sont appelés à payer les taux exigés pour les barrières, verraient avec plaisir la suppression de ces barrières, ce reste du système féodal, comme l'a si bien appelé le ministre des Postes.

M. MONK : Je comprends que l'honorable député est en faveur de la faction Lemieux.

M. ETHIER : Je ne sais pas si, dans le cas actuel, il s'agit de faction, mais pour mon honorable ami il s'agit de l'exploitation d'un capital politique, en vue des élections prochaines, car nous voyons qu'à chaque session, avec la même emphase, il remet devant la Chambre cette question de barrières.

Avec son talent de professeur et connaissant bien le droit constitutionnel, il vient avec un aplomb qui me surprend, demander, par sa proposition que le Gouvernement fédéral entre en négociations avec le gouvernement provincial, afin de trouver un moyen de supprimer ces barrières. Quand on demande à l'honorable député quel plan il a pour régler cette question, il répond : J'ai un plan, mais je le garde dans ma poche, et quand le temps sera venu, je le montrerai au pays.

Eh bien je me demande s'il est sérieux ! Est-ce bien là le rôle d'un homme qui occupe une haute position comme la sienne dans son parti, est-ce bien le devoir d'un homme public de garder ainsi dans sa poche un truc qu'il n'ose pas faire connaître au Gouvernement ?

Il a parlé de faction, mais qu'il regarde donc autour de lui et il verra ce que c'est qu'une faction. Qu'il séjourne quelque temps à Montréal, qu'il y visite les différentes clubs —composés d'éléments assez hétérogènes— de son parti, et il verra ce que c'est que des factions.

Il me semble que la réponse à cette motion a été bien donnée par le ministre des Postes. L'honorable député de Jacques-Cartier, qui prêche si souvent l'autonomie provinciale, cette autonomie qu'il a tant à cœur de défendre, il l'oublie en ce moment. Cette commission existe en vertu d'une charte provinciale. Si le Gouvernement fédéral tentait maintenant de l'abolir, est-ce que les honorables députés de la gauche ne lui diraient pas : Adressez-vous à la source même du mal ; allez à Québec et demandez aux créateurs de cette commission les réformes nécessaires ?

L'honorable député de Jacques-Cartier a dit qu'on avait mis une barrière à Saint-Laurent, contrairement à la charte de la commission, à sa constitution et à la loi. Si la commission a outrepassé ses pouvoirs et abusé de la bonne volonté des contribuables qui payent les taux de péage, il y a un remède et la loi y pourvoit. Ils doivent porter cette question devant la législature et non pas l'amener ici. Pourquoi cette persistance à s'adresser toujours au parlement fédéral pour le redressement de ces griefs ?

Mon honorable ami de Jacques-Cartier ne veut pas donner sa prescription, son remède; mais en face de sa proposition le mal a mon avis sera beaucoup plus grand si l'on se rend à sa demande.

Il n'y a pas que les électeurs de Laval et des Deux-Montagnes qui contribuent à l'entretien de ces routes. Les citoyens de Montréal y contribuent pour plus de la moitié, car ils sont bien plus nombreux que les cultivateurs qui se rendent à la ville, une fois par semaine, pour y vendre leurs produits.

Si ce régime est aboli, qui paiera d'abord la dette actuelle, la dette flottante, et qui pourvoiera ensuite à l'entretien de ces chemins? Qui nous garantit qu'ils seront aussi bons qu'aujourd'hui ? Est-ce que l'honorable député de Jacques-Cartier peut mettre devant la Chambre une seule résolution d'un conseil municipal demandant la suppression de ces barrières ?

M. MONK : Vous êtes pour les barrières, vous?

M. ETHIER : La question de mon honorable ami démontre pleinement qu'il fait du capital politique en ce moment. Est-ce qu'il peut produire devant la Chambre une seule résolution du conseil du comté de Jacques-Cartier à l'appui de sa motion? Je ne le crois pas.

Et l'honorable député de Laval, qui vient, avec un dévouement vraiment digne d'une grande cause—lui qui est le secrétaire du conseil du comté de Laval—offrir au nom de ses électeurs d'entretenir seuls ces chemins ; peut-il montrer à son tour une seule résolution de ce comté établissant que l'on approuve l'attitude du député de Jacques-Cartier ?

Il n'y a pas que les comtés de Laval et de Jacques-Cartier qui sont sous le coup de cette commission. Je comprends qu'il en existe une semblable à Québec, et dans certains endroits, ailleurs, on exige un péage sur les ponts.

Je dis que nous devrions exiger de la commission des barrières de rembourser le capital qu'elle doit au Gouvernement au lieu d'aller leur offrir la remise de leurs dettes, et nous pourrions en même temps exiger aussi de l'honorable député de Jacques-Cartier, qu'il dépose sur le bureau de cette Chambre son fameux plan qu'il ne veut pas dévoiler, cette corne d'abondance qui doit tant soulager les électeurs de son comté. Et dans les circonstances je crois devoir appuyer l'amendement suggéré.

M. GUSTAVE BOYER (Vaudreuil) : Monsieur l'Orateur, il est évident que l'honorable député de Jacques-Cartier a un plan un peu dissimulé. Il paraît même un peu malicieux à l'adresse du député de Vaudreuil qu'il voudrait faire intervenir dans ce débat, quoique son comté n'y soit nullement concerné. A ce compte l'honorable député de Jacques-Cartier aurait pu aussi mentionner le comté de Beauharnois, celui représenté par son voisin.

Je n'ai pas plus, qu'il y a un instant, l'intention d'entrer dans la discussion si habilement faite par les honorables ministres des Postes et de la Marine, et les autres honorables députés, ni ne m'attarderai à démontrer la logique de l'amendement apporté par l'honorable premier ministre.

Mais d'un autre côté, je ne voudrais pas que l'on m'accuse d'indifférence quand l'on mentionne le comté de Vaudreuil devant cette Chambre.

L'abolition des droits de péage, et conséquemment des barrières, ne concerne nullement les électeurs de Vaudreuil, et mon honorable ami de Jacques-Cartier tout aussi bien que le député de Beauharnois, le savent d'une façon indiscutable.

Depuis quelque temps ces deux honorables députés ont interpellé la Chambre relativement au dragage qui a été fait à divers endroits du comté que j'ai l'honneur de représenter. Or, je leur dirai que depuis que le Gouvernement nous a réparé nos quais, creusé des chenaux et même jusque dans nos villages, nous expédions et recevons de même nos produits et nos marchandises par voie d'eau et aussi par les chemins de fer qu'il a aidé à construire.

Le Gouvernement que je tiens à remercier en l'occurence a suivi une sage politique.

Le trajet à Montréal en voiture pour les électeurs de mon comté est de l'histoire très ancienne. Or, aujourd'hui s'il nous fallait durant la saison d'été exécuter le voyage à la métropole en voiture, ceux qui en auraient l'obligation ou la fantaisie ne se formaliseraient nullement d'avoir à payer certaines barrières quand une fois il leur serait donné de voiturer sur le macadam.

L'honorable député de Jacques-Cartier croit qu'il est opportun de supprimer les barrières et les droits de péage que l'on y perçoit, et à une observation du premier ministre qui lui demande comment il comblerait la perte des ressources qui en proviennent, il répond très ingénument que cette source de revenu supprimée, il faudrait en créer une d'un autre genre. Or, c'est ici l'histoire du bonnet blanc pour les véritables intéressés.

Non, monsieur l'Orateur, hormis que l'honorable député de Jacques-Cartier nous dévoile le plan qu'il nous dit posséder, et qui peut avoir du bon, je demeurerai sous l'impression qu'il veut rejeter sur des épaules qui ne doivent pas la recevoir, la responsabilité d'une question qui appartient au domaine provincial.

L'honorable député de Jacques-Cartier me surprend de plus en plus quand il veut reléguer à des initiatives quasi privées, ce qui s'opère mieux par entreprise publique. Mais il est pourtant un ami de la collectivité. N'est-ce pas l'an dernier que dans cette même Chambre, il proposait un bill relativement à la classe agricole, pour permettre à celle-ci de grouper ses épargnes et d'opérer la vente de ses produits en commun.

Les bons chemins dans nos campagnes ne seront un fait accompli que lorsqu'ils seront sous le contrôle d'initiative collective. Mon honorable ami, le sait parfaitement.

Jusqu'à cette date chaque citoyen entretient sa part de chemin comme il veut, et le conseil municipal n'a sur lui que le contrôle de ses inspecteurs, qui la plupart du temps ne se donnent ni ne font de mal à personne pour faire exécuter les règlements municipaux.

Les électeurs de la paroisse de Vaudreuil dans le comté de Vaudreuil, l'ont si bien compris que depuis deux ans, par le moyen de la collectivité ils ont réussi à empierrer une partie notable des routes de leur paroisse. Les promoteurs, hommes de bonne volonté, ont voulu créer un exemple à être

suivi dans tout le comté. Espérons qu'il sera salutaire.

Oui, monsieur l'Orateur, il est admis que le cultivateur laissé à lui-même ne peut entreprendre efficacement ces progrès, que les efforts de plusieurs hommes dévoués et d'initiative conduisent à bonne fin.

Les travaux de macadam exécutés à Vaudreuil en sont la preuve irréfutable. Le prix insignifiant qu'ils ont coûté aux intéressés aurait été autrement élevé, si l'on eut suivi la méthode de chacun sa part.

Je n'ai pourtant pas voulu m'éloigner de la question présentement débattue, mais il me semble que la réforme, je dirai, suspecte du député de Jacques-Cartier ne peut être admise à cette époque où dans les villages surtout, et dans les paroisses ensuite, on voudrait rejeter sur les conseils, le complet entretien des chemins dans les municipalités.

Je profite de cette occasion pour émettre la prétention que cette uniformité dans l'entretien des chemins et la perception des deniers pour les entretenir d'une façon convenable, serait plus équitable pour tous les contribuables.

Quoique je ne sois pas prêt à me prononcer sur cette méthode, je crois qu'elle vaudrait mieux que le plan que tient secret mon honorable ami de Jacques-Cartier.

M. L. A. RIVET (Hochelaga) : Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas déplaire à l'honorable député de Jacques-Cartier en refusant, pas plus que mes collègues, de me lever pour intervenir dans ce débat. La question soulevée n'est pas nouvelle, car depuis douze ans, presque chaque session elle a été amenée devant cette Chambre sous une forme ou sous une autre avec les mêmes arguments et presque dans les mêmes termes.

L'honorable député de Jacques-Cartier a voulu, comme d'habitude, entretenir cette Chambre de cette sempiternelle question, et à cette occasion il a mêlé mon nom à ce débat. Eh bien, je dois dire que le comté d'Hochelaga n'y est aucunement intéressé excepté dans le fait que la ville de Wesmount devrait $7,000 à la commission.

Il n'existe pas de barrières dans mon comté. Mais cependant, avant de me prononcer pour leur suppression, je voudrais bien savoir de quelle façon on pourvoiera à l'entretien des routes dans l'île de Montréal ?

L'honorable député de Jacques-Cartier qui a dénoncé avec tant de vigueur et d'indignation ce système, sait-il que c'est grâce à ces chemins si la culture maraîchère dans l'île de Montréal a atteint le degré de prospérité enviable dont elle jouit aujourd'hui, et que, sans cela, la ville de Montréal n'en aurait pas bénéficié dans une si large mesure.

Je me plains, moi aussi, du système de barrières, mais tant qu'on n'aura pas proposé devant cette Chambre un autre moyen de pourvoir à l'entretien de ces routes, comme les autres députés, je voterai pour l'amendement soumis par l'honorable premier ministre.

A l'heure qu'il est, il existe non seulement dans le comté de Jacques-Cartier, mais dans d'autres comtés encore, un sentiment très prononcé contre ces chemins à barrières ; mais ce n'est pas une raison suffisante pour que le gouvernement fédéral, qui n'a aucune juridiction dans l'espèce, intervienne.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier, mis aux voix, est adopté.)

ONT VOTE POUR:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lemieux, |
| Archambault, | Logan, |
| Aylesworth, | Loggie, |
| Beauparlant, | Lovell, |
| Béland, | Macdonald, |
| Black, | Maclean (Lunenburg), |
| Bourbonnais, | McCarthy (Simcoe), |
| Boyer, | McColl, |
| Brodeur, | McCool, |
| Caldwell, | McIntyre (Perth), |
| Calvert, | McIntyre (Strathcona), |
| Carney, | McKenzie, |
| Carrier, | McLean (Huron), |
| Cash, | McLean (York-centre), |
| Chisholm (Antigonish), | McLennan, |
| Clarke, | Marcile (Bagot), |
| Conmee, | Marcil (Bonaventure), |
| Copp, | Martin (Wellington), |
| Crawford, | Mayrand, |
| Cyr, | Meigs, |
| Delisle, | Michaud, |
| Demers, | Miller, |
| Desjardins, | Oliver, |
| Devlin, | Pardee, |
| Dubeau, | Parmelee, |
| Dugas, | Paterson, |
| Ethier, | Parent, |
| Fielding, | Pickup, |
| Finlay, | Power, |
| Finlayson, | Proulx, |
| Fisher, | Reid (Ristigouche), |
| Fortier, | Rivet, |
| Galliher, | Robitaille, |
| Gauvreau, | Roche (Halifax), |
| Girard, | Ross (Cap-Breton), |
| Gladu, | Ross (Rimouski), |
| Graham, | Rousseau, |
| Grant, | Schell (Glengarry), |
| Greenway, | Schell (Oxford), |
| Guthrie, | Sinclair, |
| Hughes (King) (I.P.-E.), | Sloan, |
| Hunt, | Smith (Nanaïmo), |
| Jackson (Selkirk), | Smith (Oxford), |
| Kennedy, | Stewart, |
| Knowles, | Talbot, |
| Lachance, | Templeman, |
| Lanctôt (Laprairie-Napierville), | Tolmie, |
| Lanctôt (Richelieu), | Turcotte, |
| Lapointe, | Turgeon, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Turriff, |
| Lavergne (Drummond-et-Arth.), | Verville, |
| Law, | Watson, |
| LeBlanc, | Wilson (Russell), |
| | Wright (Renfrew), |
| | Zimmerman.—108. |

ONT VOTE CONTRE:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Léonard, |
| Armstrong, | Lewis, |
| Avery, | Macdonell, |
| Barr, | McLean (Queen) (I.P.-E.), |
| Beattie, | Martin (Queen) (I.P.-E.), |
| Bennett, | Monk, |
| Bergeron, | Morin, |
| Blain, | Northrup, |
| Borden (Carleton), | Owen, |
| Boyce, | Paquet, |
| Brabazon, | Porter, |
| Chisholm (Huron), | Reid (Grenville), |
| Christie, | Roche (Marquette), |
| Clare, | Schaffner, |
| Clements, | Smith (Wentworth), |
| Cockshutt, | Sproule, |
| Elson, | Stanfield, |
| Foster, | Taylor, |
| Ganong, | Walsh (Huntingdon), |
| Haggart, | Ward, |
| Henderson, | White, |
| Herron, | Wilmot, |
| Jackson (Elgin), | Wilson (Lennox-et-Addington), |
| Kemp, | Worthington, |
| Lake, | Wright (Muskoka)—53. |
| Lancaster, | |
| Lefurgey, | |
| Lennox, | |

ONT PAIRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Ministériels. | Oppositionnistes. |
| Telford, | Tisdale, |
| Bickerdike, | Maclean (Yord-sud), |
| Harty, | Seagram, |
| Bureau, | Osler, |
| Borden (sir Frederick), | Barker, |
| Pugsley, | Daniel, |
| Emmerson, | Fowler, |
| Sifton, | MacLaren, |
| Dyment, | Broder, |
| Tobin, | Pringle, |
| Gordon, | Crocket, |
| Ross (Yale-Cariboo), | Marshall. |
| Johnston, | Forget, |
| Macpherson, | Ames, |
| Hall, | Perley, |
| Harty. | Bristol, |
| Carvell, | Staples, |
| Ratz, | McCarthy (Calgary), |
| German. | Thompson. |

## ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES CHEMINS A BARRIERES DE MONTREAL.

M. MONK propose l'adoption du projet de résolution suivant :

Il est du devoir du Gouvernement, en conformité du chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, 1re partie, de faire une enquête sur l'état de sa créance contre les chemins à barrières de Montréal, dont le Gouvernement détient aujourd'hui les obligations, en vue de faciliter l'adoption d'une loi de la législature provinciale tendant à la suppression des barrières de péage dans l'île de Montréal.

Les observations que j'ai faites précédemment peuvent également être faites à l'appui de la présente motion. Si le Gouvernement était disposé à accepter cette motion, il n'y aurait pas lieu pour moi de parler plus longuement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable député (M. Monk) sait de longue expérience que, lorsqu'il est dans le vrai, il peut toujours s'attendre à ce que le Gouvernement lui accorde tout ce qu'il demande. Dans la circonstance actuelle, nous pensons qu'il est dans le vrai et en conséquence nous agréons sa motion.

(La motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UNE MOTION CONCERNANT LE PROCES ET LA CONDAMNATION DE FREDERICK BLUNDEN.

M. H. A. WARD (Durham) demande le dépôt :

D'une copie de toutes lettres, de tous télégrammes, rapports, documents et papiers relatifs au procès et à la condamnation d'un certain Frederick Blunden, pour vol de bestiaux, à Macleod, dans la province d'Alberta, en 1904.

Monsieur l'Orateur, s'il est nécessaire de donner une raison pour légitimer le dépôt des documents visés par la motion, je dirai tout de suite que, d'après les renseignements en ma possession et qui me sont parvenus de bonne source du Nord-Ouest, je suis porté à croire que la condamnation de Frederick Blunden, qui fait l'objet de cette motion, a été le résultat d'une très grave erreur judiciaire. Cet individu a été condamné à Macleod en 1904. Sa condamnation a eu lieu à la suite du procès d'un nommé Train, qui avait été arrêté quelque temps auparavant, au même endroit, sous l'accusation de vol de bestiaux. Train avait été mis en surveillance durant les deux jours qui précédèrent son arrestation par la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et, surpris au moment où il abattait des bestiaux, il avait répondu que ces bestiaux lui appartenaient. Les gendarmes lui ayant fait observer que la marque "Y T", distinctive des animaux appartenant à M. Lane, de Calgary, apparaissait sur les bestiaux en question, il répliqua qu'il avait fait erreur.

Il ne fut rien dit dans le temps, ni, si je ne me trompe, durant les deux mois qui suivirent, pour compromettre le nommé Blunden. Mais après deux mois de détention, Train déclara aux autorités, je pense, qu'il avait acheté ces bestiaux de Blunden ; et sur le simple témoignage de Train, qui fut promptement relâché par le juge, Blunden fut trouvé coupable de vol de bestiaux et envoyé au pénitencier d'Edmonton pour une période de dix ans. D'après les renseignements que j'ai en mains, je crois que des faits nouveaux sont venus au jour depuis et que les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui ont pris part à cette affaire sont aujourd'hui en possession de preuves établissant la parfaite innocence de cet homme. Le moins qu'on puisse dire,

dans les circonstances, c'est qu'il y a eu erreur judiciaire, et il n'est que juste que les documents soient déposés et que nous sachions exactement sur quelles preuves on s'est appuyé pour condamner cet homme.

Il paraît qu'un très grand nombre d'habitants du voisinage de Macleod et d'autres parties du Nord-Ouest ont signé la pétition qui a été adressées au ministre de la Justice, mais à laquelle celui-ci n'a donné aucune suite. Le public est généralement d'avis, d'après ce que je puis savoir, que cet homme a été l'objet d'une injustice. Si je ne me trompe, la pétition, les amis du détenu ne demandent pas qu'il lui soit fait grâce, mais simplement qu'en présence des faits nouveaux qui ont été mis au jour il lui soit accordé une nouvelle instruction de sa cause, laquelle devra, à ce qu'on croit, déterminer son acquittement.

Je propose donc, monsieur l'Orateur, l'adoption de la motion qui est inscrite à mon nom.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : L'affaire qui fait le sujet de la présente motion est simplement une entre plusieurs causes plus ou moins semblables, dont les dossiers sont au département de la Justice, et à l'occasion desquelles on nous demande de contrevenir de quelque manière à la sentence du tribunal. Peu de temps après que je fus devenu ministre de la Justice, l'affaire de ce condamné me fut signalée par des lettres, les unes de lui, les autres de membres de sa famille, ou d'amis s'interposant en sa faveur. On affirmait qu'il avait été commis une grave erreur judiciaire dans le procès de cet homme, dont l'affaire a été examinée à mainte reprise par mon prédécesseur au ministère.

On s'était procuré une copie des témoignages recueillis à l'instruction par le moyen de la sténographie, et elle se trouvait dans les archives du département accompagnée de pétitions, d'une volumineuse correspondance et de la déclaration écrite de la main du solicitor ou avocat chargé de la défense du condamné. On réclamait du ministre de la Justice la faveur d'un nouveau procès. Ceux qui faisaient ces démarches en faveur du condamné n'hésitaient pas à affirmer, comme on l'a fait aujourd'hui, qu'il avait été commis une erreur judiciaire évidente au détriment de cet homme, que le juge chargé de l'instruction de l'affaire n'avait pas bien analysé la preuve, n'avait pas tenu compte de celle faite par la défense, avait ajouté foi à celle faite par le ministère public et avait rendu une décision entièrement contraire à la justice et au droit.

Dans ces circonstances, il m'incombait naturellement de lire les témoignages et de les analyser avec tout le soin possible. J'ai lu ces témoignages, du commencement à la fin, et plus d'une fois. Ils forment un dossier volumineux, mais on n'y trouve rien qui sorte de l'ordinaire, si je puis m'exprimer ainsi, rien qu'on ne s'attende à trouver dans l'instruction d'un procès de cette nature. Dans ce dossier se trouve également le rapport du juge qui fut chargé de l'instruction de l'affaire, ainsi que celui d'un second juge qui fut appelé à instruire la cause de Train, l'individu sur qui Blunden rejette la responsabilité de la faute dont on l'accuse. La prétention de Blunden, c'est que les bestiaux en question ont été volés, non pas par lui, mais par Train. Le rapport du juge chargé de l'instruction du procès de Train est aussi au dossier, et on l'a fait venir précisément en raison du plaidoyer produit par Blunden ou de sa part, en vue de jeter le plus de lumière possible sur les circonstances de l'affaire.

M. LANCASTER : Le procès de Blunden a-t-il eu lieu devant un jury, ou devant un magistrat seulement?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il s'est passé quelques mois depuis que j'ai consulté les papiers, et il est possible que je me trompe, mais mon souvenir, c'est que ces deux individus ont été de leur consentement jugés sommairement, ou par procédure sommaire, sans intervention d'un jury. Il est possible que je fasse erreur ici. On admettra, je pense, la justesse de la prétention que j'ai émise et cherché à faire valoir assez longuement au cours du débat qui a eu lieu devant la Chambre, la semaine dernière, au sujet d'une motion pour le dépôt de documents d'un caractère général, qu'il importe de conserver aux rapports des juges leur caractère de communications confidentielles. Dans ce procès particulièrement, l'opinion de chacun de ces deux juges sur le compte de Train et sur celui de Blunden était exprimée sans la moindre contrainte ; il y était question des procès qu'ils avaient subis, de l'estime dans laquelle on les tenait dans leur voisinage, des circonstances qui avaient déterminé leur arrestation en dernier lieu. Ils sont d'une nature tout à fait confidentielle, et j'engage l'auteur de la présente motion à ne pas insister pour que de tels documents soient rendus publics, ni pour que leur contenu soit divulgué. Quant aux témoignages rendus au cours du procès, je ne saurais m'opposer, personne ne saurait s'opposer à leur publication, si l'honorable député pense qu'il y a lieu de faire la dépense de leur transcription.

La copie qui a été adressée au département est consignée dans nos archives, et je ne m'opposerais certainement pas à ce que l'honorable membre ou aucun autre compulsât ces témoignages rendus, naturellement, devant une cour de justice ; et je ne m'oppose pas davantage à ce que toutes les lettres que j'ai pu écrire ou qu'a pu écrire mon prédécesseur à l'égard de cette affaire soient mises devant le public. Mais je cherche à soustraire à la publicité,—et j'espère que l'honorable député sera du même avis,—les rapports des juges, autant qu'ils peu-

vent être d'une nature confidentielle, et tous les papiers d'une nature confidentielle qui ont trait à cette affaire. Il ne m'appartient pas, bien entendu, de me prononcer sur le bien fondé des jugements rendus dans ces causes. En ce qui regarde Blunden, particulièrement, les témoignages étaient contradictoires ; Blunden lui-même fut appelé à rendre témoignage et fut contre-interrogé par le représentant du ministère public. A chacun de tirer ses propres conclusions de la preuve. Je ne veux pas dire que je ne me suis pas formé d'opinion à la suite de mon examen de ces témoignages ; j'ai même exprimé une opinion dans certaines des lettres que j'ai écrites à des membres de la famille de Blunden ou à des personnes plaidant sa cause. Mais je ferai observer qu'il ne m'incombe pas et qu'il ne m'appartient pas de refaire la besogne exécutée par le tribunal à l'occasion de cette affaire ou d'aucune autre, que la décision ait été rendue par un jury ou par un juge. Tout dans cette cause est affaire de preuve. Il n'en peut guère être autrement, puisqu'il s'agit d'une infraction de la loi criminelle, et ce qui décide du sort de la cause, c'est dans une très grande mesure le choix que le juge fait des témoignages, dont les uns lui paraissent véridiques et les autres faux.

La cause en question est une de celles-là. C'était au juge,—puisque il n'y avait pas de jury, si je ne me trompe,—c'était au juge de décider si les témoins de la poursuite étaient plus croyables que ceux comparaissant en faveur de Blunden. Quand il s'agit de décider une question de cette nature, il est parfaitement clair que le juge ou le jury qui voient et entendent les témoins rendre leur témoignage, et qui probablement ont quelque connaissance particulière de la véracité des divers déposants, sont beaucoup plus à même que qui ce soit de décider de quel côté est la vérité. Ainsi donc, cette demande ayant été transmise au département de la Justice, à l'origine du moins, sous forme d'une affirmation par le condamné de son innocence et de son droit d'obtenir une nouvelle instruction de sa cause, mon prédécesseur, dont je partage entièrement l'avis, a jugé que nous ne pouvions intervenir dans la cause, si ce n'est à l'occasion d'un recours en grâce ; qu'il ne pouvait convenablement reviser la décision du juge ou du jury chargé de l'instruction d la cause ; qu'il ne pouvait prendre sur lui de dire que les témoins jugés véridiques par le juge ou le jury chargé de l'instruction du procès, ne l'étaient pas et que les témoins véridiques étaient ceux de l'autre partie. C'était là une décision qu'aucun ministre ne pouvait convenablement prendre, et je refusai de la prendre et d'intervenir dans ces conditions. Cela se passait il y a plus de dix-huit mois ; depuis les demandes de revision ont été nombreuses, et l'affaire a été remise à l'étude plusieurs fois. J'ai plus d'une fois eu occasion de compulser les témoignages pour m'assurer que rien ne m'avait échappé qui fût de nature à modifier mon opinion. La peine est assurément très longue, et c'est peut-être un cas où il serait à propos d'exercer le droit de grâce ; mais jusqu'ici la demande n'en a pas été faite.

Au contraire, ceux qui s'intéressent au prisonnier, n'ont jamais voulu signer un recours en grâce, sous prétexte que ce serait reconnaître comme juste la décision du tribunal. La prétention du prisonnier a toujours été que le ministre de la Justice devait intervenir et déclarer que le juge et le jury qui avaient jugé le procès avaient erré.

C'est de cette manière que la cause a été présentée, et je ne puis partager cette manière de voir. Je demande donc à mon honorable ami de modifier sa motion en ajoutant après le mot " documents " les mots : " pourvus qu'ils ne soient pas d'une nature confidentielle." Si mon honorable ami accepte cet amendement, je n'aurai aucune objection à déposer une copie de tous les documents, y compris les dépositions et toute la correspondance échangée avec le ministère de la Justice, relative à cette affaire.

M. R. L. BORDEN : Je considère que c'est ce que signifie la motion dans sa teneure actuelle, et il ne reste plus qu'à savoir ce qu'il faut entendre par documents confidentiels. Devons-nous comprendre que les rapports des juges dans ces causes, ont toujours été considérés comme confidentiels au point de ne pas pouvoir être déposés sur le bureau de la Chambre ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. R. L. BORDEN: Je crois me rappeler un cas où le rapport des juges a été déposé. C'est celui d'un jeune garçon qui avait été condamné dans le comté de Colchester ; M. F. A. Lawrence, qui a été nommé juge dernièrement était le procureur de la couronne et il s'est montré étonné et mécontent de la conduite du Gouvernement dans cette affaire. Je crois que le rapport du juge a été déposé sur le bureau de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que dans cette affaire le jeune homme a été purement et simplement gracié.

M. R. L. BORDEN : Autant que je me rappelle, un colporteur arménien a été trouvé mort et le jeune homme qui était dans le voisinage fut accusé de meurtre ou homicide et il basa entièrement sa défense sur un alibi. Après la sentence, mais je ne sais pas si c'est avant ou après avoir été envoyé au pénitencier, le condamné, sur les conseils de son avocat, signa un affidavit dans lequel il avouait avoir tiré sur le colporteur, mais accidentellement. Le Gouvernement, sans ordonner un nouveau procès, sans faire subir un contre-interrogatoire au prisonnier, sans attendre le rapport du

juge qui avait présidé au procès, fit ouvrir les portes du pénitencier et remit le prisonnier en liberté.

Le cas me paraît bien extraordinaire et si le ministre de la Justice voulait suivre ce précédent il n'aurait aucune difficulté à décider le présent cas. Mais je ne rappelle ces faits que pour démontrer que le rapport du juge Ritchie fut déposé sur le bureau de la Chambre et n'a pas été considéré comme un document confidentiel. Il est possible qu'il y ait d'excellentes raisons de considérer ces rapports comme des pièces confidentielles, mais, au premier abord, je ne les aperçois pas. Cependant, je suis prêt à me laisser convaincre.

Après avoir entendu l'exposition de la cause faite par mon honorable ami (M. Ward) le prisonnier proclame hardiment son innocence et refuse tout pardon. J'aimerais à savoir s'il demande un nouveau procès devant le tribunal ou à être entendu devant le ministre de la Justice.

M. WARD : Devant le tribunal.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce que j'avais compris aux remarques de l'honorable ministre de la Justice. Cet accusé a porté à la connaissance du Gouvernement des faits nouveaux qui n'ont pas été invoqués au procès et il demande, non son pardon puisqu'il se dit innocent, mais un nouveau procès devant un tribunal. C'est tout ce qu'il demande et je ne vois rien de déraisonnable dans la requête de cet accusé au Gouvernement. Je demande à ce dernier d'étudier la cause de nouveau. C'est assez rare qu'un condamné refuse d'être pardonné et insiste pour démontrer son innocence devant les tribunaux.

S'il est vrai qu'il a des faits nouveaux à faire connaître et de nouvelles preuves à soumettre, le cas mérite que le Gouvernement s'en occupe. Je ne crois pas que l'ancienne loi qui permettait un nouveau procès dans ces circonstances, ait été abrogée. Il ne peut donc pas y avoir de doute sur les pouvoirs du Gouvernement d'ordonner un nouveau procès et le cas me paraît assez étrange pour justifier cette intervention de la couronne.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, si on veut bien me le permettre, je rappellerai un débat qui a eu lieu, il y a quelques jours, sur un sujet de même nature et au cours duquel on a passé en revue la pratique suivie dans le département de la Justice ici et en Angleterre. L'honorable ministre de la Justice a expliqué, sans que personne l'ait contredit, que les rapports des juges, dans les cas semblables à celui-ci, sont toujours faits à la demande du département, tandis que dans les causes capitales le juge est toujours tenu d'envoyer un rapport du procès du département. L'honorable ministre de la Justice n'a pas prétendu l'autre jour et ne prétend pas aujourd'hui que dans tous les cas, sans aucune exception, ces rapports sont confidentiels, mais je ne sache pas qu'en dehors des causes capitales, le rapport d'un juge ait été déposé.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas une grande différence.

Sir WILFRID LAURIER : Dans une cause capitale, le juge est tenu de faire un rapport au département de la Justice ; dan les autres causes, s'il y a un recours en grâce, on demande invariablement, même dans les causes de minime importance, l'opinion du juge qui a présidé au procès et ce rapport est toujours considéré comme confidentiel.

M. R. L. BORDEN : Dans les deux cas, les rapports sont de même nature, sauf que dans le premier la loi oblige le juge à le faire, tandis que dans l'autre, il le fait à la demande du département de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER : Quand quelqu'un accompli un acte en exécution d'une disposition de la loi, il le fait sous la protection de cette loi, mais dans les cas comme celui-ci on demande l'avis du juge, uniquement parce qu'il est au courant de l'affaire, et la pratique ici et aussi en Angleterre, je crois, a toujours été de considérer ces rapports comme confidentiels.

Dans les causes capitales, cependant, l'honorable ministre de la Justice ne prétend pas que le rapport du juge ait ce caractère confidentiel. Il y a des cas où il est absolument nécessaire de déposer le rapport du juge. Il a cité l'affaire Riel et l'affaire Shortis. Il y en a un autre dans lequel on s'est écarté de la règle et où le rapport du juge a été rendu public.

J'ai oublié le nom, mais je me rappelle parfaitement les circonstances. Le cadavre d'un inconnu fut trouvé sur un chemin de campagne. Le contenu de son panier était intact et ses poches n'avaient pas été fouillées, de sorte que le vol n'était pas le mobile du crime. Le défunt était inconnu dans la localité et n'avait pu être tué par vengeance. Un jeune garçon de 16 ou 17 ans fut accusé du crime et condamné sur des preuves de circonstances. C'était le fils d'un pêcheur et il fut prouvé qu'il avait pris une de ces petites billes de plomb dont se servent les pêcheurs pour submerger leurs filets. La bourre du fusil était un morceau d'un journal hebdomadaire que son père recevait chaque semaine. Toutes les circonstances démontraient clairement que le coup avait été tiré par l'accusé et le jury le condamna. Son avocat ne s'était pas prévalu de la disposition de la loi permettant à l'accusé d'être entendu.

Après la condamnation, le ministre de la Justice et ceux qui avaient la responsabilité de son exécution, voulurent savoir le mobile qui avait poussé ce jeune homme au crime. Il fit une confession à son pasteur—je crois qu'il appartenait à la religion méthodiste—et avoua avoir pris une bille de plomb d'un filet de son père et l'avoir mise dans sa

poche, au cas où il rencontrerait un ours. Un jour il crut voir un ours, mais en s'approchant de plus près, il s'aperçut que c'était une vache. Dans son excitation il oublia de rabattre le chien du fusil. Il le remit sous son bras, le coup partit et tua l'inconnu qui venait à une certaine distance en arrière.

Il était certain de n'avoir pas été vu, et crut que son plus sûr moyen de défense était de nier. Mais après le procès, il fit à son pasteur cette confession qui avait toutes les apparences de la sincérité. On considéra que bien qu'il eut tué cet homme, il n'avait pas commis de meurtre et il fut pardonné.

M. R. L. BORDEN : Ma prétention est que c'est au jury et non au Gouvernement que les circonstances étranges que l'honorable premier ministre vient de raconter auraient dû être soumises.

Sir WILFRID LAURIER : Si ces faits avaient été connus du jury, très bien, mais ils ne l'avaient pas été. Dans cette affaire nous avons déposé tous les documents sur le bureau de la Chambre. Quant à la présente motion, je considère que l'honorable ministre de la Justice demande une chose bien raisonnable. Si la motion est modifiée par l'addition des mots " non confidentiels ", les documents seront déposés et mon honorable ami verra alors s'il doit persister à demander un nouveau procès.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln) : Je ne connais guère les détails de cette affaire, mais je ne puis pas approuver l'attitude que prend l'honorable ministre de la Justice. Puisqu'il n'est pas certain si cet homme a subi son procès devant un jury ou non, puisque l'accusé proteste de son innocence et demande un nouveau procès par jury, l'honorable ministre de la Justice prend une grande responsabilité en refusant cette demande.

Il dit qu'il n'est pas en faveur de recommencer les procès devant le ministère de la Justice, ni de faire intervenir le département dans les jugements des tribunaux pour les infirmer. Je suis aussi de cet avis, mais ici on ne demande pas au département d'entendre la cause. Le geste de cet accusé qui, après trois ans de détention, refuse d'être pardonné, est un bon point en sa faveur. J'ai plus de sympathie pour le prisonnier qui agit ainsi que pour celui qui implore la clémence. Cet homme persiste à dire qu'il n'a pas volé ces animaux et il demande que le procès soit repris au milieu de ceux où le délit a été commis, et cette attitude du prisonnier doit plaider en sa faveur. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) fait de l'arbitraire quand il exige que ce prisonnier s'avoue coupable, avant qu'il puisse faire quelque chose pour lui.

Tout accusé a droit à un procès équitable. L'honorable ministre de la Justice dit que celui-ci en a eu un, autant qu'il a pu s'en convaincre. Qu'a-t-on a redouter d'un nouveau procès par jury. Le prisonnier dit qu'il a découvert de nouvelles preuves depuis sa condamnation et alors on devrait lui fournir l'occasion de les faire valoir.

Un mot maintenant de la nature confidentielle de ces rapports des juges. Je possède une expérience de plus de vingt ans dans les affaires de cette nature et je dis que ce qu'un juge fait en vue de la publicité vaut mieux que les choses qu'il fait et qui ne doivent pas être rendues publiques. Je ne veux pas du tout laissé entendre qu'un juge appelé à faire un rapport confidentiel ne dira pas la vérité, mais il apportera plus de soin à la préparation de son rapport s'il sait qu'il sera rendu public et exposé à la critique.

Je ne dirai rien de la distinction que fait l'honorable premier ministre entre un rapport sollicité et un qui ne l'est pas. Mais pourquoi un rapport sur une affaire capitale ne serait-il pas confidentiel et un rapport sur une autre affaire le serait-il ? N'y a-t-il pas d'autre raison que l'un est sollicité et que l'autre ne l'est pas ? Les deux font partie des devoirs d'un juge. La loi exige que dans une cause capitale le juge fasse un rapport. La loi exige aussi que dans une cause qui n'est pas capitale il fasse un rapport si le département de la Justice lui en demande un. Dans les deux cas il donne son avis sur la question de savoir si l'accusé doit être mis en liberté ou subir un nouveau procès. Si ce qu'il dit d'une cause capitale ne doit pas être considéré comme confidentiel, je ne vois pas pourquoi la même règle ne s'appliquerait pas au rapport qu'il fait sur une affaire qui n'est pas capitale.

Dans le cas actuel l'accusé a été condamné à dix ans de détention et je considère que ce que l'on doit faire, même si cet amendement est accepté, c'est de laisser entendre aux juges que leurs rapports ne seront pas considérés comme confidentiels, que la cause soit capitale ou non.

M. W. A. GALLIHER (Kootenay) : Je ne connais ni le pour ni le contre du cas en question, mais j'aurais une ou deux remarques à faire sur le sujet général qui nous occupe. J'ai habité quelques années la partie du pays que représente aujourd'hui mon honorable ami (M. Herron) et j'y ai occupé très souvent comme procureur de la couronne.

M. R. L. BORDEN : Les accusés étaient-ils toujours acquittés ?

M. GALLIHER : C'est possible. L'honorable député d'Alberta admettra avec moi qu'un grand nombre des prisonniers, du moins à cette époque—de 1888 à 1896—étaient accusés d'avoir volé ou tué des bestiaux et qu'il était extrêmement difficile d'obtenir une condamnation. L'honorable chef de l'opposition demande en plaisantant si tous les accusés étaient acquittés, alors

que j'occupais comme procureur de la couronne, cependant je puis dire sans faux orgueil que je crois avoir été le premier procureur de la couronne qui ait réussi a faire condamner un accusé, pour vol de bestiaux, dans cette partie du pays.

Quoi qu'il en soit, ces vols ou ces messacres de bestiaux—quelquefois par des Indiens, quelquefois par les blancs— causaient de graves soucis aux propriétaires de ranches. A cette époque et tant que la justice a continué à être administrée par le gouvernement fédéral, et par conséquent, en 1904, date du procès en question, la loi disait que si la valeur de la propriété volée ne dépassait pas $500—c'est peut-être $300—l'accusé n'avait pas droit à un procès par jury.

Le prisonnier n'avait pas le choix ; il devait subir un procès sommaire devant un juge. Telle était la loi à l'époque où j'habitais cette partie du pays et je suppose que le prisonnier a été jugé comformément à la loi telle qu'elle existait à cette époque, c'est-à-dire devant un juge, et sans jury. Je répète que je n'ai rien à dire sur la justice ou l'injustice de la sentence, mais je trouve qu'une détention de dix ans est une peine très sévère.

Je crois savoir que cette sentence a été prononcée par un juge qui en était à sa première cause de vol de bestiaux et que la sévérité de cette sentence eut un effet salutaire dans tout ce pays d'élevage. Cela, naturellement, ne veut pas dire que cet homme est coupable. Je parle simplement de la situation de cette partie du pays à cette époque, comme en peut témoigner, j'en suis sûr, l'honorable député d'Alberta (M. Herron).

M. JOHN HERRON (Alberta) : Depuis deux ans j'ai reçu beaucoup de lettres de ma circonscription électorale, au sujet de cette affaire. Le frère et d'autres parents du condamné m'ont demandé de porter l'affaire devant le ministre de la Justice, et des demandes de même nature me sont parvenues de différentes personnes des environs. Je me rappelle le procès et tous ses incidents. Beaucoup de gens de la région croient que cet homme a été injustement puni et demandent pour lui un nouveau procès. A deux reprises j'ai communiqué ces requêtes au ministre de la Justice, mais sans beaucoup d'espoir d'obtenir un nouveau procès. Je crois aussi qu'on n'a pas rendu justice à cet homme, et on me dit qu'il a des faits nouveaux à soumettre au tribunal. Je considère que le Gouvernement fera un acte de justice en étudiant l'affaire de nouveau et en accordant un autre procès.

M. WARD : Je consens à accepter l'amendement proposé par l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth). Cependant, je voudrais savoir s'il me permettra d'examiner les rapports des juges. Dans ses premières remarques il m'a offert de me laisser examiner tout le dossier, mais si je pouvais voir les rapports, cela pourrait aider à régler la question. Il est inutile de citer l'article du code—le ministre le connait sans doute—qui lui permet de consentir à notre requête et d'accorder un nouveau procès devant un juge et un jury.

Après avoir fini mes explications, il y a quelques instants on m'a remis un affidavit daté du 13 février, déclarant qu'il existe des faits nouveaux. On prétend prouver que le nommé Train fut vu avec un troupeau la veille du jour où la gendarmerie à cheval le surprit en train d'abattre des animaux. Il conduisait son troupeau d'un endroit à un autre et semblait venir du ranche de M. G. Lowe, de Calgary. En présence de cette déclaration et des autres preuves que le prisonnier se dit prêt à fournir, l'honorable ministre ne peut faire autrement que d'étudier de nouveau sérieusement la question d'un nouveau procès. Je me ferais un plaisir d'étudier avec lui cette déclaration et certains autres faits que j'ai en ma possession, en vue d'arriver à ce résultat. J'accepte l'amendement de l'honorable ministre de la Justice.

L'hon. M. AYLESWORTH : Mon honorable ami a exprimé le désir de prendre connaissance, personnellement, des rapports des juges dans cette affaire. Ma seule objection, c'est l'effet que cette divulgation, même à une seule personne, pourrait avoir sur l'esprit des juges. C'est une faveur que nous fait un juge qui envoie un rapport sur une cause de cette nature. Nous lui demandons de nous faire cette faveur en nous envoyant un rapport confidentiel. Si nous adoptons pour règle de déposer ces rapports sur le bureau de la Chambre, les juges refuseront à l'avenir d'en faire, ou ils se garderont bien de n'y rien mettre qui ne puisse être publié. Alors ces rapports n'auraient plus aucune valeur. Actuellement ils savent qu'ils parlent confidentiellement et ne se gênent pas pour dire ce qu'ils pensent des témoins et des parties au procès, ce qu'ils ne feraient pas et ce qu'on ne pourrait pas leur demander de faire, si le rapport devait être rendu public.

M. R. L. BORDEN (Carleton), (Ont.) : Il serait peut-être à propos d'amender le code et d'obliger les juges à faire ces rapports. Je ne vois pas pourquoi il faille les leur demander comme une faveur. Le changement n'empêcherait pas de continuer à traiter ces rapports comme des documents confidentiels, si on croit que cela vaut mieux, comme je suis porté à le croire. Mais je considère que c'est une anomalie que le Gouvernement, que la couronne, en qui réside le droit de grâce, soit obligé de demander comme une faveur à des juges ce qu'il pourrait exiger d'eux comme un droit.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

AVIS D'UNE INTERPELLATION SUR LA NOMINATION DE M. R. A. E. LEECH.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Je désire donner avis au Gouvernement que très prochainement, sur la proposition de passer aux subsides, je proposerai une résolution tendant à blâmer la nomination de M. R. A. E. Leech au poste de directeur de la distribution des grains de semence dans l'Alberta et la Saskatchewan.

(La séance est levée à six heures.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 20 février 1908.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 101), déposé par M. Macpherson, concernant la compagnie du pont et du chemin de fer terminus de Fort-William.

DEPOT D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LES LIQUIDATIONS.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (n° 102) tendant à modifier la loi sur les liquidations.

L'objet de ce projet de loi est de modifier la loi sur les liquidations afin de désigner devant quel tribunal on pourra interjeter appel dans la province du Manitoba. Dans les provinces d'Ontario et de Québec, il y a une cour d'appel pour instruire ces causes. Au Manitoba, bien qu'il y ait maintenant une cour d'appel, l'appel a lieu devant le tribunal au complet. Nous proposons cet amendement à la demande du procureur général du Manitoba, afin d'autoriser la cour d'appel de cette province à entendre les appels.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

ENLEVEMENT DES TRONCS D'ARBRES DANS LE FLEUVE SAINT-JEAN.

M. FOWLER (par M. Taylor) demande :

1. L'enlèvement des troncs d'arbres dans le fleuve Saint-Jean, au cours de la dernière saison, a-t-il été adjugé sur soumissions?
2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues? Qui a obtenu l'entreprise et à quel prix?
3. Quel a été le coût total des travaux?
4. S'il n'y a pas eu de marché administratif, qui a fait les travaux et quel a été le coût de ceux-ci?
5. Comment a-t-on disposé des billes et troncs d'arbres enlevés de la rivière?
6. Si les travaux n'ont pas été adjugés à l'entreprise, combien de temps a-t-on pris pour les exécutés?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Travaux publics) :

1 et 2. Non.
3. $2,072.81.
4. Les travaux ont été exécutés par une équipe d'hommes employés par ce département, sous la direction de A. L. Peatman, contremaître.
5. On a retiré les tronc d'arbres sur la rive au-dessus du niveau de la crue des eaux.
6. Du 20 de juillet au 31 d'octobre.

M. A. W. FRASER, C.R.

M. MARSHALL (par M. Taylor) demande :

M. A. W. Fraser, C.R., d'Ottawa, est-il retenu à titre d'avocat (ou de conseil) adjoint à un avocat au sujet de l'acquisition des propriétés situées sur le côté ouest de la rue Sussex, emplacement des édifices administratif projetés? Dans l'affirmative, quelle somme lui a été payée? Et combien doit-il encore recevoir?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1. Oui.
2. Il a reçu un acompte de $1,000. Sa rétribution dépendra de la somme d'ouvrage qu'il accomplira.

M. MARSHALL (par M. Taylor) demande :

1. Combien d'argent M. A. W. Fraser, C.R., d'Ottawa, a-t-il reçu, depuis 1906, du département des Travaux publics, ou par son entremise?
2. Quelle était la situation de M. A. W. Fraser, C.R., d'Ottawa, comme avocat, vis-à-vis le département des Travaux publics?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (au nom du ministre des Travaux publics) :

1. $2,023.35.
2. Il n'avait aucun rapport avec le département des Travaux publics.

QUAI DANS LA RIVIERE NICOLET.

M. MONK (par M. Sproule) demande :

1. Quel a été jusqu'à ce jour, le coût du quai à l'embouchure de la rivière Nicolet?
2. Les travaux de ce quai ont-ils été exécutés à l'entreprise ou en régie?
3. Quelles personnes ont été employées par le Gouvernement pour surveiller ces travaux? Quel salaire leur a été payé, par jour, et quel montant total leur a été payé jusqu'au 11 février 1908?
4. Ces travaux ont-ils été inspectés, et par quel fonctionnaire? A quelle date le Gouvernement a-t-il accepté les travaux?
5. Quel montant total a été dépensé jusqu'à ce jour pour la construction de ce quai?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Travaux publics) :

1 et 5. Coût total du quai vis-à-vis la scierie Ball, $3,550.91.

2. En régie.

3. a) contremaître des travaux, John O'Shaughnessy ; b) salaire, $3 par jour ; c) montant total payé, $75.

4. Le quai a été construit par l'ingénieur ordinaire M. J. L. Michaud qui l'a inspecté et accepté.

## COUT MOYEN DE HANSARD PAR COLONNE.

M. SINCLAIR demande :

Combien coûte en moyenne, par colonne, la publication du compte rendu officiel des débats?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

Le coût moyen de la publication du compte rendu officiel des débats de la Chambre, calculé d'après les dépenses de la dernière session, est de $5.43, par colonne.

Sommaire.

| | |
|---|---|
| Coût de l'impression et du papier, d'après un état fourni par l'imprimeur du Roi.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $2 50 |
| Dépenses fixes, à savoir: appointements des sténographes, des traducteurs, etc., d'après un état fourni par le secrétaire du comité des débats.. .. .. .. .. .. .. | 2 93 |
| Coût total, par colonne.. .. .. .. | $5 43 |

## PATURAGE ET TERRES A IRRIGUER.

M. LENNOX demande :

1. Quelles terres ont été mises à part pour des fins de pâturages ou pour les rendre propres à la culture au moyen de l'irrigation, dans la zone décrite comme suit: townships 12 et 19 inclusivement, dans les rangs 15 à 21, les deux inclusivement, à l'ouest du 4e méridien?

2. Quand ces terres ont-elles été ainsi mises à part, et pour quelle période de temps le Gouvernement se propose-t-il de maintenir cette réserve?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je demande que cette question demeure inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## QUAI DE SAINT-ANICET.

M. BERGERON demande :

Le ministre de la Marine ayant déclaré qu'aucuns deniers n'ont été dépensés pour la construction ou la réparation du quai de Saint-Anicet, le département des Travaux publics, ou quelque autre département, a-t-il fait des dépenses pour ce quai depuis 1896?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Travaux publics) :

Le département des Travaux publics a dépensé (de 1896 à 1907) $4,553.55.

## RECLAMATION DE TRURO (N.-E.), CONTRE L'ETAT.

M. STANFIELD (par M. Taylor) demande :

1. Le gouvernement fédéral a-t-il en aucun temps reçu le compte suivant de la ville de Truro:

Le gouvernement du Canada à la ville de Truro, Dt.:

| | |
|---|---|
| Taxe pour le front de l'Esplanade, 840 pieds à 50 cents.. .. .. .. .. .. .. | $ 420 00 |
| Rue Brunswick, 353 pieds à 50 cents.. | 176 50 |
| Rue Prince, côté est, 1,480½ à 50 cents. | 740 50 |
| | $1,337 00 |

2. Dans l'affirmative, ce compte a-t-il été payé?

3. Dans la négative, pourquoi?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Aucun compte semblable n'a été reçu, autant qu'on peut s'en assurer.

## TERRAINS HOUILLERS DANS L'OUEST.

M. AMES (par M. Taylor) demande :

Relativement à chacun des blocs ci-dessous mentionnés que le gouvernement a concédés à titre de terrains houillers, savoir: sections 2, 4, 9, 15, 17 et 18, township 7, rang 3, à l'ouest du 5e méridien:

1. Quand et de qui a été reçue la première demande d'achat?

2. Quand et à qui la première concession de droits miniers a-t-elle été faite?

3. Quels transferts de droits ont été enregistrés; quelles étaient les dates de ces transports, et quand ont-ils été enregistrés au département?

4. Quel est, à la connaissance du département, le propriétaire ou l'occupant actuel?

5. Quels sont les noms et quelles sont les adresses de chaque compagnie ou personne ci-dessus mentionnée?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je demande que cette question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

M. AMES (par M. Taylor) demande :

En ce qui concerne chacun des blocs ci-dessous mentionnés que le Gouvernement a concédés comme terrains houillers:

Section 13, township 9, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.

Section 16, township 10, rang 3, à l'ouest du 5e méridien.

Section 15, township 11, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.

Section 20, township 12, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.

Section 5, township 12, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.

Section 21, township 19, rang 7, à l'ouest du 5e méridien.

1. Quand et par qui a été faite la première demande d'acquisition?
2. Quand et à qui a été fait la première concession de droits miniers?
3. Quels transferts de droits ont été enregistrés, quelle est la date de chaque transfert et la date de son enregistrement?
4. Quel en est le propriétaire ou occupant?
5. Quels sont les nom et l'adresse de chaque compagnie ou personne visée ci-dessus?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Je demande aussi que cette question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

## AGENT DES RECLAMATIONS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. CROCKET (par M. Daniel) demande :

1. Quand a été créé l'emploi d'agent du contentieux sur l'Intercolonial?
2. E. H. Allen a-t-il occupé cet emploi.
3. Quand a-t-il été nommé et quel était son salaire?
4. A-t-il démissionné? Dans l'affirmative, quand et pour quelles raisons?
5. Lui a-t-on nommée un successeur. Dans la négative, quand la nomination se fera-t-elle?
6. Qui remplit les fonctions d'agent du contentieux sur l'Intercolonial?

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

1. Au mois de novembre 1900.
2. Oui.
3. Au mois de novembre 1901; $133.33, par mois.
4. Le 28 janvier 1908; il n'a pas motivé sa démission.
5. Non.
6. M. George Ackman.

## CONCESSION DE TERRE.

M. LAKE (par M. W. J. Roche) demande:

Au sujet de la demie Est de la section 36, township 31, rang 25, à l'ouest du 3e méridien:

1. Cette terre a-t-elle été demandée à titre de homestead? Dans l'affirmative, par qui et à quelle date?
2. Des lettres patentes ont-elles été octroyées? Dans l'affirmative, en faveur de qui et à quelle date?
3. Et, dans le cas d'achat, quel a été le prix et qui a fait l'achat?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Non.
2. Oui, par Benjamin E. Chaffey, le ¼ nord-est et la ½ nord du ¼ sud-est, le 9 avril 1907; la ½ sud du ¼ sud-est, le 9 mars 1907.
3. Il n'y a pas eu d'achat. Ces terres ont été échangées contre des scrips donnés aux métis et elles ont été cédées à M. Chaffee, qui en détient les titres.

## TERRES RESERVEES POUR LE POSTE DE LA QUARANTAINE.

M. AMES demande :

1. Le Gouvernement a-t-il récemment concédé les terres réservées pour le poste de la quarantaine dans les environs ou à proximité de la ville d'Estevan (Sask.)?
2. Dans l'affirmative, ces terres ont-elles été offertes à l'enchère publique, et accordées, dans tous les cas, aux plus hauts enchérisseurs?
3. Qui ont été les adjudicataires, et quels ont été les prix payés?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui.
2. Oui.
3. M. John C. Firm, le ¼ nord-est de la section 18 du 1er township, dans le 8e rang à l'ouest du 2e méridien, au prix de $3.50 par acre.

M. James Rutherford, le ¼ nord-est de la section 16 du 1er township dans le 9e rang à l'ouest du 2e méridien, au prix de $3 par acre.

M. Thomas H. Henderson, le ¼ sud-est de la section 16 du 1er township dans le 8e rang à l'ouest du 2e méridien, au prix de $4 par acre.

Ces ventes sont faites aux conditions suivantes : cultiver au moins 20 acres et résider sur les lieux pendant 12 mois consécutifs.

## CONSEIL DE CONCILIATION.

M. E. U. MACDONALD demande :

1. Combien de demandes ont été faites pour conseil de conciliation et d'enquête en vertu de la loi concernant les enquêtes en matière de différends industriels de 1907, depuis qu'elle a été mise en vigueur?
2. Combien de conseils ont été constitués en vertu de cette loi?
3. Combien de différends ont été réglés, sans qu'il y ait eu grève, quand les prescriptions de la loi ont été invoquées?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) :

1. Vingt-neuf dans le cas de mines et d'industries ayant trait aux services d'utilité publique ; une dans le cas d'autres industries.
2. Vingt-six dans le cas de mines et d'industries ayant trait aux services d'utilité publique ; un dans le cas d'autres industries.

A une exception près, tous les différents soumis à des conseils de conciliation ont été réglés. Les grèves ont été évitées ou ont pris fin immédiatement. La grève des houilleurs de Springhill, qui a duré du 1er août au 31 octobre est la seule pendant laquelle le travail a été interrompu après la soumission du différend à un conseil de conciliation. Quatre enquêtes ont lieu actuellement.

## DEPENSES FAITES A MONTREAL, A QUEBEC, ETC.

M. ROBITAILLE demande :

1. Combien d'argent a été dépensé, dans le cours des cinquante dernières années, pour le

port de Montréal: 1) pour les quais; 2) pour dragage dans le port; 3) pour amélioration du transport, élévateurs à grain, voies de garage, etc.; 4) pour dragage entre Montréal et Québec?

2. Combien d'argent a été dépensé, durant les cinquante dernières années, pour le port de Québec?

Le très hon. Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je demande que la question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

## SOUS-SOL DE L'EDIFICE LANGEVIN.

M. TAYLOR demande :

1. Le sous-sol de l'édifice Langevin est-il occupé pour des fins administratives?

2. Dans l'affirmative, combien de fonctionnaires se tiennent dans le sous-sol; quels sont leurs noms; et quels sont leurs heures de travail?

3. Quelque rapport touchant l'éclairage défectueux, la mauvaise ventilation, et la condition insalubre de ces bureaux est-il parvenu à l'un quelconque des départements administratifs?

4. Dans l'affirmative, a-t-on pris des mesures dans le but de remédier à l'état de choses dont on s'est plaint?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Oui, par le département des Postes.

2. Il y a dans le sous-sol quarante-six employés dont voici les noms :

MM. W. D. O'Brien, R. Greenfield, J. Briggs, J. H. Lewis, M. J. Mahon, W. Ferguson, J. L. Spence, P. B. Dunne, C. P. Dontigny, J. P. Chilton, J. Murphy, G. Elbourne, W. H. Murphy, P. Kehoe, W. J. H. Pearce, L. Durocher, J. T. McElroy, P. Mahoney, W. H. Cheney, T. J. Nolan, J. H. Nolan, J. H. Jones, S. Dawson, O. May, D. E. McIntyre, J. Marier, E. T. Edwards, W. H. Jeffery, C. A. Devlin, H. Chamberlin, W. Cooch, J. H. Elliott, J. Bell, A. Bernier, P. Braceland, W. Stirling, R. J. Edwards, M. J. Harrington, C. F. Gagné, S. E. Day, J. Burns, L. Labonté, A. Chartrand, T. A. Caffarati, P. L. Dodd, T. O'Connor, P. Higgerty.

Ils travaillent de neuf heures et demie du matin à quatre heures et demie du soir, sauf une interruption d'une heure et un quart pour le lunch.

3 et 4. L'état insalubre des bureaux a été signalé au directeur général des Postes qui s'occupe actuellement de cette question.

## BAIONNETTES DES FUSILS ROSS.

M. TAYLOR demande :

1. Quelles dispositions a-t-on prises pour avoir des baïonnettes pour les fusils Ross déjà livrés à l'Etat?

2. Des baïonnettes sont-elles disponibles pour ces fusils?

3. La baïonnette du fusil Lee-Enfield s'adapte-t-elle au fusil Ross?

4. La baïonnette du fusil Lee-Enfield a-t-elle été fournie aux soldats des corps permanents?

5. Ont-ils pu l'adapter au fusil Ross?

6. A-t-on eu quelque difficulté à l'adapter au fusil Ross ou à s'en servir avec ce fusil?

M. ROBITAILLE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre de la Milice) :

1. Vingt baïonnettes fabriquées d'après un modèle suggéré par le département ont été, l'été dernier, mises entre les mains des soldats à titre d'essai et elles ont été jugées satisfaisantes. On prend maintenant des mesures pour faire fabriquer au Canada assez de baïonnettes pour les fusils déjà livrés ou commandés.

2. Non.

3. Non.

4. Le fusil Lee-Enfield avec sa baïonnette a été fourni à la troupe permanente.

5 et 6. On n'a pas tenté d'accomplir cette tâche impossible.

## PORT DE JOURNAUX HEBDOMADAIRES.

M. ARMSTRONG demande :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu le télégramme suivant de D. F. McLean, président de l'association de la presse de la Nouvelle-Ecosse :

" Au nom de l'association de la presse de la Nouvlle-Ecosse, je proteste énergiquement contre la décision arbitraire prise à l'égard des frais de port concernant les journaux hebdomadaires de la Nouvelle-Ecosse, telle que spécifiée dans la modification récente apportée à la convention postale entre le Canada et les Etas-Unis."

2. Quelle décision le Gouvernement se propose-t-il de prendre à cet égard?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. Le département des Postes ne peut pas consentir à un arrangement qui mettrait les journaux hebdomadaires des Etats-Unis sur le même pied que les journaux quotidiens. L'expérience a démontré que ceux-ci n'offrent pas d'inconvénient ; cependant, à cause d'un classement différent, le département des Postes des Etats-Unis reçoit parmi les dépêches plusieurs publications hebdomadaires qui ne sont pas des journaux, mais des brochures d'annonces que le Canada ne peut pas recevoir comme journaux. Permettre à ces publications hebdomadaires d'entrer au pays, ce serait ouvrir nos portes à une masse d'annonces sans valeur que le département a jugé à propos d'exclure, il y a un an, et qu'il a réussi à faire disparaître complètement des dépêches canadiennes.

Cependant, les éditeurs des journaux hebdomadaires du Canada peuvent expédier leurs publications aux bureaux des Etats-Unis d'où ils seront transmis par la poste à raison de un cent par livre.

## PRIMES AUX AGENTS D'IMMIGRATION.

M. CLEMENT demande :

1. Le Gouvernement a-t-il offert ou payé des primes spéciales aux agents d'immigration dans l'Ontario?
2. Dans l'affirmative, à qui des primes ont-elles été payées?
3. James S. Waugh, de Chatham, a-t-il reçu quelque prime ou rémunération spéciale pour avoir placé des immigrants?
4. Dans l'affirmative, quel montant a-t-il reçu, en sus de l'émolument régulier de $2, pour placer des immigrants?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Non.
2. ———
3. Non.
4. ———

## REMBOURSEMENTS FAITS PAR LE DEPARTEMENT DES DOUANES.

L'hon. M. FOSTER (par M. Sproule) demande :

Quels sont les principaux détails concernant les remboursements faits par le département des Douanes : de $59,511.51 à l'American Cereal Company; de $15,753.11 à Walker & Sons; et de $74,191.11 à la compagnie Massey Harris dans le cours de l'exercice 1905-1906, comme il est mentionné dans le rapport de l'auditeur général? Et en vertu de quel article de la loi des douanes les remboursements ont-ils été faits?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

Les remboursements mentionnés dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice clos le 30 juin 1906, représentaient des drawbacks accordés sur des articles devant être exportés du Canada, aux termes de l'article 274 de la loi douanière alors en vigueur (chapitre 32 des Statuts refondus du Canada, de 1886).

Voici les principaux détails concernant ces drawbacks :

On a remboursé à la compagnie American Cereal les droits sur du grain et d'autres ingrédients ayant servi à la fabrication de farineux alimentaires exportés.

On a remboursé à MM. Hiram Walker et fils les droits sur des bouteilles et d'autres articles dont ils s'étaient servis pour fabriquer des spiritueux qui ont été exportés.

On a remboursé à la compagnie Massey-Harris les droits sur le fer et autres matériaux employés dans la fabrication d'instruments aratoires, etc., qui ont été exportés.

## LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE MUTUAL RESERVE, DE NEW-YORK.

M. GAUVREAU demande :

1. Le ministre des Finances sait-il que la compagnie d'assurance Mutual Reserve, de New-York, est actuellement entre les mains d'un séquestre ou syndic aux Etats-Unis?
2. Le département se propose-t-il de surveiller les intérêts des assurés de cette compagnie en Canada?
3. Dans l'affirmative, par quel moyen?
4. Quel est le nombre de polices de cette compagnie en vigueur actuellement au Canada?
5. Quel est le montant du dépôt de cette compagnie entre les mains du Gouvernement à l'heure aceulle?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Le ministre sait que la compagnie d'assurance sur la vie Mutual Reserve, de New-York, est actuellement en liquidation et que des sequestres ont été nommés pour procéder à cette liquidation.

2 et 3. Le département s'occupe actuellement des intérêts des assurés canadiens. On nous a représenté que les procédures commencées à Toronto en vertu de la loi sur les liquidations sont destinées à protéger les intérêts des assurés canadiens.

4. Le nombre des polices de la compagnie actuellement en vigueur au Canada est inconnu, car le dernier rapport que la compagnie devait, aux termes de la loi, fournir au département est daté du 31 décembre 1906. A cette date-là le nombre des polices en vigueur était de 2,044 qui représentaient $3,919,142 d'assurances ; 303 polices représentant $571,400 d'assurances donnaient droit à la participation aux bénéfices.

5. Le dépôt de la compagnie entre les mains du receveur général du Canada est de $265,066.66, valeur au pair des effets ; il y a un autre dépôt de $62,250 entre les mains de fidéicommissaires canadiens représentant le receveur général—en tout, $327,316.66.

## COMMISSAIRES DES CEREALES.

M. STAPLES demande :

1. Quels sont les membres de la commission des céréales?
2. Combien de temps ont-ils été employés?
3. Quel a été, jusqu'à ce jour, le coût total de la commission?
4. Quelles décision le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre à la suite du rapport de la commission?
5. Les témoignages entendus devant la commission ont-ils été imprimés pour distribution?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. M. John Miller, de Indian-Head (Sask.), président.

M. Wm McNair, de Keys (Man.).

M. G. E. Goldie, de Ayr (Ont.).

M. J. R. Boyle, d'Edmonton (Alberta), secrétaire, du 20 juillet au 24 décembre 1906.

M. Ernest Neild, de Toronto (Ont.), secrétaire du 15 mai au 5 décembre 1907.

2. Du 19 juillet 1906 au 5 décembre 1907.
3. $30,797.21.
4. La question est à l'étude.
5. Non.

INCIDENT.—RETARD DANS LA PUBLICATION DES DISCOURS PRONONCES EN FRANÇAIS.

M. H. S. BELAND (Beauce). (Texte) : Monsieur l'Orateur, je désire proposer l'ajournement de la séance, afin d'avoir l'occasion de discuter la question de la publication du texte des discours français dans les vingt-quatre heures qui suivent la séance où ils ont été prononcés.

Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, qu'à la séance d'hier, un certain nombre de discours ont été prononcés en français, cette partie-là du débat ayant pris fin vers les cinq heures de l'après-midi, et la séance elle-même, tel que le prescrit le règlement pour les mercredis, s'est terminée à six heures. Maintenant, si vous consultez le compte rendu des débats de la séance d'hier vous verrez à la page 3570 la note suivante :

MM. Ethier, Boyer et Rivet ayant aussi pris la parole en français, le compte rendu de leur discours sera publié dans une édition ultérieure.

Or, je prétends que cet avis indique un état de choses absolument intolérable, qui demande un remède prompt et énergique. Nous avions toujours compris que le français et l'anglais étaient sur le même pied et que le compte rendu des débats de cette Chambre devait contenir simultanément les discours prononcés dans les deux langues. Il s'agit donc de connaître la cause d'un pareil état de choses afin d'y porter remède. Dans ce cas-ci, où est cette cause ? Est-ce à l'Imprimerie nationale, et n'y est-on pas suffisamment outillé et pourvu d'ouvriers pour qu'il soit possible de publier ce débat français dans les vingt-quatre heures ?

La cause de ce retard proviendrait-elle du service sténographique ? Nous avons deux sténographes français, et j'ai raison de croire que, dans le cas qui nous occupe, ils se sont très bien acquittés de leur tâche, en transmettant au fur et à mesure et en temps convenable à l'Imprimerie nationale, la transcription de la sténographie de ces discours, qui auraient pu être publiés avec le reste du compte rendu de la séance, vers l'heure habituelle, c'est-à-dire vers dix ou onze heures de l'avant-midi. Le retard n'est donc pas dû au service sténographique, et nous devons en chercher la cause ailleurs. La dernière copie a été expédiée de bonne heure ce matin à l'imprimerie, et cependant le compte rendu officiel ne nous donne pas les discours de MM. Ethier, Boyer et Rivet.

Il est donc évident que la cause de ce retard n'est pas due aux sténographes qui ont fait tout ce qui dépendait d'eux. Il est vrai qu'ils ne sont que deux pour recueillir les discours prononcés en langue française, et si plus tard on vient à constater que ce personnel n'est pas suffisant, on pourra y remédier. Mais il paraît que les typographes de langue anglaise sont incapables de

Sir WILFRID LAURIER.

composer le français, tandis que les typographes français peuvent composer également le français et l'anglais. De là retard quand le nombre de ces derniers est insuffisant pour exécuter le travail dans les deux langues. Je dis que c'est là un état de choses absolument intolérable et qu'il importe de le signaler à l'autorité compétente afin qu'elle prenne tout de suite les moyens d'y remédier. Si le nombre des typographes français n'est pas suffisant, qu'on l'augmente de façon à donner pleine satisfaction aux députés qui, suivant leur droit, jugent à propos de parler français.

Si c'était la première fois que la chose arrive, je n'aurais pas proposé l'ajournement de la séance afin de soulever la question. Mais dans une circonstance antérieure dont la date m'échappe, un discours français a été retardé considérablement pour la même cause.

Je crois donc de mon devoir de proposer l'ajournement de la séance.

M. LAVERGNE (Montmagny). (Texte) : Monsieur l'Orateur, on me permettra de dire quelques mots à l'appui des remarques que vient de faire l'honorable député de la Beauce (M. Béland). Les observations de mon collègue sont parfaitement justes et je crois qu'elles reflètent non seulement les sentiments des députés de langue française, mais aussi de ceux de langue anglaise.

Je suis informé, de source certaine, que la copie sténographiée des discours français prononcés hier dans cette Chambre a été envoyée à bonne heure à l'Imprimerie nationale. Les deux sténographes français ayant travaillé toute la nuit pour préparer cette copie, il n'y a pas de leur faute dans ce retard. Si le mal existe quelque part c'est à l'Imprimerie nationale qu'il faut s'en prendre.

Comme l'a dit le député de la Beauce, d'ailleurs, ce n'est pas la première fois que la chose arrive. Il y a une couple d'années, je crois, lors du débat sur la question de l'autonomie des provinces du Nord-Ouest, il s'est écoulé un jour ou deux avant de recevoir le compte rendu d'une séance en langue française.

Mon honorable ami de la Beauce ne veut pas ou ne peut pas indiquer de remède. Il constate seulement que le mal existe à l'Imprimerie nationale. Le remède, selon moi, est assez facile d'application. Il y a une couple d'années j'ai demandé à la Chambre la nomination d'un surintendant de langue française à l'Imprimerie nationale. On a, il est vrai, nommé un M. Draper, mais il est plutôt un surintendant de langue anglaise. L'Imprimerie nationale est une espèce de ministère d'Etat, comme la bibliothèque, elle devrait être sous la direction de deux officiers dont l'un dirigerait l'impression anglaise et l'autre, la française. Si je me rappelle bien, cette nomination de M. Draper avait été proposée par le comité des débats.

Nous avons eu, l'année dernière, la mal-

heureuse affaire des Statuts revisés, édition qui n'est pas terminée, puisque l'index français n'est pas encore publié, ayant déjà subi un retard de près d'une année.

Il me semble que ce serait bien peu de chose que de nommer un surintendant de langue française.

Quant à la traduction des débats, la chose aussi souffre de retards inexplicables. Il se passe quelquefois jusqu'à cinq semaines avant que nous l'ayons. La population de la province de Québec, de même que la population française des autres provinces, souffre d'un sérieux préjudice. Il me semble qu'il est du devoir de la commission des débats d'intervenir. De son côté le Gouvernement devrait prendre l'initiative immédiatement, en ayant tous les typographes français nécessaires, afin que la besogne soit faite avec intelligence et célérité, comme la chose se fait pour la langue anglaise.

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes). (Texte) : Je suis personnellement intéressé dans la question soulevée par mon honorable ami, le député de la Beauce (M. Beland). Je n'avais pas l'intention de provoquer ce débat, mais puisque l'occasion m'en est offerte, je me joindrai aux honorables députés de la Beauce et de Montmagny en appuyant les remarques qu'ils viennent de faire à ce sujet.

On a fait allusion au comité des débats dont j'ai l'honneur de faire partie depuis quelques années. Ce comité, comme l'a affirmé l'honorable député de Montmagny, a proposé, il y a une couple d'années, la nomination d'un surintendant français à l'Imprimerie nationale, afin de surveiller spécialement l'impression des documents français. Une question identique à celle-ci s'est présentée devant le comité au sujet de la nomination des typographes français, afin de hâter la besogne et de rendre le service plus efficace. Nous étions arrivés à la conclusion que le nombre des typographes français était insuffisant et que les typographes anglais étaient incompétents à faire le travail pour l'impression des documents français.

Mon honorable ami de Montmagny a aussi fait allusion au bureau des traducteurs et au retard apporté à la distribution de la version française des débats. Il est vrai que nous ne recevons souvent cette version que deux ou trois semaines après avoir reçu l'édition revisée anglaise. Je tiens à dire à cette Chambre que la faute n'en est pas au bureau des traducteurs, qui sont sous l'autorité du comité des débats. Ces traducteurs, au nombre de huit, font toujours dans les vingt-quatre heures qui suivent la réception de la copie anglaise, la traduction française. Il arrive parfois que les séances durent fort longtemps et que la quantité à traduire dépasse même plus de cinquante pages. Dans ces cas, chacun prend sa part et travaille jusqu'au matin s'il le faut afin de remettre immédiatement le manuscrit français entre les mains de l'imprimeur. Il s'ensuit donc que la traduction n'est pas la cause du retard dans la distribution.

Comme dans le cas actuel, je tiens à déclarer ici que la cause du retard ne peut pas être attribuée aux sténographes français, car les dernières notes de la transcription sténographique ont été envoyées à l'Imprimerie vers les sept heures ce matin. Ces sténographes ont travaillé toute la nuit pour transcrire leurs notes de façon à ne pas retarder l'édition du hansard.

Comment se fait-il que lorsque la Chambre siège jusqu'à trois et même quatre heures du matin, nous avons toujours la version anglaise vers les onze heures de l'avant-midi ? Il y a certainement une lacune dans l'administration de l'Imprimerie. Il y a là une réforme à faire. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi on refuserait d'imprimer deux ou trois discours français qui couvrent environ trois ou quatre pages d'imprimé, alors que la copie a été envoyée à l'Imprimerie avant sept heures du matin ; lorsqu'on reçoit tous les jours la version anglaise qui contient de quinze à vingt pages, et même bien davantage sans un pareil retard.

Il est bon que cette question soit réglée une fois pour toutes. En effet, si l'on se servait de la langue française dans cette Chambre deux ou trois fois par semaine, comme la chose est arrivée hier, nous verrions le même fait se renouveler et nous serions forcés d'attendre des jours et des jours avant de prendre communication de ces débats français, ce qui ne peut être toléré. En terminant je ferai une observation au sujet de la manière dont on a inséré dans les "Débats" la note qui suit :

Mssrs. Ethier, Boyer and Rivet also addressed the House in French. The report of their speeches will appear in later issue.

Je ne sais pas si le typographe qui a composé cela a une spécialité pour ce genre d'avis, mais je la trouve de fort mauvais goût. Il me semble qu'il aurait pu se servir d'un autre dessin linéaire pour encadrer cette note.

J'espère que ce débat aura un effet salutaire et empêchera que de telles choses se renouvellent à l'avenir, et que le compte rendu des discours français sera imprimé en même temps que celui des discours anglais.

M. E. PAQUET (L'Islet). (Texte) : Je me joins à mes honorables amis pour demander à l'autorité compétente de remédier au mal actuel. Je ferai une remarque qui me paraît avoir son importance. Aux différents comités, soit des chemins de fer, des banques ou des comptes publics, les députés français n'ont pas le privilège de s'adresser dans leur langue aux témoins qui y comparaissent. Ils ne seraient certainement pas compris. On devrait avoir dans tous les comités des sténographes et des traducteurs français, ce qui permettrait aux députés français de parler leur langue maternelle. Je n'ai rien autre chose à ajouter. J'es-

père qu'on se rendra au désir manifesté d'une façon si énergique par les députés canadiens-français. J'espère que l'honorable premier ministre saura se rendre à nos désirs. J'ai assez de confiance en lui pour croire qu'il se mettra à la tête du mouvement entrepris aujourd'hui et qu'il saura donner satisfaction à tous les députés de la province de Québec.

M. J. C. WALSH (Montréal, division Sainte-Anne). (Texte) : Monsieur l'Orateur, je désire ajouter un mot à ce qui vient d'être dit. Comme député de langue anglaise, je dois dire que j'ai un véritable grief contre quelqu'un et voici comment: de ma division, qui n'est pas directement intéressée à ce sujet, quelqu'un m'a fait une demande des discours prononcés hier par mes collègues de langue française et je n'ai pu me rendre à son désir. J'ai été obligé de lui écrire qu'il m'était impossible pour le moment de lui être agréable, parce que je n'avais pas entre les mains le compte rendu de ces discours.

C'est là un véritable grief, je le répète. Je ne veux pas blâmer personne, mais je ne crois pas que la faute doive en être attribuée aux sténographes français qui sont, je sais, très intelligents et très dévoués.

Mais outre la question soulevée par nos collègues canadiens-français, je crois que nous, députés anglais, sommes tenus de protester contre cet état de choses.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve). (Texte): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais comme le nom d'une personne que je connais bien a été mentionné par l'honorable député de Montmagny, je veux parler de la nomination de M. Draper comme surintendant à l'Imprimerie nationale,—je désire faire quelques remarques. Tout d'abord je dois dire que M. Draper n'est pas surintendant. Je dois dire de plus que si les impressions françaises ne sont pas livrées aussi rapidement que les députés de cette Chambre le désirent, la faute n'en revient pas à lui. Je sais qu'il est très difficile, en ce moment —et il en a presque toujours été ainsi,— de faire entrer des typographes français à l'Imprimerie nationale. La raison donnée, d'ordinaire, est qu'il n'y a pas de place et pas assez d'ouvrage.

Le débat d'aujourd'hui nous prouve la nécessité d'augmenter le personnel des typographes français à l'Imprimerie.

Je sais aussi qu'il y a bisbille actuellement entre quelques-uns des officiers supérieurs de cet établissement, et que cela devrait cesser au plus tôt tant dans l'intérêt de la langue française que de la langue anglaise.

Le ministre responsable de ce département est l'honorable M. Scott. Il est très difficile aux députés de cette Chambre de parvenir jusqu'à lui pour lui faire entendre nos plaintes ; mais je m'adresse à l'honorable premier ministre avec confiance ; il pourra lui communiquer nos observations.

M. PAQUET.

J'espère qu'il sera remédié au plus tôt, à l'état de choses dont on se plaint et si, à l'Imprimerie nationale, on a besoin de typographes français, il sera facile de s'en procurer, parce que je sais qu'il y en a plusieurs milliers qui sont présentement sans ouvrage.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, l'incident auquel mon honorable ami de la Beauce a attiré l'attention de la Chambre est assurément très regrettable. Trois des discours français prononcés au cours de la séance d'hier n'ont pas été publiés avec le reste du compte rendu. Il s'agit de fixer la responsabilité et de savoir quelle en est la cause. Il s'agit de savoir si les sténographes ont envoyé en temps utile leur transcription à l'Imprimerie et, dans ce cas, il appartient au comité des débats de s'en enquérir. D'un autre côté, s'il y a eu négligence à l'Imprimerie nationale, c'est au Gouvernement d'y voir.

Si j'ai bien compris, le compte rendu sténographique a été livré vers sept heures ce matin. Dans ce cas, il serait difficile de tenir l'Imprimerie responsable du retard, puisque les débats doivent être distribués à la Chambre vers huit heures, afin que les députés, qui viennent ici le matin, puissent les consulter entre neuf et dix heures. A tout événement, je suis bien aise que la question ait été soulevée devant la Chambre, et le Gouvernement s'empressera d'y voir, si la responsabilité repose sur l'Imprimerie nationale.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Monsieur l'Orateur, comme membre du comité des débats, je désire remercier mon honorable ami de la Beauce de nous avoir fourni l'occasion de signaler à la Chambre ce qu'il y a de défectueux,—et qui doit être corrigé,—dans la publication et la distribution des discours français.

Ces discours sont publiés quelquefois plus tard que les autres, et en voici la raison : nous n'avons que deux sténographes français et,—prenons le cas d'hier,—malgré toute leur habileté et leur compétence, il leur était presque matériellement impossible d'envoyer leur copie à l'Imprimerie plus tôt qu'ils ne l'ont fait. Je tiens ce renseignement de l'un des sténographes anglais du hansard. Cependant, je ne veux pas dire par là que leur nombre doit être augmenté.

Quant à la nomination d'un surintendant français à l'Imprimerie, je puis dire qu'il en a été plusieurs fois question au comité des débats. Mais ce comité,—et j'attire spécialement l'attention de l'honorable premier ministre sur ce point,—ne semble pas avoir beaucoup de latitude. Il a siégé rarement depuis trois ans, sauf pour nommer son président. Il a fait peu de rapports et la cause de ceci semble être qu'il y a un malentendu entre ce comité et la commission d'économie interne de la Chambre. Cette difficulté devrait être réglée au plus tôt.

Maintenant, je constate qu'il y a beaucoup de plaintes contre la manière dont le hansard français est imprimé. La version française ne nous parvient que quinze jours ou trois semaines après que le débat a eu lieu ; il s'ensuit donc que cette publication est presque inutile. Ainsi les discours prononcés le 6 février sur une question importante ne sont pas encore publiés en français.

Si les "Débats" ont perdu beaucoup de leur importance, c'est que depuis quelques années l'on s'est départi du véritable hansard ; du hansard tel que nous le comprenions lorsqu'il a été établi, c'est-à-dire l'édition non revisée, donnant les discours tel qu'ils sont prononcés, au jour le jour. Ce texte n'était revisé que pour permettre la correction des fautes grammaticales.

Je vous surprendrais sans doute, monsieur l'Orateur, si je mettais devant la Chambre quelques-uns des changements qui sont faits aujourd'hui sous prétexte de correction. Des pages complètes sont ajoutées, tandis que des colonnes entières sont retranchées, et quand plus tard on lira les "Débats" publiés en volume, on n'aura pas un fidèle compte rendu de ce qui s'est dit ici. Il faut du temps pour faire ces changements, et la conséquence, c'est que la revision ne paraît que huit ou dix jours plus tard. C'est sur cette revision que la traduction est faite, et ceci explique suffisamment pourquoi la version français du hansard n'est publiée que deux ou trois semaines après que les discours ont été prononcés.

J'espère que le Gouvernement aidera le comité des débats à opérer les réformes qui sont devenues urgentes.

Mon honorable ami des Deux-Montagnes (M. Ethier), qui est membre du comité, vient de le dire, nous ne pouvons presque rien faire, parce qu'on nous a enlevé à peu près toutes nos attributions. Si nous ne faisons jamais de rapports, je ne sais si cela est dû au président du comité ou à d'autres, dans tous les cas, la chose mérite d'être examinée.

Je remercie mon honorable ami le député de la Beauce. Il est bon que de temps à autre un député soulève des questions semblables devant le Parlement, afin que l'on sache sur qui doit retomber la responsabilité.

## DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A SUBVENTIONNER UNE LIGNE DE VAPEURS ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose à la Chambre de fixer à vendredi prochain la discussion en comité général du projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à passer une convention, pour une durée n'excédant pas dix ans, avec tout particulier ou toute compagnie pour l'exécution d'un service par steamer entre un port ou des ports en Canada et un port ou des ports français, aux conditions que le Gouverneur en conseil déterminera ; et d'accorder à cet effet une subvention basée sur un minimum de dix-huit voyages par an, aller et retour, ladite subvention n'excédant pas $100,000, avec une augmentation proportionnelle pour un service plus fréquent.

Son Excellence ayant été informée de l'objet de cette proposition, la recommande à l'attention favorable de la Chambre.

## SUITE DE LA 1re DELIBERATION SUR LE BILL RELATIF AU TRAITE DE COMMERCE FRANCO-CANADIEN.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Fielding, tendant à la 1re lecture du projet de loi (n° 57) relatif à une certaine convention passée entre Sa Majesté et le Président de la République française.

M. J. W. DANIEL (Saint-Jean) (N.-B.) : Monsieur l'Orateur, on dit souvent qu'il n'y a pas de sentiments en affaires, mais je comprends qu'il puisse y en avoir dans une affaire comme celle-ci, car il s'agit d'un rapprochement avec une nation à laquelle sont intimement liés un grand nombre d'honorables membres de cette assemblée, qui parlent sa langue et qui s'intéressent vivement à son histoire et à ses traductions, de sorte que, tout naturellement, il existe un peu une question de sentiment parmi une partie de la députation, quand il s'agit d'un traité quelconque avec la France. Je conçois très bien qu'un tel sentiment puisse exister, car dans les mêmes circonstances j'en serais peut-être moi-même imbu.

Mettant de côté la question de sentiment, et envisageant ce traité au point de vue des affaires, comme une convention conclue entre la France et le Canada, il est impossible de ne pas le considérer plutôt comme une convention ou un traité destiné à faciliter les importations des produits français au Canada, qu'une entente réciproque pour l'échange mutuelle des produits des deux pays sur un pied d'égalité. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a pour ainsi dire lui-même avoué que tel était l'état des choses, car il a déclaré que les avantages que le Canada en retireraient ne se feraient sentir que plus tard. C'est bien l'idée qu'en ont aussi les hommes d'Etat français, car dans les quelques comptes rendus que j'ai vus des délibérations à la chambre des députés française, la seule critique qu'on relève est que peut-être le tarif minimum sur les chaussures pourrait compromettre l'industrie française en favorisant une trop grande importation de ces produits. Cette objection ne saurait être considérée comme sérieuse, car les droits sur les chaussures ne sont actuellement que de 10 cents par paire en vertu du tarif général français, et la France n'a importé l'année dernière que $441 valant de chaus-

sures. C'est une bagatelle. De sorte que si nous considérons que c'est là la seule critique des hommes d'Etat français contre ce traité, nous pouvons en conclure que les négociateurs du traité pour la France sont certainement satisfaits du marché qu'ils ont fait.

Nos importations françaises pour les neuf mois écoulés au 31 mars ont été de $6,679,349, et nos exportations en France, de $1,409,572. La moyenne pour douze mois serait respectivement $8,905,798 d'importations de $1,879,429 d'exportations. Si nous admettons les déclarations qui ont été faites à la Chambre au cours de la présente session, qu'en principe l'excédent des importations sur les exportations représente les profits réalisés sur les exportations en pays étrangers, les chiffres que je viens de donner indiqueraient que nous avons fait un commerce très prospère et très rémunérateur avec la France, un commerce qui représenterait en effet 500 p. 100 de profit. Je crois que ces chiffres suffiront à établir la fausseté de la théorie énoncée au sujet de la relation du profit avec le volume des importations comparé au volume des exportations.

Ce traité est destiné à augmenter la disproportion qui existe présentement entre nos exportations en France et nos importations de France, pour la simple raison que nous avons accordé des avantages spéciaux à ce pays, des avantages bien supérieurs à ceux qui sont accordés en vertu du tarif intermédiaire sur ces articles mêmes que la France est plus susceptible de produire, qu'elle fabrique et exporte sur une grande échelle, et qu'on peut appeler ses spécialités. En quoi consistent-ils? Ce sont des produits tels que les poissons à l'huile, les sardines, les vins mousseux et non mousseux, les préparations chimiques et pharmaceutiques, les médicaments brevetés. Nous accordons à la France une forte réduction douanière sur les produits pharmaceutiques, les préparations chimiques, les remèdes brevetés, les dentelles, les broderies, les velours, les soieries et les rubans, que les Français fabriquent et vendent sur une grande échelle. Les romans français bénéficient d'une réduction de 40 p. 100 et les publications périodiques, de 50 p. 100, bien que je ne voie pas qu'il soit fait mention de livres dans le tableau A, de sorte que nous ne savons pas à quelle condition douanière les livres et publications du Canada sont admis en France. Il faut en conclure qu'ils ne bénéficient d'aucun privilège spécial. Par opposition aux avantages particuliers que nous accordons à la France sur ses propres produits industriels, la France n'accorde sur les principaux produits canadiens, ceux de la ferme, tels que les bestiaux, le blé, les céréales, les bêtes à cornes, les poissons et leurs dérivés, les poissons frais et séchés, les chevaux, les produits de la forêt, aucune réduction spéciale qui tende à développer ce commerce entre les deux pays. Il ne nous est accordé aucun avantage quelconque sur le blé et les autres céréales, qui sont soumis au tarif général français, lequel s'applique à toutes les nations du globe au même degré qu'à nous. Par conséquent, nous sommes exclus complètement de l'application du traité, en ce qui concerne nos principaux produits d'exportation. La France impose un droit de près de $30 sur les chevaux âgés de 5 ans et plus, et de $10 environ sur les poulins ; elle impose un droit de 2 cents par livre sur le bétail sur pied.

Un hon. DEPUTE : Est-ce là le tarif minimum ?

M. DANIEL : Oui. Le tarif français sur les bœufs et les taureaux est de $18 à $20 par individu, et de 2 cents ½ par livre, y compris la boîte de fer-blanc, sur les viandes et les extraits en conserve. Bien que nous n'ayons pas exporté de fromage en France, l'année dernière, le droit reste à 2 cents la livre sur le fromage, à 2 cents la livre sur le beurre, à 2 cents la livre sur le poisson frais, tandis qu'il est porté, chose étrange, à 4 cents la livre sur le poisson séché, ce qui est à peu près la valeur de l'article même. Le droit sur les peaux de vaches est de plus de 2 cents la livre, et de 11 cents la livre sur les empeignes de chaussures en cuir non ciré. Ainsi, nous ne retirons aucun avantage réel sur ces produits agricoles, car les droits qui restent sont si élevés que je ne vois pas où est notre profit. A propos de la réduction de droits sur les vins mousseux et non mousseux, je ferai rappeler au ministre des Finances qu'au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, l'honorable chef de l'opposition ayant mentionné que le droit sur le champagne était réduit, il l'en reprit en disant qu'il faisait erreur. Je n'ai pas vu depuis que le ministre des Finances ait corrigé sa déclaration, mais il n'en est pas moins vrai que le droit *ad valorem* de 30 p. 100 a été aboli en vertu de ce traité spécial, et je ne crois pas me tromper en disant que le droit sur le champagne a été réduit d'autant.

Nous avons importé de France l'année dernière, des médicaments brevetés ou spécialités pharmaceutiques, au montant de $40,000. De notre côté, nous n'avons pas le privilège, si on peut le considérer comme tel, d'exporter un seul sou vaillant de ces préparations en France, ni la France permettra-t-elle qu'on lui en exporte. Sous ce rapport, la France montre plus de sollicitude que le Canada pour la santé et la bourse de ses sujets, et j'appelle l'attention du ministre des Finances sur le fait qu'en vertu de ce traité, ce remède si pompeusement lancé, qui est censé avoir sauvé la précieuse existence de cet homme d'Etat bien connu l'honorable John Costigan, est entièrement prohibé en France, et que son opération, si je puis me permettre l'expression, devra être restreinte aux sénateurs et au public du Canada. Ceci me paraît une anomalie, puisque nos hommes d'Etat lui font

la réclame comme au meilleur remède sous le soleil.

L'hon. M. FIELDING : Il est si efficace, que nous devons en garder pour nous le monopole.

M. DANIEL : Je tiens à dire un mot au sujet de l'absinthe, qui reçoit un traitement de faveur au Canada en vertu de ce traité, car à mon sens, c'est un produit pernicieux qu'il aurait bien pu refuser d'admettre au Canada pour aucune considération quelconque. L'encyclopédie "New Universal" décrit ainsi l'absinthe :

Une liqueur en vogue en France; sa préparation alcoolique est un mélange de l'huile essentielle de l'absinthe avec l'huile d'anis et autres plantes. Son étrange intoxication est due aux effets du principe actif de l'absinthe et diffère de l'intoxication alcoolique. Le tremblement, le vertige, les cauchemars et les convulsions épileptiformes sont au nombre de ses conséquences les plus graves. L'absinthe est l'un des stimulants les plus dangereux, d'autant plus que ses effets immédiats sont ordinairement plus agréables que ceux de l'alcool.

Je crois que le Gouvernement pourrait, pour le plus grand bien du pays, passer un mince trait rouge sur ce mot et éloigner des nôtres cette nouvelle source de céphalalgie et de névrose dont il y a déjà assez de causes au Canada, sans que la France nous en fournisse une autre.

Il est une autre question que je ne mentionnerai qu'en passant, car elle sera probablement discutée plus longuement plus tard. Il s'agit des conséquences de l'abaissement du droit sur les vins légers relativement à l'industrie vinicole de ce pays. Je crois savoir que le tiers de la production totale des vignobles du Canada sert à la fabrication du vin ; le représentant de Lincoln, qui demeure dans une région où l'on cultive la vigne sur une grande échelle, prétend même que la proportion est plus forte. L'abaissement du droit sur les vins légers aura un effet pernicieux sur cette industrie.

Une autre caractéristique importante du traité, c'est l'obligation d'importer directement au Canada les articles français et d'exporter de la même manière les denrées canadiennes en France. Il y a des gens qui ne voient pas d'un bon œil cet aspect de la question, mais c'est, à mes yeux, le seul terrain sur lequel les deux pays aient partagé les honneurs, sans que l'un remporte des avantages sur l'autre—le seul terrain sur lequel les nôtres n'ont pas lâché pied mais ont conservé leur position. La France, j'imagine, a exigé que toutes les importations de provenance canadienne se fassent directement, à moins d'être soumises à une surtaxe, et nos négociateurs n'ont pu faire autrement que de répondre: S'il en est ainsi, nous vous accorderons certains dégrèvements et certains avantages sur notre marché pourvu que les articles français soient aussi importés directement au Canada. On a objecté qu'en ce cas il n'y aura pas de concurrence en hiver ni de concurrence pour le transport maritime. En ce qui concerne les chemins de fer, si ces produits sont transportés par l'Intercolonial, nous avons entendu dire maintes fois qu'il n'y a pas au Canada de voie ferrée dont les tarifs soient aussi bas que les siens. Il y a un an, j'ai eu l'occasion de démontrer que les prix de transport de Saint-Jean (N.-B.) à Toronto, par exemple, étaient moindres que les prix de transport de New-York ou Boston au même endroit. Ainsi, cet argument ne vaut rien en ce qui a trait aux tarifs des chemins de fer. Quant au fret transocéanique, ces lignes de steamers étant subventionnées par l'Etat, il semble que celui-ci aura la haute main sur les prix de transport et pourra empêcher toute augmentation injuste.

Quant aux autres objections, telles que le danger des retards causés par les tempêtes de neige, il suffit de les mentionner, semble-t-il, pour les faire écarter. Il y a deux ans de grosses tempêtes de neige se sont déchaînées sur le parcours de l'Intercolonial ; l'an dernier, les chemins de fer du Nord-Ouest ont été paralysés par l'accumulation des neiges et, cette année, ceux de la province d'Ontario ont subi le même sort, des endroits comme Toronto et Ottawa ayant vu plusieurs jours s'écouler sans assister au départ ou à l'arrivée d'un seul train. Ces perturbations atmosphériques ont lieu dans toutes les parties du pays avec une fréquence à peu près égale.

On a aussi objecté le mécontentement que pourrait causer une inégalité de traitement. Il ne peut pas y avoir de tarif sans inégalité de traitement ; qui dit tarif dit traitement différentiel. Cependant, à mes yeux, le tarif n'établit pas de distinction préjudiciable aux autres pays, mais il en établit une en notre faveur. Dans ces circonstances, s'il doit y avoir inégalité de traitement, je me demande pourquoi ce ne serait pas à notre avantage. Considérous l'example de la grande nation voisine.

Lors de sa fondation, elle ne comprenait que quelques états, à peine plus nombreux que nos provinces actuelles. La population de ces états était moins forte que notre population à l'heure qu'il est, et elle était dispersée. Chaque état avait son caractère propre et ses aspirations venaient en conflit avec les désirs de tous les autres états. Quelle fut la conduite des Etats-Unis ? L'une des premières choses qu'ils firent, ce fut de frapper d'une surtaxe de 10 p. 100 toutes les marchandises apportées par des navires étrangers, sans tenir compte de leur provenance. Cette surtaxe fut imposée pendant la dernière partie du dix-huitième siècle et elle fut maintenue jusqu'à ces années dernières, si elle n'existe pas encore. Je comprends qu'à cette époque-là les importa-

teurs de la ville de New-York auraient pu dire : Cela ne convient pas ; notre pays n'est pas assez important ; nous n'avons pas de lignes de steamers ; nous devrions attendre que notre pays soit plus fort et plus puissant. Mais, il n'en fut rien. La surtaxe fut imposée et cette ligne de conduite a été maintenue jusqu'ici. Aussi, à l'heure qu'il est, il y a de nombreuses lignes régulières qui se rendent aux Etats-Unis. Ceux-ci, grâce à la protection qu'ils ont accordée à tous leurs intérêts—à l'agriculture, à l'industrie, au commerce de transport et à leurs ports de mer—sont devenus une nation si puissante qu'elle fait l'étonnement et l'admiration de l'univers entier. Grâce à leur surproduction, les Etats-Unis peuvent se rendre sur tous les marchés du monde et lutter sur un pied d'égalité contre les plus grandes nations libres-échangistes du monde. Nous pouvons donc prendre modèle sur ce pays, qui est situé comme le nôtre, qui a débuté comme nous et qui, malgré la multiplicité des intérêts contraires des différentes parties qui le composent, a toujours agi au point de vue national, a toujours protégé ses propres intérêts, et est devenu une nation puissante.

Les Etats-Unis ont toujours regardé leurs intérêts d'un œil jaloux sans s'occuper des intérêts d'aucune autre nation. Dès 1823, il leur vint à l'idée d'imposer un droit d'importation de $3.75 par tonne sur les marchandises françaises transportées aux Etats-Unis en navires français. Ils ne se sont pas attardés à demander à la France ce qu'elle en pensait, et la France n'a jamais adopté à ce sujet de résolution décrétant la cessation des échanges. Plus tard, il n'y a pas bien longtemps les Etats-Unis acquirent Porto-Rico, et soumirent l'île à leurs lois de navigation. Du coup ils privèrent nos Provinces maritimes d'une grande partie de leur commerce de cabotage, mais ils ne se soucièrent pas de consulter nos intérêts. Prenez la loi qu'ils ont adoptée et qui est entrée en vigueur le 1er juillet 1906 au sujet des îles Philippines. Je prends l'occasion de lire le principal article de cette loi, pour montrer à la Chambre combien elle est rigoureuse. Voici :

Il est statué qu'après le 1er juillet 1906, aucune marchandise, excepté les approvisionnements pour l'armée et la marine, ne sera transporté par mer, sous peine de confiscation, entre les ports des Etas-Unis et les ports ou les endroits de l'archipel des Philippines, directement ou par voie d'un port étranger, ou pour une partie quelconque du voyage, à moins que ce soit dans des navires des Etats-Unis. Mais l'interprétation de cet article ne défend pas à un navire étranger de naviguer entre tout port des Etats-Unis et tout port ou tout endroit de l'archipel des Philippines, pourvu qu'aucune marchandise autre que celle importée dans tel navire, et provenant du même port étranger qui est désigné dans la déclaration comme étant destinée à un autre port, et qui n'aura pas été déchargée, soit transportée entre un port des Etats-Unis et un port ou un endroit dans l'archipel des Philippines.

Un autre article de la même loi prescrit que :

Après le 1er juillet 1906, nul navire étranger ne transportera des passagers entre les ports des Etats-Unis et les ports ou les endroits de l'archipel des Philippines directement ou en partant d'un port étranger, sous peine d'une amende de $200 pour chaque passager ainsi transporté et débarqué.

Voici un voyage de cabotage d'environ 7,000 milles, et voici comment les Etats-Unis protègent leurs intérêts et ceux de leurs ports. Je ne crois pas non plus que les Etats-Unis aient jamais trouvé à redire contre un autre pays qui en ferait autant. Il est non moins important de donner tous les avantages possibles, directement ou indirectement, à notre marine marchande. Celle-ci décline de nos jours. En 1874 notre tonnage marchand représentait 1,158,363 tonnes. Il augmenta jusqu'en 1879, alors qu'il représentait 1,332,094. Il commença à décliner et diminua graduellement jusqu'en 1906, et nous avions à ce moment un tonnage national de 654,179 tonnes. Ce tableau parle de lui-même. Bien que les coques en bois ont dû faire place aux coques en acier, ce n'est pas là l'unique raison de ce déclin. Une autre, la principale, est que l'industrie des constructions maritimes n'a jamais reçu du Gouvernement et du Parlement l'aide qu'elle aurait dû recevoir et qu'elle devra recevoir si elle doit jamais prendre son essor et si jamais le tonnage de notre marine marchande doit augmenter soit sur les lacs soit sur nos côtes maritimes. Un autre avantage qui résulterait indirectement de l'encouragement de ces constructions, est l'impulsion qu'en recevraient nos ports. Je ne vois pas en vertu de quel raisonnement nous devrions venir en aide par notre tarif aux ports et aux chemins de fer étrangers quand nous avons les nôtres en propre. Ainsi, à tout bien considérer et envisageant le traité à tous ses aspects, nous sommes forcés d'admettre que la France a de beaucoup le meilleur du marché. Elle réalise des avantages considérables et immédiats, tandis que nous devons nous fier à l'avenir pour ce que nous pourrons en tirer. Nous n'avons pas lieu de nous féliciter, d'après ce que je vois dans le traité, des avantages que nous pouvons en retirer pour le présent. Cette remarque s'applique également au commerce d'importation direct, soit en notre pays soit en France, car je crois qu'il convient d'appuyer sur l'importance qu'il y a de faire notre possible en faveur de nos propres navires, de nos chemins de fer et de nos ports. L'histoire a déjà prouvé dans notre courte existence nationale que les ports francs et de libre accès l'année durante, sont de la même importance vitale pour tous les pays, surtout pour le nôtre ; et je ne doute pas qu'avec le temps l'histoire se répétera et nous prouvera que l'encouragement de nos ports est

un point essentiel à notre existence comme nation. Un des meilleurs moyens de les protéger est d'augmenter le volume de leur trafic. Sous ce rapport, le Canada a tout simplement tenu son bout, tandis que sous l'autre rapport, je crois que les hommes d'Etat français ont roulé notre ami l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur). La prochaine fois, il pourra peut-être faire mieux pour le Canada.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud): Les détails de ce traité sont simple affaire d'application dans la pratique, mais je voudrais en analyser les points les plus saillants, qui valent bien, je crois, d'être commentés. En premier lieu, il me semble que l'avantage acquis à la population canadienne par la légère réduction que la France a accordée sur certains produits du Canada, est en grande partie neutralisé par les conditions onéreuses que comportent quelques-unes des principales stipulations du traité. La préférence que nous accordons sur les produits français est bien minime, presque infinitésimale dans certains cas, et n'étaient les dispositions caractéristiques du traité, je ne crois pas que le public canadien s'en soucierait beaucoup.

Je crois que les industriels, les marchands, les expéditeurs, les hommes d'affaires en général et le public désirent avant tout la stabilité et la permanence en matière de tarifs douaniers. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) ne contestera pas que les industriels et ceux qui désirent se livrer à l'industrie exigent avant tout un tarif qui n'est pas susceptible de modification, excepté dans certaines occasions et d'après des principes connus et définis. Pendant la discussion à la Chambre du tarif actuellement en vigueur, il me semblait que cette diversité de tarifs était de nature à causer un sentiment de malaise parmi la collectivité des hommes d'affaires. Nous avons un tarif de faveur, un tarif moyen, un tarif général. Maintenant, en vertu de ce traité, nous allons avoir un nouveau tarif applicable à certains produits, soustrait à l'application du tarif général et consignés à l'annexe de ce traité, et il est prévu que la France aura droit, sur ces produits, à la préférence accordée par ce tarif de faveur spécial. Tout ceci porte atteinte à la stabilité du tarif. Non contents, les auteurs de ce tarif ajoutent un tableau, qui s'appelle le tableau C, lequel constitue, je crois, un tarif spécial, et qui accorde des droits spéciaux sur des produits spécifiés, au nombre de dix, si je ne me trompe. De sorte que nous avons le nouveau tarif applicable à un certain nombre d'articles, et nous avons encore le nouveau tarif spécial d'exception prévu au tableau C, lequel, à mon sens, est plus important que tous les items énumérés dans le tableau B, ou le tarif de faveur général, car au tableau C se rencontrent un nombre de produits qui se fabriquent actuellement au Canada et qui bénéficient d'une réduction spéciale en vertu du nouveau traité.

En sus de l'incertitude produite par ces nombreux tarifs d'exception, nous voyons que le traité tend à établir le traitement de la nation la plus favorisée, de sorte que treize pays peuvent réclamer les privilèges acquis à la France en vertu du nouveau tarif, et en vertu des dispositions spéciales prévues au tableau C de ce traité. Il est indiscutable que tout cela va contribuer à ébranler la stabilité des affaires au Canada. Quand vous accordez à un même produit un traitement différent parce qu'il vient de l'un quelconque de treize différents pays, au lieu d'aucun autre pays du monde, différent même du traitement accordé en vertu du tarif de faveur anglais, vous créez une incertitude qui, tôt ou tard, doit avoir son effet désastreux sur les industries du pays.

Nous voyons que le tarif moyen n'est applicable que par décret—c'est un tarif de décret. Comme l'a demandé l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), pourquoi ce tarif n'a-t-il pas été appliqué à la France par décret? Le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'en agir ainsi, mais n'empêche que c'est un tarif applicable par décret. Je crois que les avantages qui découleront de ce tarif, surtout pour les populations de l'ouest du Canada, ne sont pas proportionnés aux désavantages que son instabilité va susciter dans le pays. Je ne crois pas que le traité à l'étude apporte la stabilité et la permanence tarifaire si nécessaires au public.

Je regrette de ne pouvoir partager l'opinion de mon ami de Saint-Jean (M. Daniel) sur la disposition de ce tarif qui a trait aux ports. Avant de passer à l'analyse du tableau C, je ferai observer que l'article 8 du traité stipule que :

> Pour bénéficier des avantages tarifaires stipulés aux articles ci-dessus, les produits originaires de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine, devront être transportés sans transbordement d'un port de ces territoires ou d'un port d'un territoire jouissant du tarif préférentiel ou du tarif intermédiaire dans un port maritime ou fluvial du Canada.

En vertu de cette disposition, les avantages du tarif sont restreints aux importations arrivant à un port maritime ou fluvial. J'ai vu, depuis un an des navires décharger à Toronto des cargaisons embarquées en Angleterre. Le trafic direct entre les ports maritimes anglais et européens et les ports des Grands lacs canadiens grandit considérablement, surtout depuis qu'on augmente le tonnage des navires sur les Grands lacs.

Je ne pense pas que c'était l'intention des auteurs du traité d'empêcher les importations françaises d'arriver directement aux ports des Grands lacs, mais tel qu'il est rédigé, l'article 8 du traité prive complètement ces ports des avantages qu'il est censé conférer.

Maintenant que nous travaillons à donner plus de profondeur d'eau à nos canaux, que

nous dépensons tant d'argent à améliorer nos grandes artères nationales, que nous agitons si fort la construction du canal de la baie Georgienne et que nous poursuivons de plus grandes améliorations de la route du Saint-Laurent depuis les Grands lacs, il ne devrait pas y avoir de traitement exceptionnel en faveur des ports maritimes ou fluvials. Quelque soit l'avantage, il doit s'appliquer à tous les ports du Canada, soit sur la mer, soit dans les rivières, soit sur les Grands lacs. Je réalise toute l'importance de cette stipulation du traité et, d'après mon interprétation de l'article 8, la préférence ne s'applique pas aux marchandises qui ont été transbordées à un port bénéficiaire du tarif de faveur. Je puis me tromper, mais je demande au ministre de m'éclaicir. Prenons par exemple une cargaison expédiée d'un port français sur Liverpool ; si cette cargaison est transbordée, d'après mon interprétation de l'article 8 du traité, elle ne peut bénéficier des avantages de ce traité.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que l'honorable député se trompe. Les marchandises peuvent être expédiées soit directement d'un port français, soit d'un port jouissant du tarif préférentiel. Prenons par exemple, Liverpool, le port que l'honorable député a mentionné. Les marchandises expédiées de France en Angleterre peuvent y être transbordées et même remisées, pourvu qu'elles conservent leur identité. S'il y a un certificat d'origine, elles peuvent être expédiées directement d'un port anglais vers le Canada.

M. A. C. MACDONELL : Ce n'est pas ce que dit le texte.

L'hon. M. FIELDING : Je pense que oui.

M. A. C. MACDONELL : Le texte de l'article 8 ne saurait être plus clair :

Pour bénéficier des avantages tarifaires stipulés aux articles ci-desus, les produits originaires de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine, devront être transportés sans transbordement d'un port de ces territoires ou d'un port d'un territoire jouissant du tarif préférentiel ou du tarif intermédiaire dans un port maritime ou fluvial du Canada.

L'hon. M. FIELDING : Ou d'un port d'un territoire jouissant du tarif préférentiel ", c'est-à-dire l'Angleterre.

M. A. C. MACDONELL : J'accepte l'interprétation du ministre sur ces mots, mais je prends l'expression " sans transbordement ". Si les marchandises sont transbordées, la préférence tarifaire ne s'applique pas.

L'hon. M. FIELDING : Je ne m'accorde pas du tout. Je crois que l'interprétation est tout le contraire.

M. MACDONELL.

M. A. C. MACDONELL : Si les marchandises sont transbordées, elles perdent l'avantage tarifaire prévu.

L'hon. M. FIELDING : Si elles sont transbordées après avoir quitté l'Angleterre.

M. A. C. MACDONELL : En aucun temps ; il n'y a pas de restriction à l'expression " transbordement ".

L'hon. M. FIELDING : Ce n'était pas notre intention, et avec tout le respect que je lui dois, l'honorable député verra que son interruption est défectueuse.

M. A. C. MACDONELL : Je l'ai relu non pas comme homme d'affaires, mais comme juriste, et j'ai cru que c'était là la stricte interprétation à lui donner. Quant à la clause du traité relative à l'importation sans transbordement, je prétends que le temps n'est pas arrivé de mettre cette politique en vigueur, et les marchandises soumises aux dispositions du traité ne sont pas telles qu'elles doivent subir les exigences du transport direct. Nous n'avons pas de facilités de transport suffisantes par mer ou par terre pour assurer la concurrence ou le service voulus afin de permettre l'application avantageuse de cette politique. On me dit qu'il n'y a présentement qu'une ligne de navigation entre la France et le Canada, du Havre à Saint-Jean. Deux navires de cette ligne font le voyage à Saint-Jean dans sept semaines. Je vois que le ministre de la Marine et des Pêcheries propose de subventionner une autre ligne dont les navires, plus rapides et plus fréquents, alterneront avec ceux-ci entre la France, probablement le Havre, et le Canada. Nous n'avons pas assez de communications présentement entre les ports d'hiver du Canada et les régions de l'Ouest pour justifier l'application de cette politique.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que l'administration subventionne déjà une ligne entre la France et le Canada ?

M. A. C. MACDONALD : Cette ligne reçoit une subvention de $120,000 par année. Il est admis, cependant, que ce service est absolument insuffisant : C'est en réalité un service mensuel. Il est possible de l'améliorer, mais même si l'est, je prétends que nous n'aurons pas encore assez de facilités pour le transport du fret français vers l'Ouest canadien. Les facilités de transport ne seront pas suffisantes pour assurer la concurrence, ou un service efficace et effectif vers l'Ouest, tant que le Transcontinental national ne sera pas complété.

Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) parlant l'année dernière sur une résolution analogue à celle-ci qu'avait proposée l'honorable député de Cumberland (M. Logan), a déclaré franchement que le temps n'était pas venu d'appliquer la clause du transport direct relativement au tarif préférentiel. L'application de ses

paroles avait une grande portée, et pour ne pas l'interpréter à faux, je vais lire tout un paragraphe de son discours. Je le trouve à la page 4465 du hansard :

Je considère que cette motion est comme le complément de la politique que nous avons inaugurée, il y a quatre ans, lorsque nous avons décidé de construire un autre transcontinental entre l'Atlantique et le Pacifique. Lorsque ce chemin sera terminé, ainsi qu'il doit l'être dans le mois de décembre 1911, en vertu des engagements pris, le temps sera alors arrivé d'adopter cette politique. Conséquemment, monsieur le président, je ne puis approuver complètement la motion de mon honorable ami, si son intention est d'en demander l'application pour mai 1908. Elle aura, cependant, parfaitement sa place en 1911, lorsque le Transcontinental sera terminé.

Avant de proposer un amendement, le très honorable premier ministre termina ses observations par ces paroles :

Le temps ne sera pas l'année 1908; ce sera lorsque notre nouveau Transcontinental sera terminé.

Le très honorable premier ministre donna des raisons des plus convaincantes pour ne pas adopter cette résolution, tel que le défaut de concurrence, le manque de moyens de transport et ainsi de suite. J'applique tout ce qu'il a dit alors aux circonstances qui existent aujourd'hui relativement au traité.

Le service est insuffisant autant par mer que par terre. Il n'apporte pas cette compétition à laquelle le public a droit.

Quel que soit le bénéfice que le pays recevra d'une réduction de droits sur des marchandises importées de France, les citoyens de Toronto et de l'Ouest n'en profiteront guère, et je prédis que les marchands dans ces localités ne retireront aucun avantage de ce traité. Les marchandises et articles venant de France sont les derniers dont l'on devrait restreindre l'importation par l'imposition de transport direct d'un port français à un port canadien. Nous savons tous que la plus grande partie des importations qui nous viennent de France sont des marchandises de fantaisie, des chapeaux, des gants et autres articles qui sont à la mode aujourd'hui, mais ne le seront plus dans un mois. Nous savons que les marchands de gros qui font le commerce de ces articles de fabrication française, les importent directement du pays où ils sont fabriqués et en font la commande par télégraphe et les reçoivent par express. Les étalages de modes se font au printemps. Ces marchandises légères viennent de France pendant l'hiver et il faut qu'elles soient transportées promptement, sans cela, le temps de les vendre sera passé. Une semaine ou dix jours font une grande différence pour ceux qui font le commerce de ces marchandises. Les marchands de l'Ouest continueront à les faire venir par New-York ; ils paieront le supplément de droits, et ne bénéficieront pas de la réduction accordée par ce traité. Ils continueront à payer les droits de douane ordinaires, parce qu'ils ne pourront pas recevoir leurs marchandises en temps utile. Nous ne pouvons pas prétendre que nos voies de transport par Saint-Jean et Halifax pendant l'hiver soient aussi sures que celles par New-York. Nous savons que les lignes de navigation américaines, la "WhiteStar" et autres, transporteront des marchandises à New-York au même tarif que les lignes canadiennes les transporteront de Liverpool, à Saint-Jean, Halifax ou Montréal, ce qui fait qu'en important ces marchandises directement par New-York, les marchands tout en ne payant pas plus cher pour leur transport, les reçoivent plus rapidement.

Nous voulons tous faire de nos ports canadiens des ports nationaux. Nous désirons tous que nos avenues de commerce soient canadiennes.

Je n'en voudrais pas faire une règle invariable, mais je dis que le temps n'est pas propice aujourd'hui pour imposer cette restriction sur ces marchandises, parce que ce sont les dernières que l'on devrait placer dans cette condition désavantageuse. Nous n'avons au Canada réellement qu'une seule voie de chemin de fer desservant les ports de Saint-Jean et d'Halifax. Dans un sens on pourrait dire que l'Intercolonial est une ligne faisant concurrence aux autres, mais le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nous a dit que tant que le Transcontinental national ne sera pas terminé, l'Intercolonial, est notre seule ligne. Plusieurs parties du Canada n'ont pas l'avantage d'être traversées par nos deux grands chemins de fer, le Grand-Tronc et le Pacifique, qui leur apportent les marchandises chez eux. Ces deux chemins de fer sont en correspondance avec ces ports canadiens de l'est, et l'ouest d'Ontario qui est desservi par le Canadian Southern, lequel traverse toute la partie sud d'Ontario, n'a pas de correspondance avec un port canadien. Je ne crois pas que l'on commette d'injustice envers ceux qui sont privés d'une correspondance directe avec un port maritime canadien.

Je veux citer quelques opinions, qui valent mieux que les miennes, parce qu'elles viennent de personnes qui sont aujourd'hui dans le commerce sur lequel porte ce traité. J'ai ici une lettre d'un marchand, qui est, je crois, le plus gros marchand de nouveautés en gros de Toronto. Il dit :

La disposition prescrivant que le transport devra s'opérer directement d'un port français à un port canadien aura, pour le moment et en attendant un service de transport plus fréquent, l'effet de détruire une grande partie des avantages indiscutables du traité.

Actuellement nous importons beaucoup de marchandises de Liverpool, franco bord. Ce traité fait disparaître cet avantage .

Ce marchand exprime sur le traité mon opinion personnelle bien que je ne la lui ai jamais communiquée. Il s'agit ici de l'arti-

cle 8. J'ai devant moi une lettre qui m'est envoyée par une des plus grandes maisons de commerce du Canada, qui a des agences à l'étranger, sur le continent européen et dans toutes les grandes villes d'Angleterre. Après avoir parlé des désavantages du traité, mon correspondant dit :

En outre, les maisons de gros, particulièrement celles qui font le commerce de modes, dont j'ai déjà parlé, souffriront beaucoup de retards, et je suis certain, et mon opinion a été confirmée par des conversations que j'ai eues avec d'autres marchands de modes en gros, que plutôt que de courir le risque de subir des retards dans la réception de leurs nouveautés du printemps, en chapeaux et autres modes, ils préfèreront les faire venir par New-York et payer le droit additionnel.

Avec la permission de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) je donnerai lecture d'une partie d'une lettre que la même personne lui a écrite pour protester contre cet article du traité. Cette lettre a été adressée à l'honorable ministre le 15 janvier dernier. Concernant la question du port d'entrée, la lettre dit :

C'est une bonne chose et qui devra avoir pour effet d'encourager le commerce direct avec notre pays, mais vu que nos facilités de transport sont encore insuffisantes, il vaudrait mieux remettre cette condition jusqu'au printemps où l'on pourrait inaugurer un service transatlantique de première classe entre la France et les ports canadiens. Ainsi que vous le savez, les moyens de transport actuels sont tout à fait insuffisants et les frais que nécessitera l'envoi des marchandises françaises par bateau ou par voie ferrée jusqu'à Liverpool ou Londres, augmentera le coût du transport actuel de 4 et 5 p. 100.

En outre, le service de transport à Montréal et à Québec est tellement surchargé, et il l'était particulièrement l'été dernier, qu'il en résulte de très grands délais dans l'expédition de ces marchandises, et je suis certain que tous les marchands de modes en gros dans l'Ontario, préféreront payer le plein tarif que de courir le risque de subir des retards dans la réception de leurs articles, le printemps et l'automne, en les faisant venir par ces steamers trop lents, et ne voudront pas non plus courir le risque de manquer la correspondance en les faisant venir par Londres ou Liverpool.

Voilà l'opinion exprimée par cette maison à laquelle un très grand nombre d'autres confient leurs importations.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député a-t-il quelque objection à faire connaître les noms de ces correspondants ?

M. A. C. MACDONELL : Non, je n'ai aucune objection. C'est la maison W. Wingate and Johnston, Limited. M. Kerman qui a écrit cette lettre en est le directeur-gérant. Cette maison a des représentants à Londres, Liverpool, Southampton, Glasgow, Manchester, Birmingham, Sheffield et Paris, et son bureau au Canada est situé sur la rue Wellington-est à Toronto.

M. MACDONELL.

L'hon. M. PATERSON : Wingate et Johnston sont-ils des expéditeurs ?

M. A. C. MACDONELL : Oui.

L'hon. M. PATERSON : Des expéditeurs, pas des commerçants ?

M. A. C. MACDONELL : Non. Mais M. Kerman dit qu'il a eu des entrevues avec des commerçants et des marchands qui font affaire avec lui.

L'hon. M. PATERSON : Si vous n'avez pas d'objection, pourriez-vous donner les noms de ceux qui ont écrit les lettres précédentes que vous avez lues ?

M. A. C. MACDONELL : Je ne tiens pas à mentionner leurs noms. Les renseignements que je possède m'ont été fournis volontairement par ces personnes, et je n'ai pas été dans l'obligation de m'adresser à la chambre de commerce de Toronto, mais j'ai appris que cette chambre avait envoyé un mémoire au ministre des Finances protestant contre cet article du traité.

L'hon. M. FIELDING : Ce que dit mon honorable ami peut être exact. J'ai reçu plusieurs lettres sur ce sujet, mais je ne puis, dans le moment, me rappeler par qui elles étaient écrites.

M. A. C. MACDONELL : Des membres de la chambre de commerce de Toronto m'ont dit que cette chambre avait envoyé une lettre au ministre des Finances à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING : C'est vrai, puisqu'ils le disent.

M. A. C. MACDONALD : Cette question est d'importance nationale et ne devrait pas être traitée à un point de vue local. Nous ne devrions pas l'examiner au seul point de vue des ports de Saint-Jean, Halifax et Montréal, car c'est une question qui doit apporter le plus grand bien au plus grand nombre. C'est à ce point de vue que je veux l'étudier. J'ai ici une lettre d'un importateur de Montréal qui dit :

A mon avis, dans la situation présente du Canada, il n'est pas sage d'appliquer le principe en question, à savoir que les bénéfices du traité ne s'appliqueront qu'aux produits qui seront transportés par une ligne directe entre des ports français et des ports canadiens. Le moins que je puisse dire, c'est qu'il est prématuré et contraire à une réalisation satisfaisante de ce qui semble être l'objet principal cherché dans ce traité. S'il y avait une certaine concurrence dans le transport direct de ces marchandises, la chose serait différente. Le temps n'est pas arrivé d'exiger un transport direct de ce genre. Une question de sentiment n'autorise pas à enlever au commerce les avantages légitimes de la concurrence.

L'établissement d'une ligne directe entre un port français et un port canadien constitue à mon avis un monopole.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi de m'étendre plus longuement sur cette

question, parce que tous mes honorables collègues savent que lorsqu'on limite les facilités de transport à une ou deux lignes de steamers, il en résulte inévitablement un monopole. Nous savons tous que les compagnies de steamers feront payer aux marchands autant que leur commerce pourra supporter, et l'opinion générale est qu'une ligne de steamers ou que les deux lignes qui, dans l'avenir, seront établies entre la France et le Canada, enlèveront au traité français, par l'augmentation de leurs taux de transport, tout le bénéfice que l'on pourrait en retirer. Ainsi que je l'ai dit, l'expérience prouve que les compagnies de transport imposent les taux les plus élevés que le commerce est capable de payer, et dans ce cas-ci elles exigeront la différence entre l'ancien et le nouveau tarif, de sorte que ce sera elles qui retireront virtuellement tout le bénéfice que les acheteurs canadiens auraient pu autrement retirer du traité.

M. LOGAN : Ce raisonnement ne s'applique pas si le ministre des Finances a raison de dire que les restrictions ne concernent pas les marchandises venant par un port anglais.

M. A. C. MACDONELL: Je prétends que même si ce que dit le ministre est exact, le transport des marchandises expédiées de ports français à Liverpool coûte aussi cher que le transport de Liverpool à des ports canadiens, et même si les compagnies de transport pouvaient transborder à Liverpool, elles exigeraient le même prix entre des ports français et Liverpool qu'entre Liverpool et des ports canadiens. Conséquemment, nos importateurs seront toujours soumis à cette augmentation dans le coût du transport, même si on leur accorde le privilège de transborder à Liverpool.

Lorsque l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a parlé sur cette question, il nous a dit qu'au moins soixante-quinze ou quatre-vingt par cent des marchands de Montréal étaient opposés à cette proposition. Et si les importateurs, expéditeurs et marchands de Montréal y sont opposés, à plus forte raison y seront ceux de l'Ouest. Je ne crois pas me tromper lorsque je dis que les marchands de Toronto continueront à acheter la plus grande partie des marchandises sur lesquelles porte cette préférence de la manière qu'ils le faisaient auparavant, et qu'ils s'abtiendront de demander le bénéfice de ce traité parce que l'obligation de les faire venir par un port canadien détruit l'avantage de la réduction de tarif.

L'hon. M. PATERSON : Quelqu'un a-t-il écrit à mon honorable ami qu'il préférerait que ce traité n'existât point, si cet article devait y rester ?

M. A. C. MACDONELL : Oui, et j'ai déjà lu deux lettres dans ce sens. Dans la première que j'ai lue, la plainte portait particulièrement sur le sujet que vient de mentionner l'honorable ministre et l'autre portait sur un point qui est tout à fait étranger à la question de transport :

La disposition prescrivant que le transport devra s'opérer directement d'un port français à un port canadien aura, pour le moment et en attendant un service de transport plus fréquent, l'effet de détruire une grande partie des avantages indiscutables du traité.

L'hon. M. PATERSON : Elle détruira "une grande partie des avantages de ce traité" ; ce sont les mots dont on se sert ?

M. A. C. MACDONELL : Dans une discussion précédente devant cette Chambre, il y a quelque temps, il nous a semblé, après les paroles de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), que cette disposition avait été introduite dans le but de donner certains avantages aux provinces de l'est du Canada. Je regrette que le traité ait été négocié dans cet esprit. J'aurais préféré qu'il n'y eût aucune intention de sacrifier les intérêts de l'Ouest et que le traité eût été fait avec le désir sincère, quand même il ne se serait pas réalisé, d'en faire profiter tout le Canada au lieu d'un endroit en particulier.

Cependant, les déclarations de l'honorable ministre de la Marine nous portent à croire que le traité a été fait apparemment dans le but de bénéficier au port de Montréal, parce que dans l'échange de remarques entre l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) et le ministre (M. Brodeur) celui-ci s'est exprimé comme suit à la page 1461 des débats :

Je suis chagrin d'apprendre que certains membres de la gauche cherchent à obtenir de marchands de Montréal une opinion hostile à cette mesure, qui est de nature à favoriser Montréal surtout, mais aussi tous nos ports maritimes et fluviaux... C'est donc que l'honorable député (M. Ames) a voulu pêcher en eau trouble, et je suis surpris qu'un représentant de Montréal s'efforce de découvrir des objections à un arrangement destiné surtout à favoriser Montréal.

L'honorable ministre (M. Brodeur) a été l'un des négociateurs de ce traité, et il semblerait d'après ses paroles, en mettant les choses au mieux, que l'intention véritable était de procurer des avantages au port de Montréal, sans considération des besoins des gens de l'Ouest qui n'ont pas de ports maritimes. L'honorable ministre ne devrait pas oublier que si nous n'avons pas cet avantage, nous avons des droits égaux. Je n'aurais pas cru que ceux qui ont négocié ce traité auraient pu avoir l'intention de favoriser les intérêts d'une certaine partie du pays au détriment d'une autre. Le ministre de la Marine est allé plus loin que cela ; il nous a parlé de l'article de la loi des douanes qui autorise le Gouvernement à rendre un décret restreignant la préférence britannique aux marchandises entrant par

des ports canadiens ; il s'agit ici de l'amendement proposé par le premier ministre, à la dernière session, à la motion de l'honorable député de Cumberland, et le ministre de la Marine a dit :

Il est vrai que cet article de la loi des douanes n'a pas encore été mis en vigueur, mais nous espérons l'appliquer avant longtemps.

L'honorable premier ministre, parlant au nom du Gouvernement, a dit que c'était l'intention de son Gouvernement de mettre l'article en vigueur avant longtemps, ce qui, je suppose, signifie prochainement, ce qui permettra au Gouvernement, par décret du conseil, de n'accorder la préférence britannique que sur les marchandises importées par les ports canadiens. Le premier ministre a déclaré de la manière la plus solennelle, lors de la dernière session, que le pays ne serait pas prêt à mettre cet article en vigueur avant 1911, parce que l'établissement des moyens de transport ne serait pas achevé avant cette année-là ; mais le ministre de la Marine et des Pêcheries nous déclare aujourd'hui que cet article sera appliqué avant longtemps. J'insiste sur ce point, parce qu'il me semble qu'il serait très imprudent et que ce serait causer un grand tort à tout le pays, si le Gouvernement, sans consulter le Parlement ou le pays, adoptait un décret disant que toutes les marchandises venant d'Angleterre devront à l'avenir entrer au Canada par des ports canadiens pour jouir des avantages de la préférence. Nous avons déjà un tarif établi par décrets, mais voici que nous allons voir fixer les droits de douanes.

Quelles garanties auront les marchands si le Gouvernement peut, du soir au lendemain, changer le tarif et ouvrir ou fermer les moyens de transport? Je crois que les marchands verront avec déplaisir et alarme un tel acte ; et comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit que cette disposition de la loi sera mise en vigueur avant longtemps, je désire y appeler l'attention de la Chambre et du pays. J'espère que ce traité français ne sera pas le commencement d'une orientation nouvelle. Je ne crois pas que les marchands d'Ontario et de l'Ouest s'occupent beaucoup de la diminution de 5 à 2½ p. 100 dans les droits de douane, mais l'article concernant le transport direct de ports français à des ports canadiens, les intéresse plus, parce qu'ils considèrent qu'on en profitera pour imposer la même condition à l'égard des marchandises bénéficiant de la préférence britannique.

Sous ce rapport, le Canada est dans une situation géographique différente de la France. La France est si entourée d'eau qu'elle a un grand nombre de ports sur la Méditerrannée et dans la Manche, et il est tout naturel qu'elle insiste pour que les importations se fassent par ces ports. Le Canada est différemment situé, et cela ne fait aucune différence à la France que nous insistions ou non sur cet article du traité. Naturellement, elle préférerait ne pas être obligée de consigner ses exportations seulement à des ports canadiens, parce que si les importateurs étaient libres de faire venir leurs marchandises par le port de New-York ou autres ports américains, comme par les ports canadiens, la vente en serait probablement plus grande.

M. MACDONELL.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit que les Etats-Unis avaient exigé cette disposition relative au transport direct d'un port à un autre. A cet égard, cependant, les Etats-Unis sont dans une situation très différente de celle du Canada. Ils ont une bien plus grande étendue de côtes que nous, et leurs ports ne sont pas comme les nôtres exposés aux rigueurs de l'hiver. Pour ces raisons, je crois que les avantages que nous devrons retirer de ce traité seront plus que contrebalancés par les désavantages. J'approuve entièrement tout ce qui a été dit au sujet de l'importance de lier des relations commerciales avec toutes les autres nations du monde, et il n'y en a peut-être pas une avec laquelle nous désirons commercer plus qu'avec la France avec laquelle le Canada et l'Angleterre ont beaucoup d'intérêts communs.

En même temps, nous commerçons dans notre propre magasin, pour notre propre bénéfice. En outre, ce serait un grand désavantage pour nos marchands d'être privés du privilège de transit sur le territoire des Etats-Unis. Inutile de dire que si nous souffrons de l'abolition de ce privilège, ils en souffriront aussi, car ce qui fait du tort à l'un en fait à l'autre. Je ne crois pas que cette Chambre ou le pays approuveraient une politique de représailles de ce genre. Le privilège de transit nous vaut autant qu'il vaut aux Etats-Unis. Je ne voudrais pas pousser cette comparaison trop loin. Ce n'est qu'un incident ; mais les autres raisons que j'ai apportées devraient être suffisantes pour engager le Gouvernement à modifier cet article du traité.

Dans cette affaire le ministre de la Marine et des Pêcheries semble croire que les intérêts de Montréal sont les seuls que l'on doivent considérer, mais l'Ouest grandit plus rapidement que l'Est, et on doit tenir compte d'une façon sérieuse de ses intérêts. Si le Gouvernement entend maintenir dans le traité l'article concernant le transport direct de ports canadiens, alors je crois que cet article devrait comprendre, non seulement les ports maritimes et les ports fluviaux, mais les ports sur nos Grands lacs. Nous espérons et croyons que les grandes dépenses que nous faisons pour ouvrir nos grandes avenues de commerce auront pour résultat, à une date prochaine, d'établir une communication directe entre nos grands ports des lacs et les ports de mer de l'Europe, de façon que des navires pourront prendre un chargement à Port-Arthur, sur le lac Supérieur, et le transporter directement aux ports d'Angleterre et autres ports européens.

M. H. G. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, je crois que la nécessité la plus pressante pour le Parlement aujourd'hui est de nommer une commission qui fera un rapport sur les moyens de transport rapide qu'offrent les pays pour le voiturage des marchandises.

Si nous avions une commission de ce genre, nous pourrions démontrer à mon honorable ami qui vient de parler (M. A. C. Macdonell) que l'on peut expédier des marchandises du vieux port d'Halifax même par le réseau des chemins de fer du gouvernement, que mon honorable collègue a, aujourd'hui, traité un peu trop cavalièrement, jusqu'à Toronto, dans un temps aussi court qu'elles peuvent être expédiées de New-York à Toronto. Après avoir étudié la question très soigneusement, j'en suis venu à la conclusion que c'est une grande erreur de croire que Toronto obtient un service de marchandises plus rapide par New-York. L'année dernière, dans un discours que j'ai prononcé sur un sujet semblable, j'ai démontré que des marchandises qui étaient arrivées à Halifax par les steamers "Virginian" et "Tunisian" avaient été transportées à Toronto en moins de temps par voie de New-York. Dans tous les cas, ce désavantage, si vous voulez l'appeler ainsi, ne se produit que pendant quelques mois, seulement quand la navigation du Saint-Laurent est arrêtée, parce que, lorsqu'elle est ouverte, le long parcours d'Halifax à Montréal est évité.

Les marchandises mêmes dont parle mon honorable ami, savoir les articles de mode, sont en grande partie importées pendant les mois d'automne, pour les expositions de modes et ne pourraient pas être transportées de Saint-Jean et d'Halifax, mais seraient envoyées directement à Québec et à Montréal. Mon honorable ami dit que nous devons légiférer dans l'intérêt de tout le pays. C'est exactement ce que le Gouvernement a fait. Ce traité sera un bien national. C'est une déclaration à la république française que nous avons des ports au Canada et que nous n'avons nul besoin des ports américains.

Dans un débat précédent, j'ai mentionné les paroles d'un exportateur anglais qui disait que, bien qu'on lui eût donnée l'ordre d'expédier des marchandises au Canada, pendant le mois de décembre, par un port canadien, il les a expédiées par voie de New-York, parce que, écrivait-il, tous les ports canadiens étaient bloqués par la glace. Voilà l'opinion qu'il faut faire disparaître.

L'année dernière, nous avons inséré dans notre tarif, à la suite d'une motion que j'ai eu l'honneur de déposer, un article disant que les importations de la Grande-Bretagne, pour bénéficier du tarif de faveur, devaient entrer au Canada par des ports canadiens, l'époque de la mise en vigueur de cet article devant être fixée par décret en conseil. Nous n'avons pas fixé de date, mais nous avons laissé la chose à la discrétion du Gouvernement. Le principe n'en a pas moins été établi que pour bénéficier de la préférence britannique, il faut que les marchandises doivent entrer dans le pays par des ports canadiens. Nous ne pouvions certainement pas mettre cette condition dans notre tarif à l'égard de la mère patrie, et ensuite ne pas la mettre dans un traité de commerce avec une nation étrangère. Je ne voudrais pas faire de cette question une question de clocher. Il ne m'est pas plus avantageux qu'à un citoyen de Toronto que cet article soit dans le traité ou n'y soit pas. Il peut rapporter des avantages à Saint-Jean, à Halifax, à Montréal ou à Québec ; mais je ne représente aucune de ces villes. Cependant, comme il s'agit d'une question d'intérêt général pour tout le Canada et que je représente un comté canadien, je veux appuyer le Gouvernement parce qu'il a incorporé ce principe dans le traité avec la France. Mais d'où vient l'opposition? Peut-elle venir de l'ancien parti conservateur dont le mot d'ordre était autrefois "le Canada aux Canadiens" ? Apparemment, la politique de ce parti semble être le Canada pour les ports américains. Que veut dire l'importation dans notre pays de marchandises par des ports canadiens ? Cela signifie le développement de nos ports ; cela signifie plus de trafic pour nos chemins de fer ; cela signifie une amélioration des moyens de transports ; cela signifie plus de voiturage pour notre grand chemin de fer de l'Etat dont l'entretien nous coûte tant d'argent chaque année. Il y a là une question nationale, et la gauche devrait être la dernière à combattre le principe du "Canada aux Canadiens" et du commerce canadien aux ports canadiens.

Dans tous les cas, c'est la politique de la droite. J'ai promis à mon honorable ami le chef de l'opposition qui doit parler après moi que je ne parlerais pas longtemps, parce que malheureusement nous sommes tous deux obligés de nous absenter ce soir. Je n'en dirai donc pas davantage et je me bornerai à conclure que les arguments de mon honorable ami ne peuvent tout au plus s'appliquer qu'à une petite partie des marchandises importées de France pendant les mois de l'hiver, et cela n'atteindra que deux ou trois villes du Canada. A part cela, ce traité est tout dans l'intérêt général de la nation, des chemins de fer et des ports canadiens. Je désirerais beaucoup, si j'en avais le temps, discuter cette question du transport des marchandises sur nos chemins de fer dans l'Est. Je me propose d'inviter, au cours de cette session le ministre des Chemins de fer, à demander à la commission des chemins de fer d'ouvrir, ou de nommer une commission indépendante de cette Chambre pour faire une enquête dans le but de recueillir des renseignements concernant la rapidité avec laquelle les marchandises peuvent être transportées de l'est à l'ouest.

M. KEMP : Qu'avons-nous besoin d'une commission pour cela? Nous importons déjà des marchandises par voie de Saint-Jean.

M. LOGAN : Pourquoi alors l'honorable député s'oppose-t-il au traité? Il paraît être satisfait des moyens de transport qu'offre la ville de Saint-Jean, de sorte que cette partie du traité ne lui cause pas, après tout, trop de tort. Il existe un malentendu au sujet des moyens de transport entre l'est et l'ouest. J'approuve ce traité parce qu'il renferme le principe qu'il faut toujours légiférer dans l'intérêt du Canada en général, d'encourager le sentiment national et de faire passer nos importations par des ports canadiens.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Je ne me propose pas de suivre mon honorable ami sur le terrain qu'il a choisi pour discuter la résotion qu'il a présentée il y a quatre ou cinq ans, et qui a été, je crois, alors unanimement adoptée par cette Chambre, mais qui, cependant, n'a pas été appliquée par le Gouvernement. Si cette politique est d'une si grande importance et d'un si haut intérêt pour le pays, comment se fait-il que le Gouvernement que mon honorable ami soutient, qu'il fasse mal ou qu'il fasse bien, n'ait pas encore jugé à propos de la mettre en vigueur ?

Je n'aurais pas voulu prendre aucune part dans le débat avant la discussion en comité de la Chambre entière, mais j'y suis forcé par les déclarations un peu curieuses faites par l'honorable premier ministre en dehors de cette Chambre et par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), dans cette Chambre, concernant le pouvoir de faire nos traités que nous ont obtenu la négociation et la sanction de celui-ci. L'honorable premier ministre disait à Toronto, dans le mois d'octobre dernier :

Il y a longtemps que c'est le désir du peuple canadien, si j'interprète bien son sentiment, que le Canada négocie lui-même ses traités, surtout en matière de commerce. Cette réforme longtemps désirée s'est enfin réalisée, et comme je vous l'ai dit il y a un instant, nous l'avons obtenue sans révolution, sans rompre aucune des vieilles traditions, sans diminuer en rien notre allégeance, et aujourd'hui les intérêts commerciaux canadiens sont régis par des Canadiens. Il n'y a pas plus d'une semaine, le Canada faisait avec la France un traité qui ne s'applique qu'à notre pays, et qui a été négocié par des Canadiens seulement. Il est vrai que l'Angleterre, que le bureau des affaires étrangères anglais avait donné son entier assentiment aux négociations; il n'a fait aucune objection; au contraire, il nous a dit: C'est une question qui vous concerne tout particulièrement, par conséquent, réglez-là vous-mêmes et faites le traité que vous désirez conclure.

Le traité a été passé. Le moment n'est pas arrivé pour moi de dire quelle est la nature du traité, mais je crois qu'il donnera satisfaction aux producteurs, aux cultivateurs et aux industriels canadiens.

M. LOGAN.

Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait des assertions encore plus extraordinaires. On les trouvera dans le hansard, mais je n'ai pas le temps de les citer. Il a dit qu'une révolution avait eu lieu dans les pouvoirs du Canada de faire ses traités, quelque chose qui n'avait jamais encore été accomplie auparavant. Or, le Gouvernement n'a pas raison d'être fier de ses succès dans le passé en fait de négociations de traités. Quatre ministres sont allés à Washington accompagnées d'un ambassadeur anglais. Les négociations n'ont pas réussi ; elles ont été rompues ; on a renvoyé devant le bureau des affaires étrangères en Angleterre la question des frontières de l'Alaska pour qu'il la règle d'une façon satisfaisante. Nos ministres ont consenti à soumettre la question à un arbitrage, qui a eu lieu, et ils ont été les premiers à condamner le gouvernement anglais au sujet de la nomination des arbitres. Si le Canada a perdu du territoire depuis 1867, cela a toujours été sous un ministère libéral ; et chaque agrandissement de territoire canadien s'est fait quand ils n'étaient pas au pouvoir.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) me permettra de lui faire remarquer, lorsqu'il parle de cette réforme si longtemps désirée de 1907, qu'il se met en contradiction flagrante avec ce qu'il disait lui-même dans cette Chambre lors du débat sur l'adresse en 1903, car en cette circonstance il a expressément déclaré que nos relations avec l'Angleterre et l'empire ne demandaient aucune amélioration, qu'elles étaient aussi satisfaisantes qu'on pouvait le désirer; et dans le même discours, il disait expressément que nous n'avions pas le droit de faire nos traités. J'ai ces paroles devant moi ; mais je n'ai pas le temps d'en donner lecture. Si elles signifient quelque chose, elles veulent dire que nous n'avions pas le pouvoir de faire nous-mêmes nos traités et ne désirions pas l'avoir. Mais aujourd'hui, il semblerait, d'après l'honorable premier ministre, qu'une grande réforme a été accomplie. Voyons en quoi elle consiste. Voici de quelle manière elle aurait été faite.

Nos honorables amis, le ministre des Finances (M. Fielding) et le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) sont allés à Paris et ont négocié un traité sous la surveillance du gouvernement anglais. Après que les négociations furent terminées, les résultats furent transmis au gouvernement anglais et au ministère du commerce, comme l'avaient été tous les traités négociés antérieurement par le Canada. Depuis 1865, la procédure a toujours été pratiquement la même, excepté qu'alors les ministres canadiens n'étaient pas, comme ils l'ont été plus tard, plénipotentiaires de la Grande-Bretagne autorisés à négocier des traités. Ceux que ces matières intéressent, peuvent consulter une dépêche du sous-secrétaire d'Etat des affaires étrangères au secrétaire colonial en 1865, dans laquelle,

après avoir parlé des négociations de traités entre des possessions de l'empire et des pays étrangers, ils posaient certaines règles. Je lirai seulement un extrait de la lettre, mais on peut la trouver en entier dans les documents parlementaires de 1873, volume 49, page 42.

Les ministres de Sa Majesté aideront les délégués coloniaux après avoir examiné les instructions que leur ont donné leurs gouvernements.

Cette aide leur viendra par le canal des ambassadeurs anglais.

On suivra les mêmes règles qui sont suivies dans la négociation des traités commerciaux avec le Royaume-Uni.

Il faudra que les propositions soient soumises au gouvernement anglais et principalement au ministère du Commerce pour que l'on puisse voir si elles peuvent être faites à des pays étrangers sans porter atteinte aux traités et engagements de l'Angleterre.

Tels sont les principes qui ont été posés en 1865, et ils n'ont pas été beaucoup modifiés depuis, excepté qu'en 1873, lorsque sir John A. Macdonald est allé à Washington, des plénipotentiaires canadiens ont été nommés pour conduire les négociations. Todd, dans son ouvrage sur le gouvernement parlementaire dans les colonies anglaises, page 268 et 269, traite cette question très au long. A la page 268, il dit :

Sir Charles Tupper a été nommé en 1883, aussi en 1888, plénipotentiaire conjoint avec les représentants du gouvernement impérial pour conduire les négociations avec l'Espagne; en 1888 encore il a été chargé de négocier avec les Etats-Unis, et en 1892-1893, de faire la revision des relations commerciales du Canada avec la France.

Examinons un instant ces précédents. En Espagne, en 1888, sir Charles Tupper était plénipotentiaire conjoint avec sir Clare Forde. Il a négocié seul avec le gouvernement espagnol. En 1888, il était aux Etats-Unis avec M. Chamberlain et M. Sackville West; en France, en 1892-93, il a fait le traité français. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a déclaré qu'une grande révolution avait été opérée, vu que sir Charles Tupper n'avait pas conduit ces négociations seul. Je ferai remarquer à l'honorable ministre (M. Brodeur) que sir Charles Tupper a conduit les négociations seul au point de vue diplomatique. Toute l'assistance qu'il a eue a été celle de sir Joseph Crowe, attaché commercial. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne semble pas se rendre un compte très exact des fonctions d'un attaché commercial, ni des pouvoirs qui avaient été conférés à sir Joseph Crowe en cette circonstance. Quelles étaient les attributions de sir Joseph Crowe ? Celles d'un diplomate ?

L'hon. M. BRODEUR : Je m'en suis simplement tenu au rapport du marquis de Dufferin qui déclare que les négociations avaient été dirigés par sir Charles Tupper et sir Joseph Crowe.

M. R. L. BORDEN : D'abord, sir Joseph Crowe, qu'on me permette de renseigner sur ce point mon honorable ami qui ignore, semble-t-il, ce détail, était l'attaché commercial de l'Angleterre pour tout le continent européen à l'exception de la Russie ; sa résidence officielle était Paris. Mais un attaché commercial n'est pas un diplomate et ne peut prendre la direction d'une légation ou d'une ambassade. Je me suis enquis de ces détails et je dois déclarer combien a été grand mon étonnement en constatant que mon honorable ami (M. Brodeur), surtout après l'expérience qu'il a pu acquérir dans le monde diplomatique, ne semble pas réaliser l'état en lequel se trouve cette question. En l'absence de l'ambassadeur, c'est le diplomate le plus ancien dans la carrière qui dirige l'ambassade. C'est habituellement le conseiller de l'ambassade. Les attachés militaire ou naval et l'attaché commercial, sont purement des fonctionnaires ou conseillers techniques qui, sans un ordre spécial du Foreign Office, n'assumeront jamais la direction d'une ambassade.

On peut ordonner au secrétaire d'une ambassade de remplir temporairement la fonction d'attaché commercial et, cela va sans dire, il peut en sa qualité de diplomate mais non pas en celle de fonctionnaire à qui sont confiés certains devoirs spéciaux, se trouver à la tête d'une ambassade durant l'absence de son chef.

Donc, à l'exception du cas où le secrétaire de la légation possède des connaissances techniques et remplit aussi la fonction d'attaché commercial, il n'est pas promu chargé des affaires de l'ambassade et n'a aucun pouvoir de diriger une ambassade sans un ordre formel du Foreign Office.

Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) me rappelle que le marquis de Dufferin était alors à Paris. Sir Joseph Crowe remplissait à Paris la fonction d'attaché commercial pour tout le continent européen ; n'avait pas rang de diplomate dans ces négociations, mais il aidait simplement sir Charles Tupper de ses connaissances techniques ; de même que les fonctionnaires des départements des Finances et de la Marine et des Pêcheries ont aidé les ministres lors des dernières négociations qui ont précédé le traité que nous étudions maintenant, de même les fonctionnaires du Canada avaient dû prêter leur concours à sir Charles Tupper quand il a négocié le traité de 1892-93.

Quant aux négociations entamées par sir Charles Tupper à propos de ce traité et, en général, à propos de toutes les autres conventions semblables, je dirai que les documents que le Gouvernement possède démontreront que le 27 mars 1879, on a adopté le décret suivant :

Le comité du conseil a pris en considération la dépêche circulaire du très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies le 21 janvier 1879, accompagnée de copies d'un avis pu-

blié dans la " Gazette ", de Londres, se rapportant à l'avis donné par le gouvernement français de mettre fin aux traités de commerce maintenant en vigueur entre la Grande-Bretagne et la France.

L'honorable ministre des Finances à qui cette dépêche et ses annexes ont été soumises, fait rapport qu'il est informé qu'un nouveau traité entre ces deux pays se négocie maintenant et c'est pourquoi il lui semble qu'il est extrêmement à désirer qu'on prenne sans retard les moyens d'assurer la prise en considération des intérêts du Dominion dans toute convention qu'on pourra conclure; c'est pourquoi il recommande qu'on prie votre Excellence d'informer le Colonial Office du désir du gouvernement canadien sous ce rapport et d'obtenir du gouvernement de Sa Majesté son consentement à la nomination d'un commissaire canadien relativement à ces négociations.

Cela se passait en 1879. La réponse que sir Michael Hicks-Beach a faite à cet appel est adressée au marquis de Lorne à la date du 26 janvier 1879 et ainsi conçue :

Milord,—J'ai été en pourparlers avec le secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères au sujet du rapport du conseil privé inclus dans votre dépêche marquée " confidentielle " du 27 mai, et dans lequel vos ministres expriment le désir d'envoyer un commissaire en Angleterre en vue de la conclusion d'un nouveau traité de commerce avec la France, lors de la reprise des négociations.

En réponse, je dois vous informer qu'on ne croit pas qu'il soit désirable de nommer un commissaire canadien pour prendre part à la négociation de ce traité, mais que si votre gouvernement désire envoyer quelqu'un qui jouit de sa confiance pour aviser le gouvernement de Sa Majesté ou l'ambassadeur britannique à Paris sur toutes les questions qui pourront se soulever au cours des négociations, le gouvernement de Sa Majesté sera heureux de prendre note de ses observations.

On remarquera que cela se passait en 1879. Le gouvernement britannique en prenant cette attitude en réponse au décret du conseil du gouvernement canadien, affirmait à nouveau l'attitude et la pratique établies dès 1865 par le Foreign Office. Quand on s'est éloigné par la suite de cette coutume, c'était jusqu'à un certain point pour définir les pouvoirs de ceux qui concluaient des traités ; on a établi un nouveau principe quant à la part que devait prendre le Canada dans les négociations de traités de commerce, mais cette nouvelle orientation a été prise en 1884 et non pas en 1907, et nous ne la devons ni à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) ni à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur).

Voilà où en était cette question quand sir Charles Tupper a été nommé haut commissaire du Canada. Quand le gouvernement canadien lui donna des instructions pour entamer des négociations avec l'Espagne, sir Charles Tupper discuta cette question avec les fonctionnaires du Colonial Office et avec ceux du Foreign Office ; il réussit à convaincre le gouvernement impérial de l'opportunité qui lui était offerte d'accorder à bon droit au Canada le pouvoir de négocier des traités de commerce avec les pays étrangers. Le ministère des Affaires étrangères adressa au Colonial Office, le 26 juillet 1884, une lettre dont j'extrais le passage suivant :

Si le gouvernement espagnol y consent, pleins pouvoirs de conduire ces négociations seront donnés à sir Robert Morier et à sir Charles Tupper conjointement. Les négociations actuelles seront probablement dirigées par sir Charles Tupper, mais la convention, si elle est conclue, devra être signée par les deux plénipotentiaires et devra être faite entre Sa Majesté et le roi d'Espagne dans le but spécial de réglementer le commerce canadien avec les possessions espagnoles spécifiées dans la convention.

C'est alors qu'on se départit de l'ancienne pratique. Quand nos adversaires déclarent qu'ils ont opéré en 1907 une révolution sous ce rapport, ils affirment une chose qu'ils reconnaîtront après réflexion et après une étude des circonstances plus sérieuse et plus calme, ne reposer sur aucune base solide et ne pas être appuyée par des faits qu'ils pourraient invoquer ici.

Dans une lettre adressée à sir Charles Tupper le 24 septembre 1884, sir John A. Macdonald disait :

Vous avez certainement gagné un grand point en obtenant d'agir conjointement avec l'ambassadeur britannique, non seulement lors des négociations mais encore dans tout ce qui se rattache à la conclusion de ce traité.

Sir Charles Tupper a donné un détail complet de tous ces faits en 1887, et s'il se trouve ici quelqu'un qui désire se renseigner sur tout cela, il pourra lire tous ces détails à la page 400 du premier volume des "Débats" de 1887. Depuis cette époque jusqu'à ce jour la question du droit du Canada de négocier des traités de commerce n'a pas été mise en doute. On a permis à notre pays de négocier ses traités ; mais quand il s'agit de l'exécution d'un traité, elle doit s'opérer au nom de la couronne britannique à laquelle est soumise le Canada tout autant que le sont les Iles-Britanniques, et voilà pourquoi, en 1893 comme en 1897, les traités conclus étaient réellement des conventions entre le roi de la Grande-Bretagne et le président de la République française. En 1893 de la même manière lord Dufferin et sir Charles Tupper ont été nommés conjointement par Sa Majesté plénipotentiaires pour négocier un traité avec la France relativement au commerce entre ce pays et le Canada. Le marquis de Dufferin a assuré sir Charles Tupper qu'il était prêt à l'aider en toutes façons ; il disait que sir Joseph Crowe, un attaché commercial remarquable de l'ambassade, lui prêterait toute l'assistance voulue, et c'est ce que fit sir Joseph Crowe à l'égard de sir Charles Tupper dans une mesure très appréciable. Sir Charles Tupper avait grandement besoin de ce con-

cours puisqu'il ne possédant pas aussi bien le français que l'anglais, tandis que sir Joseph Crowe connaissait parfaitement le français.

A ce propos j'aimerais faire allusion à certaines parties de la correspondance et des documents parlementaires déposés sur le bureau de la Chambre, que n'a pas expliquées très clairement l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) quand il a traité cette question. Il a cité différents extraits pour démontrer que sir Charles Tupper et sir Joseph Crowe ont conjointement négocié ce traité. J'ai déjà surabondamment fait voir à la Chambre que sir Joseph Crowe n'agissait pas en qualité de diplomate ; qu'il pouvait avoir aidé sir Charles Tupper dans ces négociations, mais qu'il n'avait pas le pouvoir de conclure un traité. Si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries veut s'en rapporter aux documents de la session de 1893 (n° 28, vol. II), il trouvera toute la correspondance relative à ces détails. Le document auquel je fais particulièrement allusion porte les nos 51 et 51c, et voici ce qu'on lit à la page 21 :

A la troisième entrevue les commissaires français ont répondu aux observations et aux propositions avancées par le commissaire canadien lors de la première et de la deuxième entrevue.

Ce n'est pas sir Joseph Crowe qui énonce les propositions ; il n'était là que pour assister le commissaire canadien et c'était le représentant de notre pays qui faisait les propositions. De même dans le rapport qu'il adressait le 6 janvier 1893 à sir John Thompson, alors premier ministre du Canada, sir Charles Tupper disait ce qui suit :

Je ne saurais clore cette communication sans dire qu'en même temps que les négociations ont été menées entièrement par moi-même de la part du Canada et par (suivent les noms des plénipotentiaires français) de la part de la France, j'ai reçu le plus cordial appui et aide des ministères des Colonies et des Affaires étrangères, à Londres, aussi bien que de Son Excellence le marquis de Dufferin et Ava. J'ai particulièrement de l'obligation à sir Joseph Crowe, premier secrétaire et attaché spécial de l'ambassade, qui m'a fait profiter de ses précieux conseils et de sa grande expérience en de pareilles questions, et qui s'est constamment joint à moi dans mes relations avec les négociateurs français.

En écrivant cela sir Charles Tupper ne faisait qu'énoncer d'avance les termes mêmes dont s'est servi mon honorable ami le ministre des Finances quand il disait :

C'est pour moi un devoir agréable de reconnaître que ces membres distingués du gouvernement impérial et tous les fonctionnaires de ces différents départements nous ont accordé leur plus cordiale coopération. Je dois en dire autant de l'ambassadeur de Sa Majesté à Paris, sir Francis Bertie, et de sir Henry Austin Lee, le conseiller du commerce de l'ambassade.

Parce que sir Henry Austin Lee, en qualité de conseiller du commerce a prêté son concours à ces deux honorables ministres en leur qualité de plénipotentiaires n'est-il pas moins vrai que ces derniers ont négocié ce traité ? Pourquoi alors viendrait-on prétendre que parce que sir Joseph Crowe, attaché commercial, a aidé sir Charles Tupper, ce dernier n'a pas négocié le traité de 1893 ? Sir Charles Tupper a conclu cette convention de la même façon que mes honorables amis (MM. Fielding et Brodeur) ont négocié le traité de l'an dernier. Il ne s'agit pas d'une orientation nouvelle. Tout cela constitue une simple adhésion au principe invoqué par sir Charles Tupper et que ce dernier a réussi à faire admettre après avoir été nommé haut commissaire en 1887, principe qui reconnaissait au Canada le droit de négocier à l'avenir ses propres traités de commerce, sous la surveillance de la couronne britannique afin de faire observer les conventions conclues et qui reconnaissait de plus l'autre principe bien établi que ces traités-là doivent être négociés au nom de la couronne britannique.

Dans le cas particulier qui nous occupe que constatons-nous ? Que ces deux ministres ont dirigé les négociations. D'abord ils ont agi en qualité de plénipotentiaires sans autorisation formelle. Ils se sont rendus en France au mois de juillet et ils n'ont reçu que le 8 août l'autorisation formelle d'agir en qualité de plénipotentiaires. Les négociations duraient depuis deux ou trois semaines lorsque le gouvernement impérial a donné cette autorisation. Quand toutes les négociations furent terminées qu'arriva-t-il? Dans une lettre qu'il adressait le 22 août au secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères, l'honorable ministre des Finances disait :

Monsieur,—A propos de l'entrevue que vous avez eu l'obligeance de m'accorder à Londres, il y a quelques jours, au sujet des négociations commerciales entre les représentants des gouvernements français et canadien, j'ai l'honneur de vous informer que, bien qu'aucune décision définie n'ait été prise jusqu'à présent sur les questions en discussion, les négociations ont avancé à ce point que nous pouvons croire que d'ici à quelques jours nous pourrons soumettre à votre approbation un projet de traité.

Sir Charles Tupper avait de même soumis le projet d'un traité à l'approbation du gouvernement britannique en 1893. Dans une lettre du 24 août soit deux jours plus tard, adressée à sir Francis Hopgood, au Colonial Office, à Londres, l'honorable ministre des Finances s'exprime ainsi :

Cher monsieur,—D'après une entente intervenue il y a quelque temps déjà entre sir Edward Grey et sir Wilfrid Laurier, mon collègue M. Brodeur et moi-même, avec la coopération de l'ambassadeur britannique sir Francis Bertie, avons dirigé les négociations avec les représentants du gouvernement fran-

çais en vue d'élargir la portée du traité actuel relatif aux relations commerciales entre la France et le Canada. Les négociations ne sont pas encore terminées, cependant, elles sont assez avancées pour nous permettre de croire qu'avant quelques jours nous pourrons préparer un projet de traité qui sera acceptable pour la France et que, avec le consentement du gouvernement impérial, le gouvernement canadien consentira d'accepter.

C'était suivre exactement la ligne de conduite établie en 1893 par sir Charles Tupper. Quelle a été la réponse du Foreign Office ? Nous la trouvons dans une lettre écrite le 28 août 1907 par sir Edward Grey lui-même et adressée à l'honorable ministre des Finances :

Monsieur,—Votre lettre du 22 courant m'a appris—ce dont j'ai éprouvé de la joie—que les négociations d'une nature commerciale entre les représentants des gouvernements français et canadien ont fait des progrès. Dès que j'aurai reçu le projet de traité que vous espérez pouvoir soumettre bientôt, je le communiquerai immédiatement au Foreign Office. Il faudra aussi le soumettre au bureau du commerce.

Il n'y aura pas de retards de la part de mon département, et je demanderai au secrétaire d'Etat pour les colonies et au président du bureau du commerce d'expédier leur travail le plus promptement possible.

Dès que j'aurai obtenu leur approbation, vous recevrez tous les pouvoirs nécessaires.

Je suis, monsieur, votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé): EDWARD GREY.

Telle est cette révolution remarquable dont nous avons entendu parler dans tout le pays. Les membres de la droite nous ont blâmés parce que nous avions parlé de ce traité avant que ce projet fût soumis à la Chambre. Ne comprennent-ils pas qu'eux-mêmes, avant que le Parlement ou que le public eût reçu la moindre communication relative à ce traité, ils ont parcouru le pays criant à tous les échos les résultats et les avantages extraordinaires qui découleraient pour nous de ce traité? J'espère que cette convention nous sera très avantageuse bien que, jusqu'à présent, nos adversaires n'aient pas invoqué beaucoup de raisons pour m'engager à en arriver à cette conclusion. Je remettrai les observations que j'ai à faire sur la nature de ce traité au jour où la Chambre se formera en comité général pour le discuter, mais qu'on me permette de dire qu'à mon sens, l'attitude du Gouvernement dans cette occurrence est plutôt remarquable. En effet, on eût supposé qu'en négociant une convention semblable, on aurait dressé un état des avantages que notre commerce retirerait de ce traité. On aurait cru que le Gouvernement aurait dit : nous augmenterons ainsi de $1,000,000, ou de $1,500,000, ou de $2,000,000 notre commerce avec la France ; ou bien encore, tels et tels articles seront exportés en France en bien plus grande quantité à l'avenir que par le passé.

M. BORDEN.

Au lieu de cela le seul argument invoqué ici jusqu'à présent, le seul au moins que j'ai pu comprendre ou apprécier, repose simplement sur cette déclaration que nous jouirons de l'avantage du tarif minimum français ; c'est là en soi un très grand avantage, n'importe que le volume de nos exportations soit ou non augmenté à l'avenir. J'ai véritablement confiance dans l'amélioration de nos relations commerciales avec la France. Les relations qui existent entre ce grand pays et l'empire britannique sont excellentes au suprême degré, ce dont je me réjouis et ce que j'espère voir se continuer longtemps. Je désire que nos relations commerciales avec la France soient améliorées. J'espère que ce traité tendra à cette fin et, quand la Chambre se formera en comité général pour délibérer ce bill, nous pourrons peut-être, quant à certains détails de cette convention, réussir à obtenir du Gouvernement des renseignements plus définis que ceux qu'on nous a fournis jusqu'à présent.

Pour aujourd'hui, je veux simplement faire disparaître de l'esprit des membres de cette Chambre et de celui de la population du pays cette idée qu'une révolution merveilleuse s'est opérée grâce à l'honorable ministre des Finances et à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et que ces derniers ont accompli un fait extraordinaire en ce qui concerne ce traité avec la France. Il n'y a pas eu de révolution. Cette révolution si on la désigne ainsi—je préférerais de beaucoup le terme déviation ou une nouvelle orientation—cette déviation qu'on a établie et qui donne au Canada quant aux traités de commerce des pouvoirs plus étendus que ceux qu'il possédait auparavant, est due au travail, au génie et à la persévérance de ce grand homme d'Etat qui a nom sir Charles Tupper. C'est lui qui a préparé cette nouvelle orientation dans la politique de la mère-patrie qui nous accorde aujourd'hui le droit de négocier nos propres traités de commerce, bien que chaque convention soit et doive être signée au nom du roi d'Angleterre.

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

## Reprise de la Séance.

M. E. D. SMITH (Wentworth): Ce traité a une grande importance pour notre pays; quant à moi j'y porte beaucoup d'attention, non seulement parce que je fais partie de cette Chambre, mais encore parce que je réside dans le district que des dispositions de ce traité intéressent le plus sérieusement vu qu'il est le centre de cette grande industrie qui fournit les œufs sans lesquels on ne saurait faire d'omelette, et si je puis m'exprimer ainsi. Ce traité franco-canadien peut être envisagé sous différents aspects; nous pourrions tenir compte de sa valeur au

point de vue du sentiment, s'il s'en trouve, de même que nous pourrions examiner les avantages et les désavantages qu'il nous causera matériellement ou moralement peut-être. Nous reconnaissons tous que les liens qui unissent à la France une grande partie de notre population revêtent et doivent revêtir le caractère d'une très grande cordialité et qu'un traité, qu'une convention, qu'un acte du gouvernement canadien qui tend à développer ces relations amicales qui existent et qui devraient toujours exister entre la Grande-Bretagne et la France, doit recevoir l'appui de tout véritable Canadien. Cela est bien vrai, mais on doit envisager un traité de commerce en se plaçant au point de vue de ses avantages ou de ses désavantages matériels. .

Je conçois aisément qu'une convention de commerce basée sur le sentimentalisme pourrait devenir très désavantageuse à l'un ou à l'autre des pays intéressés, parce que l'aigreur ou le désappointement engendré par les pertes matérielles que peut causer la mise en vigueur de ce traité, pourrait se développer au point de faire complétement perdre de vue les prétendus avantages que cette convention pourrait produire si l'on ne tient compte que du sentiment. Les avantages matériels de ce traité peuvent se diviser en deux groupes se rattachant d'abord, à la partie de cette convention sur les revenus du Canada, et en second lieu à son effet sur les industries et le commerce de notre pays. Il ne saurait y avoir de doute quant à son effet sur les revenus du Canada, parce qu'il est vrai de dire que nous perdons de $5 à $10 de notre revenu pour chaque dollar que la république française peut perdre du sien. Sans doute, le gouvernement canadien ayant une surabondance de richesse dont il ne sait que faire, il ne saurait y avoir d'objection contre ce traité, même si l'on invoquait les résultats désastreux de cette convention sur notre revenu; cependant, si je tiens compte des entreprises énormes que nous avons sur les bras, des $100,000,000 que nous devons encore dépenser pour le Grand-Tronc-Pacifique du fait—qui nous crève les yeux—que nous devons payer un intérêt de 7 p. 100 sur l'argent que nous avons emprunté, et que nous essayons de négocier un nouvel emprunt à un taux d'intérêt plus élevé que celui que nous avons payé dans le passé il me semble qu'il est de mauvaise politique de gaspiller ainsi des millions de notre revenu si nous considérons surtout que en thèse générale, ce traité avec la France diminuera les droits sur les articles dont se servent surtout les personnes qui jouissent d'une certaine aisance. Sans doute il est impossible d'estimer exactement la perte que subira notre revenu ; je me demande quelle base peut nous aider à faire des calculs si ce n'est celle de notre commerce actuel d'importations et d'exportations. Ce traité peut avoir pour effet d'augmenter nos importations et nos exportations, mais le contraire peut aussi se produire, et si j'en crois l'expérience que nous avons acquise sous la mise en vigueur de l'ancien traité avec la France, un grand nombre des articles énumérés dans cette convention et au sujet desquels nous espérions voir augmenter le volume de notre commerce, n'ont été importés ni exportés en quantités appréciables.

Il n'est donc pas juste de croire que du fait que la France consent à diminuer les droits sur un certain nombre d'article, elle exportera de ces derniers en plus grandes quantités qu'elle l'a fait jusqu'à présent. Je viens de dire que nous avons constaté, d'après l'expérience que nous avons faite de l'ancien traité avec la France, que durant dix ou quinze années, à l'exception du homard qui se trouve compris dans ce traité, la plus grande augmentation dans notre commerce avec la France se trouvait surtout dans les instruments aratoires inclus dans le tarif maximum. D'où il suit que le seul moyen raisonnable que nous avons d'estimer nos profits et nos pertes, c'est de prendre le volume du commerce actuel comme base de nos calculs. Dans le tableau suivant j'énumère seulement quelques item et les chiffres indiqués feront voir la perte de revenus que nous subissons dans le cas de ces quelques item :

IMPORTATIONS des pays étrangers qui jouiront du traitement accordé à la nation la plus favorisée, pour une période de douze mois, suivant les états fournis pour une période de neuf mois.

| —— | Tarif spécial. | Réduction de droit. | Montant de la perte de revenus. |
|---|---|---|---|
| | $ | | $ c. |
| Velours de soie pure et tissus de soie | 1,047,149 | De 30 à 20 pour 100 | 104,714 90 |
| Rubans | 306,904 | " 35 à 25 " | 30,690 40 |
| Broderies et dentelles | 58,753 | " 35 à 27½ " | 4,406 47 |
| Médicaments brevetés | 1,078 | " 50 à 25 " | 269 00 |
| Huile d'olive | 529 | " 26 à 15 " | 26 00 |
| Anchois et sardines | 48,864 | " 3½ à 2 cts. la livre | 9,772 00 |
| Conserves de légumes en boîtes | 2,938 | " 1½ à 1c. " | 146 00 |
| | 1,466,215 | | 150,024 77 |
| Vins titrant moins de 26 pour 100 | 42,630 | " 30 pour 100 et tarif spécial suiv. force | 12,789 00 |
| " plus de 26 pour 100 | 108,530 | " 30 pour 100 | 32,559 00 |
| Amandes avec coques | 144,542 | " 4 à 2⅔ | 9,636 00 |
| Noix sans coques | 91,973 | " 3 à 2 cts. | 8,277 00 |
| | 1,853,890 | | |
| Totalité de la perte de revenu sur ces articles. | | | 213,285 00 |

IMPORTATIONS 1907—Douze mois—De France et des colonies.

| —— | — | Droit réduit. | Perte d'impôt. |
|---|---|---|---|
| | $ | | $ |
| Velours de soie pure et tissus de soie | 698,904 | De 30 à 20 pour 100 | 69,890 |
| Rubans | 348,644 | " 35 à 25 " | 34,864 |
| Broderies et dentelles | 296,901 | " 35 à 27½ " | 22,237 |
| Médicaments | 40,000 | " 50 à 25 " | 10,000 |
| Huile d'olive | 40,000 | " 29 à 15 " | 2,000 |
| Livres | 56,000 | Réduction moy. de 7½. | 4,200 |
| Anchois et sardines | 34,000 | De 3½ à 2 cts. par livre. | 7,000 |
| Conserves de légumes en boîtes | 67,000 | " 1½ à 1 c. " | 3,300 |
| *Sous l'empire du tarif intermédiaire.* | 1,581,449 | | 153,491 |
| Noix sans coques | 319,423 | " 3 à 2 cts. par livre. | 32,592 |
| Noix avec coques | 44,431 | " 4 à 2⅔ " | 2,820 |
| Savon de Marseille | 97,104 | " 2 à 1 " | 18,930 |
| *Tarif spécial.* | | | |
| Vins non mousseux | 117,286 | " 30 pour 100 | 35,185 |
| | | Moyenne de 9c. p. gall. | 13,194 |
| Vins mousseux | 313,197 | De 30 pour 100 | 93,959 |
| | 2,472,890 | | |
| Perte totale de revenu sur ces articles. | | | 350,171 |

Ces item réunis ne représentent pour toutes nos importations de France qu'un montant de $2,492,810 comparé à la somme de $1,853,890 que représentent nos exportations des autres pays. La valeur totale de nos importations de France l'an dernier a été de $9,145,885 et nous avons exporté des autres pays des marchandises pour un montant de $4,366,089. On constatera que ces item ne représentent que 25 à 30 p. 100 des articles atteints par ce traité. Il est vrai que sur la balance des autres produits qui tombent sous le tarif intermédiaire, la réduction de droits dans plusieurs cas est moindre que celle qui existe sous le tarif spécial ; cependant, comme ces articles com-

M. E. D. SMITH.

prennent les deux tiers ou même les trois quarts de la totalité de ce commerce, la perte occasionnée dans nos revenus ne sera pas sans doute très considérable. Maintenant qu'est-ce que la France paie en retour de cette perte que nous constaterons dans nos revenus et qui représente des millions de dollars ? Les articles que nous avons exportés en France l'an dernier et qui tombent sous le tarif minimum, comprennent en réalité tous les produits que nous expédions en France. Sur ces item d'après le nouveau traité la France se trouvera à perdre environ $125,059.53 de revenus. Je dis environ, car il est absolument impossible dans certains cas d'indiquer le chiffre exact de cette perte, parce que les droits sur les articles expédiés en France sont évalués au poids de ces produits, et dans le cas de plusieurs de ces item, les instruments aratoires, par exemple, nous n'avons pas de données qui nous permettent de nous assurer de cette pesanteur ou de la nature de ces machines. Nous devons donc faire une estimation approximative, et je crois que celle que j'indique est très libérale. Je calcule 12 p. 100 sur les machines agricoles. Je ne crois pas que le chiffre réel soit aussi élevé que celui-là et qu'il dépasse de beaucoup 10 p. 100 ; il est probablement moins élevé que cela ; mais avec cette base de 2 p. 100 la diminution de revenus pour la république française sur les instruments aratoires à cause de ce traité n'est que de $46,-292 pour neuf mois. En retour de cette réduction la population du Canada paie plus d'un demi-million de dollars par cette liste des articles choisis et un montant énorme sur d'autres item. A ce point de vue, il me semble que ce traité n'a pas été avantageux au pays, loin de là. A mon sens, on n'aurait pas dû croire que nous devions sacrifier ce montant considérable de revenus pour obtenir les avantages extrêmement limités que nous assure ce traité.

Quant à nos exportations en France, la nouvelle convention nous procure de faibles avantages comparaison tenue de l'état de choses qui existait sous l'ancien traité avec la France. D'après ce dernier la plupart des articles que nous exportons maintenant en France étaient soumis au tarif minimum ; il en est encore ainsi d'après la nouvelle convention. Le produit que nous exportons en plus grande quantité en France c'est le homard ; nous en avons expédié pour une valeur de $545,000 en neuf mois. Sous l'ancien traité le homard était soumis au droit imposé maintenant, de sorte que nous n'avons rien gagné sous ce rapport. Viennent ensuite les machines agricoles dont nous avons exporté en France une certaine quantité qui représente une valeur de $385,-770, et cela pour une période de neuf mois. Ces instruments d'après le nouveau tarif sont soumis à un droit réduit et c'est là, d'après ce que je peux voir, le principal avantage que nous procure cette convention.

Puis vient le bétail ; nous avons expédié en France des bestiaux dont la valeur représente $113,255 ; ces produits sont soumis au tarif minimum de 2 cents par livre, et il n'est pas raisonnable de supposer qu'on puisse établir un très grand commerce de bétail avec la France, vu que cette dernière est elle-même un pays agricole qui produit ordinairement tout ce dont il a besoin pour la consommation domestique. Un autre item considérable, c'est le bois à pulpe qui entre en France mais qui est soumis au tarif établi par l'ancien traité, de sorte qu'il n'y a pas de gain sous ce rapport. Le produit suivant, c'est la pomme fraîche qui est soumise au droit qui existait déjà. La balance des autres item est peu considérable en valeur puisqu'elle ne dépasse pas $15,000 ou $20,-000. On peut donc dire avec raison que par les concessions que nous accordons à la France par ce traité, par les désavantages que nous éprouverons de ce dernier, par le prix que nous coûte cette convention nous payons le privilège de la mise sur le marché de la France et sur celle des autres pays des instruments aratoires fabriqués par la compagnie Massey-Harris. Si nous examinons ce qui se passe dans les pays étrangers intéressés dans ce traité, nous constatons combien important est ce détail. Nos exportations de machines agricoles dans ces autres pays représentent la moitié de tous les produits que nous expédions à ces pays, puisque cette exportation représente $465,-535 pour une période de neuf mois. La totalité de nos exportations d'instruments aratoires en France et dans ces contrées étrangères, pendant une période de neuf mois, représente une valeur de $851,305 sur un total d'exportations d'environ $2,000,000, soit à peu près la moitié du volume total de nos exportations.

Il n'y a personne ici, j'en suis certain, qui regrette que la compagnie Massey-Harris ou toute autre compagnie canadienne qui se livre à la fabrication de machines agricoles, soit capable d'expédier ses produits aux pays étrangers à des conditions favorables. S'il nous faut des millionnaires, je préfère les voir au Canada plutôt que dans un autre pays ; mais lorsque nous nous demandons qui paie pour enrichir ces millionnaires ; nous devons considérer sérieusement si nous pouvons à bon droit négocier un traité qui aurait pour résultat principal d'enrichir encore les multimillionnaires du Canada aux dépens de ceux qui peinent dûrement et qui sont engagés dans les différentes industries que favorisera ce traité.

Examinons un instant les désavantages que cette convention augmentera encore en ce qui se rapporte aux industries de ce pays. Je trouve qu'un des item principaux de nos importations de France se rapporte aux conserves de légumes en boîtes. Nous payons $65,000 de ce chef. Assurément nos cultivateurs peuvent fournir tous les légumes nécessaires à cette industrie des conserves

de légumes au Canada. Chaque dollar que nous dépensons dans l'achat de ces articles que nous importons prive d'autant les cultivateurs du Dominion qui pourraient réaliser des bénéfices s'ils avaient un marché domestique. Il y a plus ; ces légumes importés de France—et si je ne me trompe, dans cet item se trouvent compris les conserves de pois en boîtes—sont colorés, falsifiés et adultérés dans nombre de cas, à tel point que nos producteurs canadiens ne peuvent plus soutenir la concurrence avec leurs rivaux étrangers dans des conditions justes et équitables. Si ce traité est mis en vigueur, j'espère sincèrement que les ministres prendront les moyens les plus radicaux pour empêcher l'entrée au Canada de conserves de légumes ou de n'importe quels autres produits semblables—les fruits sont probablement compris dans cet item—qui ne pourront soutenir l'épreuve indiquée dans la loi relative aux aliments adultérés. Je n'ose pas trop espérer qu'il en sera ainsi. Nous avons dans nos statuts une loi relative à la falsification des fruits et des aliments; cette loi est fort juste, mais elle est absolument lettre morte. Elle n'a eu qu'un seul résultat, c'est la publication fréquente de bulletins imprimés aux dépens du trésor public et mis en liasse, et quiconque le désire peut en connaître le contenu.

Je ne vois pas de quelle autre manière le pays puisse bénéficier de la loi concernant la falsification des substances alimentaires. Sur les tablettes de chaque épicerie figurent des articles d'alimentation falsifiés, et on ne prend aucune mesure pour empêcher leur vente ; or, si ces conserves de légumes qui viennent de France sont traités avec toute la déférence qu'on témoigne aux autres conserves de légumes, cela causera un grave tort à l'industrie canadienne des conserves ainsi qu'à nos cultivateurs.

Il est une industrie fort importante à laquelle le traité portera un grave préjudice: c'est l'industrie viticole canadienne. L'industrie viticole a pris d'importants développements, au Canada. Ces années dernières, elle a fait de rapides progrès. En 1903, à Ontario, il y avait une superficie de 14,000 acres en vignobles et on estime aujourd'hui que cette superficie, en toute probabilité est de 18,000 à 20,000 acres. Le rendement de ces vignobles est de deux tonnes et demie à trois tonnes, l'acre. La production est l'objet d'évaluations diverses. Je vais en donner une évaluation qui n'est nullement exagérée. Ainsi, disons que nous n'avons que 14,000 acres qui rapportent actuellement et que le rendement global ne dépasse pas 40,000 tonnes. Quels sont les résultats ? Les producteurs de fruits qui ont fait une étude approfondie sur la question ont évalué la production à 60,000 tonnes. Or, en évaluant à 40,000 tonnes la production de nos vignobles et la perte à $10 la tonne, le chiffre de la perte qui en résulterait, serait, d'après un calcul assez modéré de $400,000.

M. E. D. SMITH.

Il ne faut pas oublier que le prix du raisin est déterminé par le prix que paient les fabricants de vin. Ces fabricants consomment à peu près le tiers de la récolte, et le prix qu'ils paient pour ce tiers établit celui de toute la production.

La saison dernière, les viticulteurs ont obtenu l'énorme prix de 1 cent et demi, la livre, soit $30 la tonne, le meilleur prix réalisé depuis nombre d'années. A ce prix, la viticulture est lucrative. J'ai parfaite souvenance de l'époque où le prix avait baissé jusqu'à $12 la tonne, mais alors c'était une perte sèche. Aujourd'hui, cette industrie est sur un pied rémunérateur et elle est susceptible d'un développement illimité, Mais ce n'est nullement une mine d'or, même à $30 la tonne ; car, il survient parfois une mauvaise récolte et comme il faut, tous les ans, effectuer une dépense de $30 par acre, en moyenne, on le voit il n'y a guère lieu de réduire la taxe, si l'on veut que l'industrie soit de bon rapport.

Le sol et le climat se prêtent à merveille à la culture de toutes les variétés de raisin dont pourrait avoir besoin une population même de 30,000,000 à 40,000,000. Mais ce traité va porter à cette industrie un coup dont elle ne se relèvera que difficilement, après nombre d'années. Dans la premier traité, le droit sur les vins français avait été réduit. Le droit de 30 p. 100 *ad valorem* sur les vins nouveaux avait été supprimé et le même dégrèvement avait eu lieu pour les vins non mousseux titrant moins de 26 p. 100 d'esprit de preuve.

Même avec cette réduction, nos fabricants de vin ont été en mesure de continuer à payer à nos producteurs un prix satisfaisant; mais voilà qu'aujourd'hui on fait ce dégrèvement extrême de 30 p. 100 *ad-valorem* sur les vins non mousseux, qui sont précisément ceux produits au Canada et titrant au delà et moins de 26 pour 100 d'esprit de preuve; voilà en outre, et c'est peut-être là l'article le plus dangereux de toute la liste, qu'on réduit de 10 cents par gallon le droit minime de 25 cents le gallon imposé sur le vin d'un degré au dessous de 20 pour 100; or, ces dégrèvements je l'affirme, auront des conséquences bien graves. C'est là le degré de force que titrent presque tous les vins fabriqués au Canada, et ainsi on fait une réduction extrême sur l'article même fabriqué au Canada et qui concurrence l'article importé. Si les ministres étaient convenus de dégrever quelque autre variété de vin, c'eût été préférable. Ou encore, s'il était absolument nécessaire de faire bénéficier d'une réduction de droit les machines agricoles de Massey-Harris, à leur entrée en France, ils auraient pu, à titre de compensation, consentir au dégrèvement de quelque article qui n'aurait pas porté atteinte à une de nos plus importantes industries nationales. Mais avoir choisi de préférence, une aussi importante industrie, et surtout avoir dégrevé, entre tous les articles

de cette liste des vins, celui-là même qui porte la plus grave atteinte aux producteurs de fruits, voilà, à mon avis, une faute absolument impardonnable. Voici comment j'évalue la perte à $10 la tonne. Il faut, paraît-il, dix livres de raisin pour faire un gallon de vin, et les fabricants de vin évaluent notre fabrication à 2,000,000 de gallons à peu près.

Ces 2,000,000 de gallons de vin subiront une dépréciation de valeur de 10 cents par gallon, soit $200,000, ce dernier chiffre étant basé sur la quantité de raisin employée par les fabricants. Or, pour la production globale des vignobles, cet avilissement de prix monterait à $800,000. Par conséquent, quand je porte la perte à $400,000, je ne compte pas que les viticulteurs devront supporter toute cette perte. Il est possible que les fabricants de vin soient en mesure de supporter une partie de cette perte, en réduisant leurs profits. Il est possible que les consommateurs jugent nécessaire de payer aux viticulteurs une partie de leurs pertes ; car, si les viticulteurs réduisent le prix du raisin de $20 la tonne, chiffre de la perte globale, ils amèneront le prix au point où la consommation s'accroîtra dans une assez large mesure pour qu'il en résulte une hausse de prix. On peut donc affirmer, sans exagération, que les viticulteurs supporteront une perte de $10 par tonne, soit $400,000. C'est payer bien cher la modération de taxe dont bénéficieront nos machines agricoles, à leur entrée en France. Voyons donc la situation créée à nos fabricants de machines agricoles ; car, s'ils bénéficient, dans une mesure suffisante, de ce changement, je serai satisfait. Or, quel sera le chiffre de leurs gains ? L'exportation de ces machines en pays étrangers, pour les derniers neuf mois, je le répète, est de $465,000 et en France elle est de $385,000. Une juste estimation de l'avantage résultant pour nos fabricants de machines agricoles de leur commerce avec la France serait de $46,000 en neuf mois, soit $60,000 pour l'année. Quant au chiffre des bénéfices qu'ils réalisent de leur commerce avec les pays étrangers, je ne saurais établir de prévision à cet égard, ne sachant point l'écart qui existe entre le tarif minimum et le tarif maximum de ces pays. Mais en supposant que l'avantage réalisé par ce commerce atteigne un chiffre aussi élevé que celui constaté pour la France,—bien qu'il soit inférieure, j'en suis convaincu—la totalité des gains annuels réalisés par l'industrie des machines agricoles, ne dépasserait pas $150,000. On le voit donc, l'avantage obtenu par les fabricants de machines agricoles est triplement contrebalancé, par la perte que subiront les viticulteurs canadiens. Voilà la plus grave objection qui milite contre ce traité : il porte atteinte à deux de nos industries nationales dont l'exportation, aujourd'hui, est fort lucrative pour le pays. Il portera à une importante industrie un coup sensible, peut-être même un coup mortel entraînant une perte de beaucoup supérieure au gain qui pourra résulter de l'existence de ce traité.

Je le sais, M. Harris qui se propose de poser sa candidature dans le comté de Brantford, pourra, avec grand profit, utiliser ces deniers qui tomberont si à propos dans son gousset. Oui, M. Harris sera ainsi mieux armé pour la bataille qu'il veut livrer à mon collègue et voisin (M. Cockshutt). Nonobstant cet énorme avantage dont jouit son concurrent, mon collègue (M. Cockshutt), j'en suis convaincu, sortira victorieux de la lutte, et à l'issue de la prochaine consultation électorale, il reviendra encore une fois représenter ici la bonne ville de Brantford.

L'hon. M. PATERSON Est-ce que les Cockshutt ne bénéficieront pas de cette aide, tout autant que les Harris ?

M. E. D. SMITH : On me dit que les Cockshutt n'exportent pas de machines agricoles.

L'hon. M. PATERSON : Vraiment ? Je crois que vous faites erreur.

M. E. D. SMITH : Il est un autre aspect de cette question qui m'a vivement frappé, et je me suis demandé : Comment ! le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) est demeuré muet, dans la salle du conseil, il n'a pas protesté contre l'introduction de ces vins adultérés ! Lui, le champion des tempéranciers, il est demeuré là, impassible, sans élever la voix contre l'admission de ces vins qui bénéficient, à leurs entrée au pays, d'une si énorme réduction de droit ! Je m'étonne que sa voix ne soit pas plus puissante, au sein du conseil. Nous avons toujours vu dans le ministre, surtout lorsqu'il a pris part à la dernière campagne électorale au comté de Stanstead, le champion de l'interdiction des spiritueux. Or, dans la salle du conseil où il siège, il permet à ses collègues d'ouvrir les écluses et d'autoriser non seulement l'importation des vins au pays, mais encore celle de l'eau-de-vie artificielle ; car, si je ne me trompe, un des articles du traité autorise l'importation de l'eau-de-vie artificielle. Encore s'il eût consenti à admettre l'eau-de-vie pure, il n'y aurait pas eu lieu de tant s'étonner ; mais lorsqu'il permet l'introduction d'un article sophistiqué, la parole est presque impuissante à exprimer notre stupéfaction.

Ainsi, soit qu'on envisage la question, au triple point de vue de la perte de recettes fiscales, du préjudice causé à nos industries nationales ou de la moralité publique, ce traité est voué d'avance à la réprobation. Pour mon propre compte, si l'occasion se présente, je voterai le rejet de ce traité, les deux mains levées. Evidemment, les représentants du Canada sont allés en France, avec l'intention bien arrêtée d'en rapporter un traité. Lorsque les astucieux diplomates français virent nos représentants dans cet

état d'âme, ils eurent bientôt compris qu'en les traitant bien, en leur offrant des banquets somptueux, bref en étant aux petits soins avec eux, durant leur séjour là-bas, ils seraient en mesure de les tondre, avant leur départ pour le Canada.

Et je dois avouer qu'ils y ont réussi. Chaque dollar valant de marchandises que nous obtiendrons, sous le régime de ce traité, nous coûtera $10, en bon argent canadien. Ce traité, dit-on, est le premier qui ait jamais été négocié par des plénipotentiaires canadiens. Eh bien, avouons-le, si c'est là un échantillon des traités que nos plénipotentiaires canadiens négocieront à l'avenir, pour mon propre compte, je préfère que nos traités soient négociés par les plénipotentiaires britanniques.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara): Il est fâcheux que l'un ou l'autre des ministres qui ont pris une si large part à la négociation de ce traité, n'ait pas apporté de réponse aux observations formulées par le député de Wentworth (M. E. D. Smith).

M. LENNOX : Les ministres ont tout dit cela, ailleurs.

M. LANCASTER : Mais c'est ici même qu'il conviendrait de parler, s'ils ont quelque réponse à apporter. Avouons-le, le député de Wentworth a fait preuve de beaucoup de modération dans la condamnation qu'il vient de prononcer contre ce traité, dans l'intérêt des pomologistes canadiens. Représentant un comité dont la principale industrie est la production fruitière, mon collègue s'est réellement montré fort modéré. Je serais porté à renchérir sur ce qu'il a dit et à affirmer plus catégoriquement que ce sont, pour ainsi dire, les producteurs de fruits canadiens qui paient le prix de ce traité. Aujourd'hui, c'est le district de Niagara, ainsi que les comtés d'Essex et de Kent qui constituent la principale région à production fruitière. Je parle de science certaine, en affirmant que si on donnait les soins voulus à cette industrie dans la province d'Ontario, en la traitant sur un pied d'égalité avec les autres industries, toute la partie sud d'Ontario serait consacrée, au bout de quelques années, à la culture des arbres fruitiers, y compris la production des fruits semi-tropicaux, tels que le raisin et les pêches. Il aurait fallu nous dire pourquoi on a ainsi fait payer cet énorme prix aux producteurs de fruits d'Ontario, afin de permettre à nos plénipotentiaires de revenir au pays avec un traité ; il aurait fallu nous apprendre pourquoi on force cette industrie à faire les frais de ce traité. On a beau dire qu'il nous faut un traité ; je ne sache point que nous ayons besoin d'un traité dont nous ne bénéficierons pas. Nous voulons bien nouer des relations amicales avec la France et tous les autres pays ; mais un bon voisin est celui qui s'acquitte de son devoir envers vous sans vous demander de lui sacrifier vos droits. En négociant un traité, le premier devoir à remplir, c'est envers nous-mêmes. Dans le Times, de Londres, Angleterre, numéro du 7 février, sous l'entête: "Le traité avec le Canada," je lis ce qui suit :

M. E. D. SMITH.

Le rapport relatif au traité franco-canadien, du 19 septembre, présenté à la Chambre des députés par M. Jules Siegfried, député du Havre, au nom de la commission des douanes, vient d'être livré à la publicité, à titre de document parlementaire. Les conclusions du rapport de M. Siegfried sont favorables à la ratification du traité, vu qu'il laisse la France libre d'agir à sa guise, dans le remaniement de ses tarifs.

Voilà, d'après le "Times", de Londres, ce que pense le peuple français de l'effet qu'aura ce traité. Si la France est demeurée parfaitement libre, pourquoi serions-nous liés envers la France ? Même si nous avons fait un mauvais marché, nous ignorons si nous pourrons obliger la France à le tenir.

A son avis, il est hors de doute que le nouveau traité développera le commerce entre les deux pays. Les exportations françaises seront stimulées par l'abaissement des droits sur les produits français. D'autre part, nombre de produits canadiens. . .

Mon honorable collègue (M. E. D. Smith) nous a désigné ces produits canadiens : ils se rattachent presque entièrement à une seule industrie.

. . .mais la France n'a pas voulu s'engager à donner un caractère de permanence aux taxes de ce tarif. M. Siegfried est d'avis que l'augmentation des ventes de produits canadiens en France ne saurait porter de grave préjudice soit à l'agriculture soit à l'industrie française.

En somme, c'est à bon droit, je crois, que M. Siegfried affirme qu'il peut se féliciter et que l'augmentation des ventes de produits canadiens "ne saurait porter de grave préjudice à l'agriculture ou à l'industrie française".

M. E. D. Smith nous a donné une statistique qui montre l'importance et l'étendue de la viticulture au pays. J'ai ici le texte d'une des nombreuses pétitions transmises au ministre des Finances à cet égard, par l'association des producteurs de fruits, du township de Louth, comté de Lincoln. M. Smith, parait-il, a toute une liasse de ces pétitions, presque toutes dans le même sens, et au bénéfice de la Chambre, je vais donner lecture de la pétition du comté de Louth, à titre d'échantillon de l'opinion professée par les arboriculteurs. Voici ce texte :

A une assemblée de l'association pomologique de Louth, tenue dans Grange Hall, à Louth, le samedi, 11 janvier, et à laquelle assistaient nombre de producteurs de fruits, la proposition suivante a été présentée et adoptée à l'unanimité:

Proposé par Frank Blaikie, appuyé par H. Brodrick:

Considérant que les membres de cette association qui sont d'importants producteurs de raisin et qui ont consacré des sommes considérables à la plantation et à la culture des vignobles, afin de répondre à la demande toujours croissante de leurs produits, de la part des fabricants de vin pour la fabrication des vins, ont appris avec alarme l'existence d'une proposition tendant à permettre une catégorie de vins qui concurrencerait directement un type de vin produit au pays, de bénéficier d'une forte réduction de droit, à son entrée au pays, et convaincus qu'ils sont que l'industrie de la viticulture au pays est menacée par là même, de péricliter: émettent respectueusement le vœu que les articles se rattachant à la réduction du droit dont sont frappés les vins français légers ne soient pas ratifiés.

(Signé): A. CRAISE.
Président.
A. C. GREGORY,
Secrétaire.

A l'honorable W. S. Fielding,
Ministre des Finances,
Canada.

Afin de prouver au ministre des Finances qu'il n'y a point de politique au fond de cette démarche, je dois dire que l'auteur de cette résolution est un libéral de la vieille école qui dit tout haut ce qu'il pense et celui qui l'a appuyée est un conservateur de vieille roche, tenant aussi à son franc parler. Le président de l'association est un libéral de la vieille école, tandis que le secrétaire est un chaud conservateur.

Les habitants de l'Ontario-sud ont fait pour l'arboriculture fruitière, dans cette région, ce qu'on a réalisé au Nord-Ouest pour la culture du blé. Ruinez l'industrie de l'arboriculture fruitière, dans le sud d'Ontario, et vous avilirez par là-même de 50 à 75 p. 100 le prix des domaines de cette population. Voilà à peu près vingt ans que j'habite ce district, et j'ai souvenance d'exploitations agricoles valant, à cette époque, de $50 à $60 l'acre, qui valent aujourd'hui $200 l'acre, et cela à cause de l'industrie viticole ; et le député de Peel (M. Blain) affirme que la même situation existe du côté nord du lac. Bien que le ministre de l'Agriculture fasse encore partie du cabinet, je le crains fort, l'usage des vins ne sera pas interdit au pays. Il faut tenir pour accordé que nous pouvons consommer des vins légers, et puisqu'il en est ainsi, il aurait fallu tenter tous les efforts possibles pour faciliter à nos producteurs canadiens la culture de la vigne et la fabrication du vin. Les viticulteurs, les propriétaires du sol, voilà ceux à qui ce traité cause le plus de tort. Comme l'a dit M. Smith, le viticulteur est obligé de vendre la moitié ou le tiers de sa production au fabricant de vin. S'il ne cultivait qu'une seule espèce de raisin, tout ce raisin viendrait à maturité la même semaine et le viticulteur ne pourrait pas en faire une bonne exploitation commerciale ; il est obligé de cultiver un raisin de table, pour la vente en général, et une forte proportion de raisin à vin, destiné à être vendu aux fabricants de vin. Si on empêche la vente du raisin au fabricant, il faudra alors utiliser, dans une large mesure, du raisin importé, vu que le viticulteur serait forcé d'abandonner la culture de certaines variétés. Personne ne semble s'être occupé de l'industrie viticole canadienne, dans la négociation de ce traité.

Il est possible que les jus de la vigne française ait paru si délicieux à ces messieurs, pendant qu'ils étaient en train de négocier ce traité, qu'ils ont pensé que nul vignoble canadien ne pourrait fournir un raisin dont le jus fût digne de la moindre attention. S'ils étaient allés aux renseignements à l'égard des capitaux engagés dans la viticulture, ils auraient appris qu'aujourd'hui une nombreuse population gagne sa vie dans ce genre d'industrie, avec la perspective de voir le chiffre de cette population se doubler, pourvu qu'il ne soit pas porté atteinte à cette industrie, comme le fait le traité en question.

Pourquoi sacrifier $5 ou $10 pour chaque dollar perdu par la France, et en même temps demander ce sacrifice de ces $5 ou $10 à une seule industrie ? Comme l'a observé M. Smith, cette perte s'élèvera à $350,000 approximativement, et c'est une industrie canadienne seule qui devra supporter cette perte. Qu'on cultive le blé dans l'ouest, où cette culture est lucrative; qu'on fasse la culture du pommier, dans l'Ontario-nord ; qu'on fasse de la culture mixte dans l'Ontario-nord, dans la province de Québec, au Manitoba et autres parties du pays ; mais lorsque dans une section du Canada,—la partie sud d'Ontario, une population est en mesure de gagner sa vie, en faisant de la viticulture sur quinze ou vingt acres, là où, autrefois, il fallait utiliser cent acres pour se créer un genre d'existence inférieure, pourquoi irait-on porter atteinte à cette situation, tout simplement, comme l'a dit le député de Wentworth (M. Smith) pour le plaisir de faire un traité avec la France ? Pourquoi ne pas tenir compte du fait que la viticulture et l'industrie vinicole méritent protection et encouragement ? On n'a ni apporté de réponse, ni allégué un seul argument valable, à l'appui de pareille attitude, et j'en conclus qu'on a entièrement oublié la chose. Je l'espère, cela ne tient pas à ce que ni l'un ni l'autre de ces messieurs n'est représentant de la province d'Ontario. A titre de Canadiens, ils ont, sans doute, essayé d'agir au mieux de leurs lumières ; mais ils auraient pu tenir compte de la chose, ou bien ils auraient pu s'éclairer au près de quelqu'un sur les conséquences qui en découleraient pour la province d'Ontario, et s'ils étaient convaincus qu'il y avait lieu de consentir à ce grand sacrifice, au détriment des viticulteurs, il leur eût été facile de nous éclairer à cet égard. De ce qu'ils ne l'ont pas fait, je conclus qu'ils ont complètement oublié la chose et que, par consé-

quent, si on a inséré pareille disposition dans ce traité, cela tient uniquement à la précipitation apportée aux négociations et à la nécessité de faire un traité avec la France.

Il y a, toutefois, un avis à ouvrir, à cet égard. On me dira, je le sais : "Le marché est passé, et tout ce verbiage auquel vous vous livrez, de concert avec votre collègue (M. Smith) est en pure perte, sauf dans la mesure où vous vous en faites une arme pour condamner le Gouvernement.

Mais il y a peut-être encore quelque espoir de remédier au mal, en adoptant un système d'inspection convenable et en donnant une rigoureuse interprétation au texte du traité. En donnant au texte de ce statut une interprétation judaïque, ou bien en appliquant un rigoureux système d'inspection, il serait encore possible de remédier en partie au mal. Qu'on déclare que quelques-uns des vins qui pourraient bénéficier de ce traité, à leur entrée au pays, ne rentrent point dans la catégorie prévue par le traité. Ce que je veux dire c'est que, si on donne au traité une interprétation tant soit peu libérale envers la France il s'importera ici beaucoup de vins sophistiqués, de qualité inférieure, qui viendront faire concurrence à nos vins fabriqués avec le pur jus de la vigne, comme ceux produits à Lincoln, à Welland ou à Pelee-Island ou autres endroits d'Ontario-sud ; il s'importera, en outre, beaucoup de vins fort dangereux, je pourrais les appeler de véritable poisons, qui se substitueront à nos vins purs. Je le sais, il est impossible de revenir sur le marché passé avec la France. Il ne s'agit pas, en effet, d'une simple question de tarif soumise aux délibérations d'un comité, qu'on peut, par simple voie de motion, proposer de ramener devant la Chambre, comme vous l'avez fait, l'an dernier, pour le droit sur les fruits, à la demande du député de Wentworth qui vous a donné, alors, de si sages avis et vous a signalé le tort que vous alliez causer aux producteurs de fruits, en matière fiscale. S'il s'agissait d'une question fiscale, le Gouvernement pourrait fort bien la soumettre immédiatement aux délibérations de la Chambre et la modifier ; mais, je le sais parfaitement, la Chambre ne saurait apporter de modification au texte même du traité, parce qu'il y a d'autre partie au traité qu'il faut consulter et sans doute, la France, après avoir passé un marché si avantageux à la nation française, refuserait son assentiment à toute modification. Toutefois, il existe encore quelque espoir. Si le Gouvernement tient à consulter, dans une certaine mesure, les intérêts des viticulteurs de l'Ontario-sud, voici ce qu'il pourrait faire : sans modifier le texte du traité, qu'il lui donne une interprétation telle que les vins qui, sans cela, viendraient concurrencer les vins indigènes, fabriqués dans la province d'Ontario, se trouvent exclus, dans une large mesure. Si vous ne portez pas une scrupuleuse attention à l'interprétation du traité, si vous ne donnez pas à cette disposition une interprétation bien rigoureuse et bien judaïque, voici ce qui arrivera : vous allez admettre au pays des vins des plus dangereux des vins impurs qui n'auront d'autre qualité que celle du bon marché, si toutefois c'est bien là une qualité, quand elle ne se marie pas avec la pureté ; vous allez mettre les Canadiens dans l'impuissance d'acheter les vins si purs, si économiques, de fabrication indigène et les obliger d'acheter des vins français artificiels qui ne leur conviennent nullement, sans compter que vous allez porter un coup mortel à l'industrie de nos compatriotes d'Ontario qui, tout en nous fournissant un article bien pur, verraient le chiffre de leurs affaires s'accroître et jouiraient de la prospérité à laquelle ils ont bien le droit d'espérer dans leur propre patrie.

M. LANCASTER.

Voilà donc ce que j'adjure le Gouvernement de faire, puisque, apparemment ou si vous voulez, accidentellement, ou bien par négligence, si je puis ainsi parler ; bref, de quelque façon jusqu'ici restée inexplicable, le Gouvernement a commis cette injustice envers les viticulteurs et les fabricants de vin du Canada, il devrait tenter l'impossible, par l'interprétation qu'il donnera à la disposition du traité régissant l'introduction de ces vins qui doivent bénéficier, à leur entrée au pays, de la modération de taxe mentionnée par le député de Wentworth, afin d'exclure dans la plus large mesure possible, ces vins qui viennent faire concurrence à nos nationaux qui s'adonnent à l'industrie viticole.

Je m'arrête ici, ne voulant pas abuser plus longtemps de l'indulgence de cette Chambre. Si j'ai prolongé quelque peu mes observations, c'est qu'en effet, cette question est d'une souveraine importance pour l'industrie dont j'ai plaidé la cause. Je ne puis qu'unir ma voix à celle du député de Wentworth, pour déplorer le fait qu'on n'ait pas tenu compte des droits de nos nationaux, à l'époque où l'on a fait ce traité. Quand les électeurs des parties du pays intéressées auront l'occasion d'exprimer leur avis, aux bureaux de scrutin, je regrette de le dire, mais le Gouvernement constatera que le vote qu'ils exprimeront ne lui sera guère favorable, à moins que par un moyen quelconque, soit par l'interprétation du texte soit par l'inspection des vins importés au pays, il ne réussisse à réparer l'injustice commise à l'endroit de notre industrie nationale.

M. J. C. WALSH (Sainte-Anne, de Montréal) : Mon honorable collègue (M. Lancaster) vient de nous citer un extrait du "Times". Cette citation est censée reposer sur un rapport élaboré par M. Siegfried. J'ai le texte même de ce rapport sous les yeux, en ce moment. C'est un rapport présenté, au nom de la commission des douanes chargée du devoir d'examiner le projet de

loi concernant le traité franco-canadien. Le passage cité par l'honorable député se trouve à la page 20 et en voici le texte complet :

En résumé, tout en accordant notre tarif minimum sur un certain nombre d'articles, nous conservons, d'une façon absolue, le droit de modifier notre tarif général et notre tarif minimum, si nous le jugeons utile, et il est bien entendu que nous accorderons toujours au Canada pour ces articles les conditions qui seraient étendues à la nation la plus favorisée.

Il ajoute et c'est ce que l'honorable député a omis, que :

Le Canada jouira du même privilège.

L'honorable député n'a pas donné à la Chambre ce texte dans son intégralité, et il a puisé ces renseignements à une source inexacte. Sa citation est de nature à induire cette Chambre à erreur et on l'a acceptée, sans révoquer en doute son exactitude.

M. LANCASTER : J'ai cité tout ce qui a paru dans le " Times ".

M. J. C. WALSH : J'apprendrai à l'honorable deputé qu'il importe de bien contrôler ses sources d'information, afin qu'il ne surgisse pas de doute sur leur authenticité. Je n'accuse pas l'honorable député de mauvaise foi, bien loin de là ; seulement, je veux faire observer que sa citation est inexacte, comme je l'ai prouvé en me reportant à la page 20 de ce rapport. En outre, monsieur l'Orateur, je désire citer quelques autres extraits du rapport de M. Siegfried :

Nos exportations se composent surtout de marchandises coûteuses et d'articles de nature légère, tels que livres et papiers, fruits, préparations chimiques, gants, peaux et autres articles, tandis que les importations du Canada sont de toute autre nature, consistant en matières pour la plupart, à l'état brut et qui n'ont pas subi un haut degré de fabrication.

M. Siegfried ajoute :

La convention de 1893 a certainement atteint son but et il ne faudrait pas lui faire l'injustice d'oublier les circonstances dans lesquelles elle nous a rendu service. Nous ne saurions espérer qu'un traité qui ne renferme que six articles dans sa liste puisse exercer une grande influence sur le commerce des deux pays, mais il importe de se rappeler que si ce traité n'eût pas existé, il aurait fallu en négocier un autre.

Les députés de la gauche qui ont porté la parole ont tous affirmé que ce traité est léonin et qu'il accorde certains avantages à la France, sans assurer d'équivalent au Canada. Or, l'auteur du rapport en question, dit :

Au point de vue des tarifs, la convention que nous examinons est donc avantageuse à la France; néanmoins un certain nombre de critiques lui ont été adressées.

On le voit donc, ce traité a été en France même, au point de vue français, l'objet de critiques similaires à celles qui lui ont été adressées, au sein de cette Chambre. Les députés de la gauche manquent de sincérité, dans leurs observations ; ils condamnent ce traité, à tous les points de vue, mais ils ne formulent pas une seule proposition tendant à le perfectionner, et en fait, ils se contredisent mutuellement, ce qui prouve qu'ils sont illogiques dans les critiques qu'ils adressent à ce traité.

Cet après-midi, le député de Toronto (M. Macdonell) nous a dit que les populations de l'Ouest n'avaient cure du tableau annexé au traité, tandis que le député de Saint-Antoine (M. Ames) s'est évertué à nous signaler les embarras auxquels donnerait lieu ce tableau et dans quelle mesure il serait préjudiciable au pays. Le député de Saint-Jean (M. Daniel) prétend que le port de Saint-Jean bénéficiera de ce traité et que l'article relatif aux expéditions sans transbordement est digne d'approbation, tandis que le député de Saint-Antoine (M. Ames) s'est rangé à un avis absolument différent.

M. DANIEL : Je n'ai pas mentionné le port de Saint-Jean ; la ligne franco-canadienne ne dessert pas le port de Saint-Jean, mais celui d'Halifax.

M. J. C. WALSH : Tout de même, mon honorable collègue voit d'un bon œil l'avantage accordé à nos ports.

M. DANIEL : Certainement.

M. J. C. WALSH : Cela suffit aux besoins de ma thèse ; car je cherche à montrer que mon honorable collègue (M. Daniel) approuve l'article visant les transports sans transbordement, tandis que le député de Saint-Antoine (M. Ames) désapprouve cet article. En présence de ces contradictions, je suis donc autorisé à taxer ces honorables collègues d'insincérité.

Quant à l'argument qu'on a fait valoir relativement à la situation de nos diplomates canadiens, au cours des négociations, c'est là, plus ou moins, une question de procédure, tout à fait indépendante des avantages matériels dont nous pourrons bénéficier, sous le régime de ce traité. Cet argument a été soulevé par le député de Toronto-nord (M. Foster) qui a cru voir dans les actes des ministres qui ont négocié le traité un effort en vue d'obtenir quelque gloire personnelle ou quelque gain politique ; il a, en outre, allégué qu'à d'autres époques, on avait négocié des traités similaires, et à cela les ministres ont répondu que ce traité marque une étape, dans l'histoire de notre diplomatie. Inutile d'examiner la valeur de cet argument ; qu'il me suffise de dire qu'à mon avis, le commerce canadien bénéficiera de ce traité. Je me bornerai à citer la " Gazette ", de Montréal, pour établir que, dans la dernière période décennale, notre commerce de $234,000,000 qu'il était, s'est élevé à

$571,000,000 ; notre pays, on le sait, marche à grandes enjambées dans la voie du progrès ; la colonisation des fertiles plaines de l'ouest et leur mise en culture avancent rapidement ; notre production agricole et industrielle est aussi en progrès et il nous faut des marchés pour l'écoulement de ces produits. En pareils circonstances, il est tout naturel que nous tournions nos regards vers la France. Nous avions déjà noué certaines relations commerciales avec la France et nous savions que le traité existant était suranné. L'ancien traité, nous le savions, nous imposait des restrictions qui n'avaient point de raisons d'être ; sous ce régime, nous ne jouissions pas du traitement de la nation la plus favorisée ; nous n'étions pas sur un pied d'égalité avec la France, en ce qui concerne les transports sans transbordement ; la France pouvait relever ses taxes douanières sur ces articles, tandis que nous étions dans l'impuissance de le faire ; bref, trente autres nations avaient obtenu de la France certaines concessions dont le Canada était privé. Il était donc tout naturel que le Canada tournaît ses regards vers la France pour la vente des produits de ses pêcheries, de son agriculture et de ses manufactures. Les importations de la France atteignent annuellement le chiffre de 285,000,000 de francs. Les Etats-Unis ont exporté en France $25,000,000 valant d'articles tels que machines agricoles, blé, voitures, bicyclettes, fruits, fourrures, machines à coudre, machines à écrire, cuir, bois de construction et nombre d'autres articles que nous avons à vendre et il était naturel que le Canada essayât d'écouler quelques-uns de ces articles.

Nos ministres sont allés en France et ont obtenu le traitement de la nation la plus favorisée pour un nombre limité d'articles ; mais cela nous suffit pleinement, car nous ne sommes pas en mesure d'exporter d'autres articles. En fait, quelques membres de l'opposition ont critiqué les ministres, pour avoir laissé inscrire au tableau un trop grand nombre d'articles. Le député de Saint-Antoine (M. Ames) affirme, il est vrai, que le traité précédemment conclu avec la France était suranné et qu'il aurait fallu y remédier ; et cependant, dans les critiques qu'il a adressées au nouveau traité, il s'est abstenu de suggérer un seul article qu'il importerait d'y insérer et qui n'y figure point. Evidemment, il a cru s'être acquitté pleinement de sa tâche, en se bornant à jouer le rôle de critique. Les députés de la gauche ont affirmé, à l'envie, que nous n'avons pas reçu de faveurs spéciales de la France, bien qu'en réalité, la commission qui a adressé son rapport à la Chambre des députés en France ait déclaré qu'elle ne voyait pas qu'il y eût d'avantages, ni d'un côté ni de l'autre. Voyons précisément ce qu'il faudrait obtenir dans un traité comme celui-ci. Pour les articles qui figurent dans ce traité, la France nous fait bénéficier de son tarif minimum



et n'accorde de meilleur traitement à aucun autre pays ; bien que, de notre côté, il nous soit impossible de lui accorder le bénéfice de notre tarif le plus réduit qui est le régime de préférence dont jouit la Grande-Bretagne. Pouvons-nous, à bon droit, nous plaindre que la France nous ait accordé précisément les mêmes avantages dont bénéficient les autres nations avec lesquelles elle a fait des conventions de commerce ? Ne l'oublions pas, s'il arrivait que la France accordât au Canada quelque faveur spéciale, force lui serait d'étendre cette faveur aux autres nations avec lesquelles elle a fait ces traités ; et en dernière analyse, le Canada ne jouirait d'aucune stabilité dans ses relations commerciales avec la France, vue que, chaque année, elle modifierait ses tarifs à l'égard des autres nations et ainsi notre situation serait toujours instable.

Au cours de ce débat, le député de Toronto-nord (M. Foster) et plusieurs de ses collègues ont appuyé sur le fait que la balance du commerce entre le Canada et la France nous est défavorable.

Leur objection est basée sur la théorie de la balance du commerce, théorie régnante au moyen âge dans le monde commercial ; on pensait alors que le pays exportateur devait, après nombre d'échanges, rester créancier de l'étranger et que cette créance devrait être payée en monnaie ou espèces métalliques. C'était la théorie régnante, à l'époque où l'on croyait que la monnaie composait la richesse d'une nation. Aujourd'hui, qu'importe-t-il qu'on paie le prix des achats faits à l'étranger en monnaie ou en produits, puisque c'est de la vente des produits à l'étranger que vient cette monnaie ? A mon avis, il n'est nullement désavantageux à un pays que la balance du commerce lui soit défavorable, car, je ne saurais souscrire à l'opinion de ceux qui prétendent que nous bénéficions non pas des articles que nous achetons mais seulement de ce que nous vendons. En effet, du moment que les importations dépasseraient les exportations l'argent deviendrait rare au pays, par suite de l'émigration des capitaux à l'étranger en paiement de nos achats ; puis, cette rareté de la monnaie provoquerait, à son tour, la baisse des prix, et s'opposerait, à des nouvelles importations. Prenons maintenant l'alternative. Les prix étant à la baisse, par suite de la rareté de la monnaie les autres pays feraient des achats chez nous, et cette demande pour nos produits provoquerait une hausse graduelle des prix, jusqu'à ce que l'équilibre fût rétabli.

Ce traité nous permet de bénéficier, indirectement, de plusieurs avantages. Il stimulera l'énergie assoupie chez notre peuple; il le poussera à faire des placements de capitaux et aiguillonnera l'esprit d'invention. Il rapprochera davantage des autres pays notre peuple qui ne pourra que bénéficier de ce rapprochement. Le dé-

puté de Toronto-nord trouve matière à critique dans le fait que nous ne connaissons pas nos concurrents sur le marché français. A mon sens, cela importe fort peu. Tout ce que nous désirons, c'est de prendre pied sur ce marché. Nous savons qu'il y a certains profits à réaliser sur ce marché. Sachant que nous allons être mis sur un pied d'égalité avec trente-cinq autres nations et qu'il s'y trouve des clients pour acheter des articles que nous y exporterons, peu importe de savoir quels seront nos concurrents. Enfin qu'importe l'écart qui existe dans les tarifs de la France et du Canada ? Accordant pour le moment que l'écart entre notre tarif intermédiaire et notre tarif général soit assez prononcé et que la différence entre le tarif minimum et le tarif général de la France soit fort minime, le député de Toronto-Nord a essayé de prouver que nous faisons bénéficier la France d'une forte modération de taxes, dans notre tarif.

Qu'importe la réduction de notre tarif ? Que notre tarif subisse, oui ou non, une réduction, c'est là la chose dont la France n'a cure, pour la raison bien simple que voici : c'est que, du moment que nous aurons accès au marché français sur un pied d'égalité avec les autres nations, ce n'est pas la France que nous concurrencerons mais bien les autres nations, et alors la victoire restera anx plus aptes de ces concurrents. Quant à la France, peu lui importe que le Canada relève ou abaisse son tarif. Nous protégeons le producteur canadien et nous accordons au producteur britannique le tarif de préférence. La France ne saurait faire concurrence ni à l'un ni à l'autre de ces producteurs sur notre marché ; mais la France fait concurrence aux autres nations, et le chiffre de la taxe douanière lui est chose parfaitement indifférente.

On a trouvé matière à censure dans certains articles du traité. Naturellement, nos ministres ont dû tenir compte du développement futur de notre commerce dans un traité qui durera probablement durant toute la prochaine période décennale.

Quelques-uns de nos collègues faisant allusion à certains articles que nous exportons, ont prétendu que nous ne bénéficions nullement du traité, à cet égard. On a mentionné les chevaux et les bêtes à cornes, bien qu'il s'importe en France pour 11,000,000 de francs de chevaux et pour 9,000,000 de francs de bêtes à cornes. Si, aujourd'hui, nous ne vendons ni chevaux ni bêtes à cornes en France, pourquoi ne pas espérer le faire, plus tard ? On a mentionné les conserves de viandes et on a prétendu que, si nos exportations de ces produits sont si limitées, cela tient à l'insuffisance de nos facilités de transport pour ces articles. La faute n'en retombe pas sur le traité lui-même, mais bien sur notre réseau de transports et il est possible d'y remédier. Il a aussi été question du poisson ; mais puisque nous expédions du poisson, de la Colombie-Anglaise à Boston, pourquoi n'en expédierions-nous pas en France ? La France n'a pas de poisson, tandis que nos produits de la pêche l'emportent sur ceux du monde entier, et pourquoi désespérer d'établir plus tard ce commerce avec la France? La même observation s'applique au fromage ; mais ici il se présente certaines difficultés. Le député de Saint-Antoine (M. Ames) nous a dit que le fromage est un produit qu'on ne saurait exporter, du Canada, en France, aujourd'hui et la "Gazette" de Montréal en donne la raison que voici : C'est qu'il nous est impossible de subvenir aux besoins de la consommation domestique.

Nous pourrons, plus tard, exporter notre houille, lorsque nous aurons suffisamment de main-d'œuvre pour en faire l'extraction. Quant aux machines agricoles, bien qu'on prétende qu'il soit avantageux à la compagnie Massey-Harris d'expédier ces articles à l'étranger, le Canada en bénéficie également et nous espérons que nous continuerons à jouir de cet avantage. Il a aussi été question des fruits ; on a signalé l'insuffisance de nos moyens de transport pour l'exportation de ces articles, le besoin de nouveaux steamers munis de compartiments frigorifiques et ainsi de suite ; or, nous importons nous-mêmes d'Italie des fruits que nous utilisons avantageusement ; puis, l'année dernière, on a expédié des Etats-Unis pour $200,000 de fruits à des distances probablement plus considérables que celles qu'il nous faudrait franchir pour l'expédition de nos propres fruits, sans compter que ces envois s'acheminerait par une route plus septentrionale. La question du grain est aussi venue sur le tapis. Le grenier du monde se trouve au Canada ; nous sommes en mesure de subvenir aux besoins de toutes les autres nations; et parce qu'il n'existe pas de divergence entre les deux tarifs, relativement au grain, je ne vois pas pourquoi le grain ne figurerait pas au traité, à titre de mesure de prévoyance.

Le député de Wentworth (M. Smith) a attaqué les ministres, pour avoir réduit les droits et il a essayé de prouver que le pays marche à une ruine complète, parce qu'on aurait, ainsi prétend-il, fait une chose préjudiciable à l'industrie vinicole. Mon honorable ami a posé de mauvaises prémisses. Il aurait tout ausi bien pu condamner le Gouvernement pour avoir établi au bénéfice de la Grande-Bretagne une préférence qui a nécessité des réductions encore fortes dans notre tarif et qui n'a pourtant nullement abouti à la ruine qu'il prévoit, dans le cas actuel.

Les représentants de la division Saint-Antoine (M. Ames) et de Toronto-sud (M. Macdonell) ont tenté de prouver que l'abaissement des droits de 17½ à 15 p. 100 sur certains cuirs, de 35 à 25 p. 100 sur les rubans et les modes, causera la ruine des fabricants de ces articles au Canada, parce qu'ils ne pourront pas soutenir la concurrence étran-

gère ; mais, après avoir développé ce sujet, ils ont entrepris de démontrer que ce résultat n'était pas à craindre parce que l'article du traité concernant l'importation directe par les ports du Canada entravera ce commerce. Je suis d'avis que ces entraves ne sont pas pour nous, mais pour l'autre partie contractante. Nos ministres, auxquels les ministres français n'avaient pas demandé l'insertion de cette clause, ont pris modèle sur la France et l'ont fait ajouter. A cet égard, ils n'ont pas fait autre chose que ce que font les Etats-Unis chaque fois que cela est possible, relativement aux importations directes par leurs ports, ni autre chose que ce que fait le gouvernement français en pareil cas. Je dois dire que la prévoyance dont nos ministres ont fait preuve en prenant modèle sur la France leur fait honneur.

Nos adversaires ont prétendu que nous nous exposons à des représailles, en faisant cette restriction dans l'intérêt des ports nationaux. De nouveau, ils se montrent pessimistes. A les entendre, la ruine et la perdition nous menacent de toutes parts. Les Etats-Unis, disent-ils, useront de représailles. S'ils le font, c'est parce que cette clause les expose à des pertes ; or, nous gagnerions infailliblement ce qu'ils perdraient.

De plus, il y a deux sortes de représailles. Nous pouvons nuire aux Etats-Unis directement ou indirectement. L'homme d'affaires qui agrandit le cercle de ses opérations, cause certainement du tort à son voisin qui lui fait concurrence sur le même terrain ; cependant, il ne s'attaque pas à lui. Il ne s'attaque pas à lui directement, il peut détourner quelques-uns de ses clients, mais qui peut reprocher à son voisin de vouloir étendre son commerce ? C'est ce que nous tâchons d'accomplir. S'il arrive que, par ricochet, nous causons du tort à nos voisins, les Etats-Unis, nous le regretterons, mais les avantages que nous obtiendrons atténueront notre chagrin. Quelque désagréable que cela puisse être pour les députés de la gauche, nous profiterons des pertes que subiront les Etats-Unis.

D'ailleurs, comment nos adversaires peuvent-il prétendre que la clause relative aux expéditions directes détournera le commerce de son cours régulier ? Je croirais plutôt qu'elle produira le résultat contraire.

Nous dépensons annuellement des millions pour que nos marchandises suivent la route du Saint-Laurent et se rendent dans les ports des Provinces maritimes, et nous prétendons que c'est la voie que la nature leur a tracée. Peu importe quel port nous favorisons pourvu que ce soit un port canadien et que notre commerce passe par nos propres avenues. Comment nos adversaires peuvent-ils concilier leur attitude dans cette affaire et leur approbation des subventions accordées aux paquebots ? Ce serait une folie de payer ces subventions, si ce n'était pour recevoir nos importations par nos propres navires, et si nous détournons par ce moyen le commerce de son cours naturel, nos adversaires devraient combattre une politique qui favorisera les progrès de nos chemins de fer et de nos voies navigables. Mais, on ne saurait nier que la route du Saint-Laurent est la plus naturelle et la plus commode, et que tout ce que nous pourrons faire pour empêcher le commerce de suivre des voies étrangères sera avantageux pour tout le pays. Par conséquent, n'épargnons rien afin de faire passer nos importations et nos exportations par les ports du Canadà, imitant en cela l'exemple que nous donnent les Etats Unis.

Nos adversaires disent qu'il n'y a pas assez de compagnies de transport et ils demandent comment nous ferons face aux exigences de ce commerce. Il me semble qu'ils mettent la charrue devant les bœufs. Selon moi, la première chose à faire c'est de se procurer la marchandise et soyons certains que les moyens de transport ne feront pas défaut. Il ne saurait être question de construire des transports avant qu'il y ait dans nos ports assez de denrées pour justifier la dépense qu'entraînerait leur construction. Quel est le pays qui construirait d'abord des transports et attendrait ensuite des cargaisons ? Lorsque la marchandise se trouvera sur nos quais, les transports viendront la chercher. L'insuffisance des transports est un indice de l'augmentation de notre commerce et, loin de nous empêcher de prendre des mesures afin de l'accroître davantage, elle devrait nous y engager. Que notre commerce progresse et nous ne nous préoccuperons pas des moyens de transport.

A mes yeux, ce traité français est un début très encourageant. Il nous fournira l'occasion d'établir des relations commerciales très profitables entre les deux pays, et je crois que tous les Canadiens ont lieu de se féliciter, parce que nos ministres, aux prises avec des Français à l'esprit fin, ont pu leur tenir tête. Il ne faut pas toujours croire que les étrangers sont plus habiles que les nôtres. Je ne nie pas que la distance embellisse les objets, ni qu'on doive s'attendre à trouver dans un pays plus peuplé plus de grands hommes qu'au Canada. Mais notre pays a raison d'espérer qu'il produira des hommes aussi éminents que ceux des autres pays. De fait, il en a déjà produit. Ainsi, où trouverait-on un plus grand inventeur que Bell, à qui nous devons le téléphone ? Il n'y a pas lieu de dénigrer les nôtres pour rehausser ceux qui sont au loin.

Cette manie est encore plus condamnable quand elle se manifeste par des tirades du genre de celles dont ces honorables députés se rendent coupables quand, en termes méprisants, ils signalent en cette Chambre les chants de victoire, les jubilations de la presse ministérielle, d'un océan à l'autre, et les oriflammes rouges agitées par le vent. La couleur rouge semble avoir eu tout particulièrement l'effet d'irriter outre mesure

ces honorables députés. Mais ce qui paraît les avoir fatigués encore davantage, ce sont les acclamations populaires qui ont salué le retour des ministres. Le peuple se rendait compte instinctivement que la situation du Canada était devenue meilleure, et sa perspicacité le défendait contre les sophismes dont nous ont régalés certains critiques du Gouvernement au cours du présent débat.

M. E. PAQUET (L'Islet). (Texte) : Monsieur l'Orateur, le Canada, cette immense contrée séparée de la Grande-Bretagne et du Japon par les eaux de l'Atlantique et du Pacifique, est doté des plus grandes ressources agricoles, forestières, minières et maritimes. Les nations qui ont élevé l'édifice de la confédération descendent des deux races les plus illustres de l'ère chrétienne. Aussi ont-elles accompli des progrès inespérés dans la partie septentrionale de l'Amérique.

Nous avons créé et développé nos voies de transport pour augmenter notre commerce intérieur et extérieur.

Sous le regard vigilant et bienveillant de l'Angleterre, nous avons conquis notre liberté fiscale et pour ainsi dire notre liberté commerciale. Nous désirons agrandir le champ de notre trafic et de notre commerce en cherchant de nouvelles voies pour écouler les produits de la nation canadienne. J'ai étudié avec soin le nouveau traité franco-canadien. Cette convention commerciale n'est pas parfaite, mais je la crois destinée à augmenter dans des proportions assez larges notre commerce avec la France : l'ancienne mère-patrie dont la mission est inscrite en nobles caractères à chaque page de l'histoire moderne. Ce nouveau tarif favorisera le développement de nouvelles voies océaniques, favorisera l'importation du capital français, favorisera l'immigration française. La France accorde des faveurs commerciales à plusieurs peuples européens ; mais sur cette terre libre de l'Amérique, le Canada est l'un des premiers pays appelés à jouir des privilèges du tarif minimum français. Je suis aussi heureux de reconnaître l'éclatante affirmation qu'ont reçu notre autonomie fiscale et commerciale dans la conclusion de ce traité.

De 1608 à 1760, les Canadiens-Français furent intimement associés à la gloire commerciale et aux malheurs financiers de la France.

De 1760 à 1845, les Canadiens furent à peu près complètement séparés du peuple français.

En 1845 F. X. Garneau écrivait notre histoire et élevait un monument national gigantesque en l'honneur des Canadiens-Français. Le travail intellectuel et historique de ce patriote faisait connaître notre origine, notre mentalité, notre énergie, nos luttes constitutionnelles, nos aptitudes commerciales et attirait la profonde attention des penseurs, des littérateurs, des économistes, des politiques français.

MM. H. Martin, Ampère, Rameau subissaient l'influence de la grande histoire de Garneau et visitaient le Canada. Mais il était nécessaire d'intéresser davantage les marchands français afin d'établir des relations commerciales avec la France. Aussi en 1855, le Canada était dignement représenté à l'exposition universelle de Paris où nous avons remporté des succès d'une grande nation. Laissez-moi citer les paroles de C. Robin :

Au point de vue commercial, M. Taché, le représentant du Canada à l'exposition de Paris, a fait très habilement ressortir les avantages que les deux pays peuvent retirer de transactions suivies et cette propagande portera ses fruits. La beauté des produits du Canada nous en est un sûr garant.

Les autorités françaises désiraient connaître nos ressources, nos diverses productions. Ils s'empressaient d'envoyer à Québec M. de Belvèze, commandant de la " Capricieuse " afin d'établir des relations commerciales entre la France et le Canada.

Le résultat de la mission de M. Belvèze, écrit Turcotte, fut l'établissement d'un consultat général au Canada et la modification du tarif français pour l'introduction des bois et des navires canadiens en France. En 1859, M. le baron Gaudrée Boileau vint se fixer à Québec, comme consul général de la France. Jusqu'à cette époque, la France n'achetait rien du Canada et le peu de marchandises qu'elle fournissait aux Canadiens venait par voie indirecte.

M. H. Fabre, notre représentant en France, écrivait le 1er octobre 1907 dans le " Paris Canada " :

Les premières tentatives d'entente commerciale entre le Canada et la France datent de 1858. Un projet de convention fut alors élaboré entre M. Gaudrée Boileau, consul général de France et M. Galt, ministre des Finances, et remonte donc à l'établissement du consulat général de France au Canada.

Sir A. Chapleau donna une attention particulière à nos relations financières et commerciales avec la France. Il a considérablement contribué au succès des négociations du traité commercial conclu en 1893 et ratifié en 1894. Ce traité était important. Citons M. Fabre :

En succédant à M. Galt, au haut commissariat de l'Angleterre, sir Charles Tupper reprit les négociations qui aboutirent au traité de 1893-94 encore en vigueur. On ne devrait pas oublier lorsqu'on est tenté de trouver ce traité un peu restreint, qu'on ne pouvait à ce moment faire davantage et qu'il n'en était pas moins un pas décisif dans la voie que viennent de suivre avec un succès complet nos négociateurs actuels: MM. Fielding et Brodeur.

Cependant, cette convention de 1893, conclue et ratifiée par des hommes d'Etat dont notre contrée est fière ne pouvait pas offrir d'immenses avantages à la classe agricole.

En effet ce traité ne favorisait que l'exportation de produits agricoles ayant déjà subi une préparation industrielle plus ou moins complète, comme les viandes en boîte, le lait condensé pur, les fruits en conserve.

Il y a quelques semaines, le "Bulletin de Paris" consacrait au commerce et au progrès du Canada une page précieuse destinée à démontrer notre activité commerciale. Le journal parisien conclut :

La part que prend la France dans le commerce canadien n'est malheureusement pas ce qu'elle devrait être avec cette colonie qui fut nôtre autrefois. Les plus gros chiffres de l'exportation canadienne sur la France consistent en homards, en instruments agricoles, en pommes, en bestiaux, et en pois. D'autre part les lainages fins, soieries, diamants bruts, gants, conserves fines, bijouteries, automobiles, forment le fond de nos envois au Canada. C'est donc bien toujours l'article de luxe, qui a le plus de chance d'être fourni par nous, mais il faudrait de nouveaux efforts et surtout plus de réclame pour prendre au Canada la place que nous réserverait la sympathie que nous trouvons auprès de ses habitants.

Je vais donner quelques statistiques à l'égard de notre commerce avec la France. Elles démontrent les progrès réalisés depuis 1894 :

| Total de notre commerce avec la France. | |
|---|---|
| 1898 | $ 5,000,613 |
| 1906 | 9,788,078 |
| 1907 | 10,903,671 |
| Importations françaises au Canada: | |
| 1898 | $3,975,351 |
| 1905 | 7,059,139 |
| 1907 | 9,145,885 |
| Exportations en France: | |
| 1898 | $1,025,262 |
| 1906 | 2,120,091 |

La nouvelle convention accorde les bénéfices du tarif minimum français à plusieurs produits agricoles canadiens :

Bêtes à corne sur pied, chevaux, viandes fraîches et salées, œufs, fromage, beurre salé, miel, homards, pommes de terre, fruits, légumes, fourrages. Parmi les produits forestiers et miniers qui vont bénéficier du tarif minimum français, nous pouvons mentionner les bois communs, les bois équarris d'une certaine épaisseur, les bois en éclisses, les minerais, les machines à coudre, les machines agricoles, les bateaux de rivières de toutes dimensions en bois, les ouvrages en amiante, le mica en feuilles ou plaques, les objets en mica.

Quels sont les produits que nous exportons en grande quantité ?

Mentionnons ceux-ci :

| Année fiscale, 1906: | |
|---|---|
| Animaux vivants | $1,306,448 |
| Céréales | 44,845,783 |
| Foin | 1,529,941 |
| Métaux et minéraux | 35,013,945 |
| Beurre | 7,045,539 |
| Fromage | 24,433,169 |
| Œufs | 495,176 |
| Bois et articles en bois | 43,331,511 |
| Instruments agricoles | 2,495,104 |

M. PAQUET.

Parmi les produits que nous avons exporté en France en 1906 :

| | |
|---|---|
| Animaux vivants | $164,330 |
| Céréales | 244,022 |
| Métaux et minéraux | 372,601 |
| Instruments agricoles | 293,536 |
| Bois | 97,670 |

La France a adopté depuis longtemps une politique nationale protectrice. Et d'après le traité ratifié en 1894 nous n'avions pas la jouissance des bénéfices du marché français pour la vente de nos productions agricoles, forestières et minières.

La France est l'une des plus grandes contrées commerciales du monde civilisé, et j'ai raison de croire que ce nouveau traité va inaugurer une ère nouvelle dans l'histoire de nos relations commerciales avec notre ancienne mère-patrie.

Nos industries agricoles forestières et minières sont appelées à des développements prodigieux dans notre jeune contrée. Nos forêts sont bien boisées, productives et attirent profondément l'attention. Le Canada a sa bonne part de terrains miniers.

Les politiques de la France et du Canada se sont efforcés de briser les obstacles, d'aplanir les voies, et de faciliter une entente commerciale cordiale par des concessions réciproques convenables et avantageuses aux deux pays.

Grâce à l'énergie, au talent, au travail fécond de la nation canadienne, grâce aux faveurs dont jouiront nos produits, grâce à la beauté, à la bonté, à la qualité et à la variété de nos productions, nous pouvons sûrement trouver un bon marché dans la France qui importait en 1901 des produits pour une valeur de 4,714,000,000 de francs. Je vais mentionner les achats de la France dans quelques contrées en 1901, d'après la revue statistique de Paris du 22 septembre 1902 :

| | Francs. |
|---|---|
| Achats de la France aux Etats-Unis | 481,000,000 |
| Achats de la France en Allemagne | 417,000,000 |
| Achats de la France en Belgique | 386,000,000 |
| Achats de la France en Angleterre | 667,000,000 |

Pourquoi n'aurions-nous pas notre part dans ce commerce ?

En 1903 la France importait des Etats-Unis pour $2,910,367 d'instruments agricoles. Et nous lui vendions en 1906 des instruments agricoles seulement pour une valeur de $293,536. En 1903 la France importait des Etats-Unis pour $2,132,366 de blé. En 1906 la France importait du Canada seulement pour $244,022 de céréales.

Grâce aux privilèges qui nous sont accordés par le nouveau traité, nous pourrons lutter avec les Etats-Unis sur le marché français.

En 1901 les achats de la France dans la République Argentine s'élevaient à $71,-000,000. Pourquoi nos exportations en

France n'atteindraient-elles pas ce montant ? Nos richesses agricoles et forestières peuvent rivaliser avec les richesses agricoles et forestières de l'Argentine. J'ai assez de confiance dans le génie de la nation canadienne pour croire que nous pouvons facilement lutter sur le marché français avec les républiques de l'Amérique du Sud.

Parmi les produits français qui vont bénéficier de notre tarif intermédiaire, je remarque les préparations médicinales, les médicaments brevetés et les articles de pansements antiseptiques. En 1906 ces importations s'élevaient à $227,432. La classe agricole et la classe ouvrière ne pourront pas jouir largement des faveurs que nous accordons aux importations françaises.

Pour démontrer l'utilité de cette convention commerciale, permettez-moi de citer les paroles de M. H. Lorin :

A côté des Etats-Unis, la France doit, dans le nord Amérique, un intérêt particulier au Canada, parce que dans cette nation, les descendants de nos colons français du 18ième siècle, ont acquis un rang éminent et seuls avec les Irlandais demeurent une race prolifique. Assurément, il y a là plus de cinq millions d'individus dont environ deux millions parlent notre langue et gardent un souvenir ému de piété filiale à la métropole d'autrefois. Un tel milieu paraît excellent pour l'expansion économique de notre pays.

J'attache la plus haute importance à l'article VIII de la Convention.

Pour bénéficier des avantages tarifaires stipulés aux articles ci-dessus, les produits originaires de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine devront être transportés sans transbordement d'un port de ces territoires ou d'un port d'un territoire jouissant du tarif préférentiel ou du tarif intermédiaire dans un port maritime ou fluvial du Canada.

Pour bénéficier des avantages tarifaires stipulés aux articles ci-dessus, les produits canadiens devront être transportés sans transbordement d'un port du Canada ou d'un port d'un pays jouissant du tarif minimum français dans un port de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine.

Cette clause si vivement discutée me semble nécessaire pour assurer le progrès futur de notre contrée. Comme l'a dit un écrivain :

L'application du tarif de faveur aux marchandises françaises importées par des ports canadiens, encouragera l'industrie maritime, favorisera la création et le développement des voies océaniques franco-canadiennes, favorisera notre indépendance commerciale à l'égard des Etats-Unis et assurera la prospérité de nos ports canadiens.

Ces paroles expriment mon opinion. Le développement et le perfectionnement des voies de la transportation franco-canadienne seront le complément nécessaire de ce traité.

Je suis favorable à l'article VIII de notre traité, mais pour augmenter notre commerce avec la France, le Gouvernement, les chambres de commerce, les exportateurs doivent nécessairement développer les voies océaniques franco-canadiennes. Le Gouvernement va s'efforcer de favoriser les voies franco-canadiennes en passant un contrat avec des compagnies désireuses de développer notre commerce.

Le peuple canadien a fait de grands sacrifices pour améliorer nos ports de mer, et perfectionner notre voie nationale, la route du Saint-Laurent.

Le service des signaux a atteint un haut degré de perfection et le nombre des phares a été augmenté. On a établi des feux d'alignement puissants et des bouées à gaz afin de rendre le Saint-Laurent sûr aux navigateurs.

Que l'on construise maintenant aux portes de la vieille cité de Champlain des quais à eau profonde munis de tous les appareils modernes.

Le Gouvernement devrait aussi s'empresser de construire à Saint-Joseph de Lévis un nouveau bassin de carénage pour répondre aux besoins du commerce maritime. Et je dois féliciter mon honorable ami de Lévis de ses efforts pour assurer le succès de cette entreprise nationale.

Si le commerce entre le Canada et la France est entretenu par le labeur constant des deux nations nous obtiendrons des résultats favorables.

L'octroi d'une faveur douanière aux marchandises anglaises paraît avoir considérablement contribué à l'accroissement du commerce anglo-canadien. Pour répondre aux besoins de notre commerce avec l'Angleterre, de nouvelles voies océaniques ont été créées et perfectionnées ; je puis citer les magnifiques paquebots du Pacifique-Canadien dont le service honore le talent industriel et commercial de notre jeune nation. Je m'inspire des leçons de l'histoire pour croire que l'octroi d'une faveur douanière aux marchandises françaises augmentera considérablement notre commerce avec la France.

De plus l'accroissement de notre commerce avec l'Angleterre et le développement des voies anglo-canadiennes ont favorisé l'immigration anglaise.

En 1902 nous recevions 14,739 immigrants anglais.

En 1906 nous recevions 91,263 immigrants anglais.

Dans mon humble opinion l'accroissement de notre commerce avec la France favorisera l'immigration française.

Les Canadiens-Français désirent vivement attirer le capital français et l'immigration française. Les relations commerciales étendues sont un précieux facteur pour accomplir ce travail.

Nos agents de commerce en France devraient être plus actifs. Ils pourraient établir dans les villes des comptoirs de pro-

duits agricoles, forestiers et miniers. Ces productions devraient rayonner dans la campagne française.

Quand les Français connaîtront davantage la beauté, la qualité et la variété de nos produits et de nos ressources, nous obtiendrons un placement plus considérable de leurs capitaux. La banque Nationale vient d'établir une succursale à Paris : c'est un précieux encouragement.

M. H. Fabre nous parle souvent dans le " Paris-Canada " de l'intérêt toujours croissant que l'on prend aux affaires du Canada dans les diverses classes de la société française.

Une connaissance plus approfondie de nos ressources et de nos conditions économiques fera disparaître bien des idées erronées à l'égard du Canada.

Nous allons opérer une modification importante dans la pensée française et bientôt des immigrants français désirables viendront en plus grand nombre partager nos destinées sur la terre canadienne. Ils nous aideront dans le développement de notre notre jeune nation, dans l'exploitation de nos ressources agricoles, forestières et minières. Ils seront animés d'un large esprit social et respecteront comme nous les races qui viennent chercher la liberté et l'aisance sur notre sol canadien.

Il y a quelques semaines, l' " Orange Sentinel " protestait avec violence contre l'immigration française au Canada. Selon ce journal " On conspire pour placer dans les nouvelles provinces de l'Ouest des groupes français catholiques romains." Je regrette cet appel aux préjugés de race et de religion, je regrette ces paroles destinées à briser ou à relâcher les liens de l'entente cordiale entre l'Angleterre, la France et le Canada.

La France doit être fière de nos efforts pour grandir et prospérer. Le Canada doit être fier de pouvoir améliorer ses relations commerciales avec un peuple dont le génie civilisateur a étonné les nations.

Les fils de la vieille Gaule et de la Grande-Bretagne ont jeté sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, sur les bords du Saint-Laurent, dans la région des grands lacs et des vastes prairies de l'Ouest, les fondations d'un superbe édifice : la Confédération-Canadienne. Et nous devons le construire avec les descendants de ces nations et avec des immigrants désirables. Les bases de cet édifice sont la justice et la liberté. Le sang des héros Canadiens-Français et des loyalistes a cimenté les premières assises de cette construction. J'ai des prédilections naturelles à l'égard des Français.

Dans cette ancienne mère-patrie qui a atteint la plus haute civilisation nous pouvons recruter des paysans, des immigrants forts, vigoureux, vertueux, industrieux, dévoués aux intérêts du Canada.

Citons en terminant les paroles de M. Fabre :

N'est-ce pas vers la France que nous devons tout d'abord tourner nos regards lorsque nous songeons à agrandir la sphère de nos relations? Un autre choix eut paru comme un manque de déférence pour elle, et elle-même dans cette occasion, en se refusant à nos avances aurait failli à toutes ses traditions.

Le sentiment, les souvenirs patriotiques ne sauraient entre nous cesser d'avoir la haute voix et aujourd'hui l'entente cordiale achève de rendre toutes les ententes possibles.

M. H. S. BELAND (Beauce) : (Texte.) Monsieur l'Orateur, avant de faire les observations que je désire offrir à la Chambre sur le traité français, on me permettra de présenter mes sincères félicitations à l'honorable député pour l'éloquent discours qu'il vient de prononcer sur le même sujet.

Ceux de nos honorables collègues en cette Chambre qui ont critiqué le traité franco-canadien, dans le but d'en diminuer la portée et d'en effacer dans l'esprit de la Chambre et du pays, les résultats économiques anticipés, sont tombés d'accord sur deux points. Ils ont prétendu d'abord qu'au point de vue de notre autonomie en matière de traités commerciaux, nous n'avions fait aucun progrès et en second lieu, ils émettent l'opinion que les résultats pratiques en seront insignifiants.

Il leur a plu en première instance d'affirmer que les négociations qui ont été conduites en août et septembre derniers, entre les ministres canadiens et les représentants du gouvernement français, n'ont différé en aucune façon de celles de 1893 et dans lesquelles sir Charles Tupper a joué un rôle.

Il leur a plu de soutenir la prétention que, à l'occasion de l'ancien traité de commerce avec la France, l'action du gouvernement canadien a été aussi libre de l'ingérence et du contrôle de la mère-patrie que dans le présent cas.

Mais, on ne saurait, même avec le plus insigne mauvais vouloir, nier qu'une démonstration plus ample et plus complète de l'autonomie canadienne en matière fiscale a été faite.

C'est par étape seulement, je l'admets, que ce changement s'est opéré, mais le grand pas, le pas déterminant, le pas décisif a été fait quand le gouvernement Laurier en 1897, a lancé sa politique de préférence commerciale à l'Angleterre.

Le métropole, en face du hardi mouvement colonial canadien dans la voie économique, s'est vue placée dans cette alternative d'offrir en retour une préférence sur le marché anglais aux produits de provenance canadienne, ou de confesser implicitement que le Canada serait libre de rechercher sa préférence ailleurs.

L'Angleterre, comme l'on sait, étant un pays libre-échangiste, la plupart des produits étrangers, naturels ou manufacturés y sont admis en franchise, et pour correspondre à notre préférence, il lui eut fallu imposer des droits sur les importations

étrangères pendant que la franchise aurait été continuée aux produits canadiens.

Mon intention n'est pas ici de discuter, mais simplement de constater l'action de la mère-patrie. Et dans cette matière d'une si grande importance pour elle au point de vue économique, l'Angleterre s'est soigneusement abstenue de changer un iota à la politique qu'elle a adoptée et maintenue de temps immémorial.

Il va de soi qu'un sentiment très fort s'est manifesté dans les sphères officielles et gouvernementales de la mère-patrie en faveur d'une plus large mesure de liberté fiscale pour le Canada.

Et ce sentiment a pris corps ; ce sentiment s'est affirmé lorsqu'il s'est agi pour le Canada d'entamer des négociations en vue d'arriver à une entente commerciale avec la France en août et septembre derniers.

Dans ces négociations qu'avons-nous vu en effet ? La mère-patrie, par son ambassadeur à Paris, s'abstenant soigneusement de participer activement, et laissant aux représentants du Canada, c'est-à-dire aux honorables ministres des Finances et de la Marine et des Pêcheries, le soin de veiller librement et indépendamment de tout contrôle, à la sauvegarde des intérêts commerciaux purement canadiens.

Et je me suis demandé pourquoi nos honorables amis qui siègent à votre gauche, monsieur l'Orateur, tentent d'ignorer ce développement remarquable dans notre vie coloniale et qui constitue, dans mon humble opinion, une consécration donnée en face du monde entier de l'idée lancée au cours des harangues prononcées de l'autre côté par sir Wilfrid Laurier que : le Canada est une nation.

Je soumets que nos adversaires en tentant de diminuer la portée de cet événement ne font pas l'œuvre de patriotes.

Et il sera inutile et puéril de prétendre que les négociations de 1893 ont été conduites en tous points de la même manière que celles de 1907 : les lettres de lord Ripon, de lord Dufferin et de sir Charles Tupper lui-même, font foi du contraire, et établissent d'une façon claire et péremptoire que les négociations de 1893 ont été conduites sous la tutelle de sir Joseph Crow, qui représentait l'ambassadeur anglais, et qui a été constamment présent à l'échange des propositions. Tandis que dans le cas du traité de 1907, l'ambassadeur anglais à Paris s'est contenté d'accréditer les représentants canadiens auprès du gouvernement français, et de faire sa réapparition quand il s'est agi d'apposer au bas du traité le sceau du gouvernement impérial. Il a plu, en outre, à ceux de nos adversaires qui ont critiqué ce traité de n'y voir que des probabilités insignifiantes et des résultats problématiques au point de vue de l'extension de notre commerce avec la France.

Mon intention n'est pas d'offrir une longue et laborieuse dissertation sur le côté purement commercial de l'arrangement, mais simplement d'attirer l'attention de la Chambre et de la population agricole dont je suis plus particulièrement le représentant en cette Chambre, sur les avantages que cette dernière devra retirer des dispositions du nouveau traité.

Et quand nous l'examinons de plus près, nous constatons que la plupart des produits de la ferme seront désormais admis en France sous un tarif considérablement réduit.

Et parmi ces produits je me permettrai de dire qu'il en est qui profiteront de la réduction d'une façon plus prononcée.

Ainsi je soumets que les viandes salées, les viandes en conserve, les animaux d'élevage, les volailles, le fromage, le beurre et le blé seront, grâce à la nouvelle convention, exportés en France pour un montant beaucoup plus considérable.

Il ne faut pas perdre de vue que la France achète de l'étranger chaque année pour environ 2,000,000 de dollars d'animaux, $600,000 de volailles, $2,000,000 de viande salée, $9,000,000 de fromage, et $37,000,000 de blé. Il n'est que raisonnable de supposer qu'étant désormais placés sur le pied de la nation la plus favorisée sur le marché français, nous aurons notre part plus large de la clientèle française.

Prenons en particulier le fromage. Le cultivateur canadien vend ce produit en Angleterre principalement, et il est bon de noter que nous fournissons à ce pays les quatre cinquièmes de tout le fromage qui y entre de l'étranger. C'est déjà dire que le marché anglais est loin d'être illimité, et il n'est que juste de conclure que le temps n'est peut-être pas éloigné où il nous faudra rechercher activement un débouché ailleurs. Et cela non seulement à cause du fait que nous alimentons presque exclusivement le marché anglais, et que notre production va toujours augmentant, tandis que la population de la Grande-Bretagne reste stationnaire, mais aussi et surtout en présence de la compétition qui s'annonce plus vive, plus pressante d'année en année.

Les prix rémunérateurs qui sont aujourd'hui payés pour le fromage en particulier, tentent naturellement certains pays qui ne s'étaient pas livrés à sa fabrication sur une grande échelle avant ces dernières années. Ils entrent aujourd'hui ou se préparent à entrer en compétition avec le vieux producteur et si, par malheur, le marché anglais allait nous faire défaut en partie, si au lieu d'acheter de nous les quatre cinquièmes de tout le fromage importé,—le consommateur anglais n'en prenait plus que les deux tiers, le marché français nous serait d'un accès plus facile et nous pourrions y diriger ce produit si important.

Ce que je viens de dire du fromage s'applique également, bien qu'à un degré moins prononcé, au bacon, au beurre, aux volailles et aux animaux. Bien que mon intention n'était, au début de ces remarques, que

d'attirer l'attention de la population agricole sur les avantages probables—voire certains—qu'elle devra tirer du nouveau traité, et rien de plus, je ne saurais reprendre mon siège sans faire une courte allusion à une liste de produits qui jouiront désormais d'une réduction de droits d'environ 30 p. 100 sur le marché français, je veux parler des produits d'amiante.

J'ai été particulièrement heureux d'entendre l'autre jour l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames), émettre l'opinion que ces produits se ressentiraient des effets bienfaisants du traité.

Les plus riches gisements d'amiante du monde entier sont au Canada ; vous les trouverez en pleine voie d'exploitation dans les comtés de Beauce et de Mégantic, en particulier dans les cantons de Broughton et de Thetford. Ces gisements sont réputés inépuisables. Et j'ai l'espoir qu'avant bien des années, grâce aux dispositions de la convention commerciale qui nous est présentement soumise, une industrie gigantesque des produits d'amiante aura surgi aussi florissante que celle de Thetford.

Et la population active énergique et entreprenante de ces cantons de la Beauce et de Mégantic, ainsi que les milliers de personnes qui, chaque année, viennent se joindre à elle dans le but de participer à ce développement d'une grande industrie, tout en pourvoyant à la sustentation de leurs familles seront une preuve de plus de la sollicitude du Gouvernement Laurier, pour les classes ouvrières et agricoles de ce pays.

Certains journaux et quelques députés de cette Chambre ont voulu voir dans le nouveau traité un stimulant de l'émigration française au Canada. La seule immigration de cette source qui soit éminemment désirable pour nous, c'est celle du paysan.

Le paysan français n'émigre pas ou très peu. D'abord l'on sait que la population de la France étant stationnaire—si elle ne diminue pas—le besoin de déverser en dehors du territoire un surplus de population ne se fait pas sentir. Ensuite, le paysan français excelle dans la pratique de deux vertus précieuses, la frugalité et l'économie. Il sait se contenter de peu et la soif d'aventures ne le dévore pas ; ajoutez à cela qu'à l'exception peut-être du seul Japon, d'après ce que l'honorable ministre des Postes nous a dit l'autre jour, c'est le pays où l'amour du sol de la patrie est le plus profondément enraciné dans le cœur de ses habitants—sentiment qui leur fait préférer la gêne, voire la misère, sur le sol natal, à l'aisance et au luxe en pays étranger—et vous aurez l'explication des limites restreintes de l'émigration française. Et comme me le fait remarquer le ministre des Postes, il y a aussi le service militaire.

De plus le gouvernement français essaie de diriger vers ses colonies ce mouvement si restreint qu'il soit.

M. BELAND.

Quoi qu'il en soit, des relations commerciales plus étroites et un service direct de steamers, ne pourront manquer d'accentuer le mouvement d'émigration française vers le Canada.

Un résultat, peut-être plus appréciable, du nouveau traité, j'en ai la conviction, sera de rendre plus étroits entre les deux grands éléments de ce pays les liens de l'entente cordiale qui existe de l'autre côté de l'Atlantique entre l'Angleterre et notre ancienne mère-patrie.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : La discussion du nouveau traité conclu avec le gouvernement français n'est qu'une simple formalité, puisque le ministre des Finances a pris soin de nous dire qu'il est inaltérable; il est par conséquent bien inutile d'en signaler les défauts. Il est regrettable que dans ces questions nous ayons les mains liées avant d'avoir pu prendre connaissance de ce qui a été fait. La Chambre est appelée à ratifier le traité que ces honorables ministres ont négocié à grands frais et dont la nouvelle nous a été apportée comme celle d'un grand triomphe.

Cependant on ne nous a pas encore signalé un seul avantage que le Canada en doive retirer. En examinant les tableaux que nous avons sous les yeux, il est assez difficile de dire quels en seront les conséquences ; il nous faudra attendre les résultats des importations et des exportations, pour avoir une idée exacte de ce qui a été fait, mais il me parait évident que certaines industries auront à souffrir du nouveau traité. Il n'y a pas à le nier et je crois que l'honorable ministre des Finances en a fait l'aveu dans ses remarques.

On nous a expliqué que nous retirons des avantages sur 153 articles et en concédons sur 110. Cela sonne très bien à l'oreille, mais si on entre dans les détails on constate que le nombre n'y fait pas grand'chose. Si on examine les 153 articles pour lesquels les honorables ministres prétendent avoir obtenu des avantages tarifaires on constate que sur 75 de ces articles nous n'avons que des chances très minimes de faire un commerce quelconque. En réalité je doute fort que le traité augmente nos exportations sur 10 pour 100 des articles énumérés.

Il est vrai que nous avons un Gouvernement qui attache autant de valeur à un dollar de marchandises importées qu'à un dollar de marchandises exportées. Il est encore surprenant que nos ministres, étant dans cette disposition d'esprit, aient pris la peine de nous obtenir un avantage quelconque. Si le commerce d'exportation n'a aucune valeur, pourquoi se sont-ils donné la peine d'énumérer 153 articles sur lesquels nous sommes supposés accroître nos exportations ?

Si on examine les chiffres de notre commerce avec la France, tels qu'ils sont donnés à la page 40, des états qui accompagne

la convention commerciale de 1907, on ne trouve rien de bien encourageant dans l'état actuel de notre commerce avec la France. Pendant les cinq dernières années ce commerce a donné les résultats suivants :

| Année. | Exportations de produits canadiens en France. | Importations de France. |
|---|---|---|
| 1904.. .. .. .. | $1,539,462 | $6,206,525 |
| 1905.. .. .. .. | 1,479,999 | 7,059,139 |
| 1906.. .. .. .. | 2,110,444 | 7,667,987 |
| 1907 (12 mois) | 1,746,184 | 9,145,885 |

Il résulte de ce tableau que nous achetons quatre ou cinq fois plus de la France que la France n'achète de nous. Cela n'a rien d'étonnant avec un gouvernement qui fait si peu de cas des exportations qu'il négocie un traité dont les conséquences seront probablement d'accentuer encore cette différence.

L'honorable ministre des Finances dit qu'on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Cela est très vrai, mais le malheur, dans le cas actuel, c'est qu'il casse des œufs et n'a pas d'omelette. Jusqu'à présent nous ne voyons aucune omelette et, comme toujours, les œufs ont été pris dans le panier d'Ontario.

Il est étrange que chaque fois qu'il y a une concession à faire, l'honorable ministre des Finances se tourne du côté d'Ontario, et il semble même avoir une dent toute particulière contre ma bonne ville de Brantford. Il y a quelque temps une coutellerie qui aurait pu prospérer avec un peu de protection, dut fermer ses portes; plus tard l'honorable ministre des Finances s'en prît à l'industrie de la ficelle d'engerbage, et aujourd'hui c'est à celle du vin.

On se demande où est l'honorable ministre des Douanes. Je regrette de dire qu'il ne paraît pas se soucier des intérêts de Brantford, car il aurait pu et dû dire un mot en sa faveur.

L'hon. M. PATERSON : Mon honorable ami oublie que l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith)) a déclaré que le seul article au sujet duquel le Canada a obtenu un réel avantage, c'est la fabrication des machines agricoles, par la maison Massey et Harris de Brantford. Il oublie aussi la fabrique de charrue Cockshutt et beaucoup d'autres industries.

M. COCKSHUTT : Si l'honorable ministre veut faire un discours, je lui cèderai bientôt la place. Je traiterai dans un instant le sujet qu'il vient de mentionner.

Pour le moment, je ferai observer que le ministre des Finances a sacrifié une industrie d'Ontario, dont le centre d'affaires est à Brantford. Il prétend que c'est une industrie d'une bien mince importance, si toutefois elle en a une quelconque. Je crois qu'il amoindrit l'importance de cette industrie plus que de raison et s'il entreprend une tournée électorale dans la péninsule du Niagara ou l'ouest d'Ontario, je suis certain que son principal argument pour induire les électeurs à voter pour le Gouvernement, ne sera pas les avantages qu'il nous a obtenus par le traité français.

Je donnerai quelques faits et quelques chiffres relatifs à l'industrie du vin. Je ne suis pas un grand consommateur de vin et je n'en conseille pas l'usage aux autres, mais ceux qui en boivent pourraient aussi bien boire du vin canadien, toutes choses étant égales. Je ne plaide pas la cause des fabricants de vin ni des viticulteurs, mais j'ai ici un document qui convaincra l'honorable ministre que cette industrie n'est pas aussi peu importante qu'il le suppose. Le document parle par lui-même et je me bornerai à en donner lecture :

Mémoire des viticulteurs du Canada, présenté au Gouvernement, janvier 1908.

La section des viticulteurs de l'association des manufacturiers canadiens, qui compte dans ses rangs presque tous les viticulteurs du pays a été alarmée d'apprendre qu'il est question dans le nouveau traité franco-canadien d'abaisser les droits sur certaines classes de vins français. Comme cette proposition, si elle est adoptée, ne peut que causer un tort grave, sinon irréparable à une branche importante de l'industrie nationale, les soussignés désirent vous soumettre respectueusement les faits suivants:

Une industrie naissante et prospère.

Il existe actuellement au Canada environ une douzaine d'établissements importants engagés dans la fabrication du vin naturel. Une estimation modérée du capital engagé le fixe à $1,000,000, sans compter plusieurs autres millions de dollars représentés par les vignobles et les centaines de personnes intéressées dans la culture de la vigne pour la fabrication du vin.

Les rapports de cette industrie avec les propriétaires de vignobles.

La culture du raisin est une des plus profitables auxquelles on puisse se livrer; d'abord, parce qu'on est certain d'une bonne récolte presque tous les ans (le raisin n'étant pas si sensible que les autres fruits aux changements de température, aux grandes sècheresses ou aux grandes humidités), ensuite, en raison des profits qu'il rapporte. Il y a quinze ans on pouvait facilement se procurer du Concord pour $12 la tonne. Aujourd'hui, il se vend couramment $25 et l'an dernier, il a raporté jusqu'à $35, et le Catawba et le Delaware de choix, jusqu'à $60 la tonne.

Cette hausse graduelle est due en grande partie à la demande créée par les fabricants de vin. L'établissement de fabriques de vin à différents endroits dans la région des vignobles a créé un marché avantageux pour le viticulteur, à sa porte même et a, en même temps, augmenté la valeur de ses vignes. Grâce à un tarif protecteur de 2 cents par livre, il a été encouragé à augmenter l'étendue de ses vignes, et à l'heure présente on calcule que la province d'Ontario possède 20,000 acres de vignes valant au moins $400 l'acre. Il n'y a pas de risque à dire que 80 pour

100 du raisin produit par ses vignes sont employés à la fabrication du vin. Par conséquent l'industrie du vin a été d'un énorme avantage pour les viticulteurs canadiens. En peu d'années, comparativement, ils ont fondé de concert une industrie importante et susceptible de grands développements moyennant une juste protection contre les géants de la production spécialisée, en France.

Les désavantages de l'industrie vinicole.

Que l'industrie vinicole canadienne ait besoin et grandement besoin de protection, cela devient évident, si on considère les désavantages contre lesquels elle a à lutter:

1. Le vin du midi de la France contient assez de saccharine pour que le vin qu'on en tire n'ait pas besoin d'être sucré artificiellement. Le raisin du Canada contient beaucoup moins de saccharine et cette lacune doit être compensée par l'addition d'une livre et demie à deux livres de sucre, par gallon de jus de raisin. En comprenant les droits, cela représente une dépense de 7 à 10 cents par gallon dans le coût de production, auquel le fabricant canadien est soumis, mais qui est épargné au fabricant français.

2. Quand il s'agit d'augmenter la force alcoolique du vin le Français a un avantage énorme. En France et dans tous les pays producteurs de vin, à l'exception du Canada, on permet au fabricant d'augmenter la force de son vin avec de l'alcool exempté des droits d'accise, tandis qu'au Canada, le fabricant est tenu d'acquitter en entier les droits sur l'alcool dont il se sert pour fortifier ses produits.

3. La main-d'œuvre est d'au moins 50 pour 100 meilleur marché en France qu'au Canada. Ceci est encore un avantage que possède le fabricant français.

4. La production du vin en France étant des centaines de fois plus considérable qu'au Canada, le fabricant français peut se contenter de plus petits profits.

La concurrence que fera le nouveau traité.

Dans les conditions actuelles, on ne peut pas dire que les vins français font concurrence aux vins canadiens sur notre marché. Les vins français non mousseux qui sont actuellement importés, sont des vins secs, connus sous les noms de claret et de sauterne, tandis que 95 pour 100 des vins canadiens sont des vins sucrés. Très peu de ces derniers titrent plus de 20 pour 100 d'esprit de preuve et le droit spécifique de 25 cents par gallon sur tous les vins titrant moins de 26 pour 100 d'esprit de preuve a suffi pour conserver le marché canadien à nos fabricants de vins sucrés. Mais si, comme on le propose, le droit sur les vins français ne titrant pas plus de 20 pour 100 d'esprit de preuve, est abaissé de 25 à 15 cents par gallon et si les vins français sucrés et travaillés sont admis à ce tarif réduit, presque tous les vins canadiens seront soumis à une concurrence à laquelle ils ne pourront résister.

Possédant sous d'autres rapports de si grands avantages, et avec des taux de fret direct du Havre à Toronto, presqu'égaux à rect du Havre à Toronto, presque égaux à français pourra mettre ses vins sur le marché canadien à des prix inférieurs au coût de production du vin canadien et faire encore un bénéfice.

M. COCKSHUTT.

Conclusion.

Sans hésitation, nous soumettons que le tarif projeté portera un coup grave sinon fatal à l'industrie vinicole canadienne et aussi à la culture du raisin qui en était le corollaire à moins que le tarif ne s'applique strictement qu'aux vins de raisin frais, non artificiellement sucrés et fortifiés.

Ce document concis est une exposition complète de la question, du point de vue des viticulteurs. Je ferai observer à l'honorable ministre des Finances qu'en causant un préjudice à l'industrie du vin il ne s'attaque pas seulement à ceux qui ont engagé des capitaux considérables dans cette industrie, mais aussi aux producteurs de fruits de la province d'Ontario. Il cause du tort, non seulement à une très importante industrie, qui intéresse un très grand nombre de producteurs de fruits, mais aussi à tous les cultivateurs de cette région qui tous, plus ou moins, se livrent aussi à la culture des fruits, et tout ce qui affecte les prix du raisin affecte également le prix des pêches, des prunes, des poires et autres fruits de cette nature, car plus le prix du raisin diminuera, plus le public sera porté à consommer du raisin de préférence aux autres fruits. L'abondance du raisin sur le marché rendra la concurrence très vive et les prix baisseront en conséquence.

Ce fruit est très estimé et la Providence s'est montrée généreuse envers la province d'Ontario en nous donnant une des plus belles régions vinicoles du monde. Je ne connais pas de raisin étranger possédant les qualités qu'on trouve dans le raisin du district de Niagara, et par cela j'entends toute la région depuis le Niagara jusqu'à Détroit.

Si le ministre des Finances porte atteinte à une industrie, il affecte le prix des fruits du haut en bas de l'échelle et tous les producteurs auront plus ou moins à en souffrir. La question est grave.

Les honorables ministres qui ont fait un très agréable voyage en France, si on en croit les rapports, et qui ont dépensé des sommes considérables dans la négociation de ce traité, n'ont, en retour, que très peu d'avantages à nous signaler. Je ne crains pas de dire que si cette industrie eut appartenu à la Nouvelle-Ecosse l'honorable ministre aurait hésité à sacrifier les capitaux qui y sont engagés. Mais c'est la coutume de ce Gouvernement de frapper sur Ontario—cette province est forte et capable de résister—de frapper fort, et toujours.

C'est encore ce qu'il se propose de faire en enlevant au gouvernement d'Ontario la juridiction sur la rivière Niagara qu'il possède depuis trente ans, pour la donner au Gouvernement fédéral. C'est ce qu'on a fait au sujet de la milice en s'emparant d'énormes terrains dans Ontario, sans même dire "avec votre permission."

Que l'on s'y prenne comme l'on voudra, il est évident, que pour les ministres actuels, la province d'Ontario est le moindre de leur souci, pourvu qu'ils aient l'appui des autres provinces. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) n'a-t-il pas déclaré qu'en négociant ce traité on avait surtout eu égard au port de Montréal. Je n'ai rien contre Montréal, où je compte beaucoup d'amis et que nous considérons tous comme la plus importante ville du Canada, mais quand un ministre déclare qu'en négociant un traité, il l'a surtout fait en vue d'une ville du pays, en particulier, je dis qu'il va trop loin et que cette remarque sera mal accueillie par le reste du Canada.

Montréal est une grande ville ; nous en sommes tous fiers, mais nous ne sommes pas prêts à admettre que c'est tout le Canada et le ministre de la Marine et des Pêcheries ne peut pas se permettre de sacrifier Ontario ni une partie quelconque du pays aux intérêts de Montréal. Je ne sais pas si c'est bien ce que le ministre a voulu dire, mais c'est ainsi que ses remarques seront interprétées. Je ne vois pas pourquoi on ferait des exceptions pour Montréal. Ce traité est censé être fait dans l'intérêt de tout le pays. Mais quand on l'étudie on constate que les industries qui auront à en souffrir sont celles d'Ontario.

L'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) dit : La famille des Cockshutt, dans tous les cas, en retirera des avantages. Je n'ai pas à dire ici si, personnellement, ce traité me sera favorable ou défavorable. Quand il s'agit d'une question de principe, je ne suis pas prêt à demander qu'on sacrifie les intérêts vinicoles ou ceux de toute autre industrie du Canada, parce que les instruments aratoires sont admis en France à des conditions un peu plus favorables qu'auparavant. Je ne suis pas égoïste au point de demander qu'on accorde des avantages à une industrie dans laquelle j'ai des avantages, au détriment des autres industries qui auront à fournir les œufs pour l'omelette dont parle l'honorable ministre des Finances.

Examinons les articles énumérés dans les tableaux pour voir quel commerce nous pouvons espérer faire avec la France, sur ces articles. Parmi les premiers de ces articles sont les chevaux ; or le tarif français sur les chevaux est de $30 par cheval ; on voit le nombre de chevaux de $100 que nous pouvons espérer vendre en France, si nous devons payer $30 par cheval. Sur chaque bœuf exporté en France, les droits sont de $20 ; il est facile de voir, que sur les bœufs et sur les chevaux le tarif français est prohibitif.

Dans toute la liste il y a peut-être une demi-douzaine ou une douzaine d'articles sur lesquels nous pouvons espérer retirer des avantages sur le marché français. Au nombre de ces derniers, l'honorable député de la division Sainte-Anne de Montréal (M. Walsh) a mentionné la graine de trèfle. Il se trouve que je possède quelques données sur ce point, et mon honorable ami me permettra de lui dire qu'à l'heure présente nous importons de la graine de trèfle de France. Sous la bénigne influence de notre honorable ministre de l'Agriculture et de sa loi sur les grains de semence, nos exportations de graine de trène sont devenues presque nulles, comme je l'avais prédit lorsque la loi sur les graines de semence était en discussion devant la Chambre. Aujourd'hui, au lieu d'exporter de la graine de trèfle, le Canada en importe de grandes quantités des Etats-Unis et d'Europe.

Ontario est à peu près la seule province du Canada qui produise de la graine de trèfle et comme elle aura à pourvoir à la consommation de tout le Canada avant de songer à faire de l'exportation, ses chances d'établir sur cette article, un commerce avec la France, sont assez éloignées.

Je n'ai aucune objection à reconnaître que ce traité paraît offrir des avantages aux fabricants d'instruments aratoires et il est possible que la compagnie Massey-Harris et autres grandes maisons soient en état d'augmenter leur production. Cette industrie mérite cet encouragement et je ne le lui reproche pas, mais cela n'excuse pas l'honorable ministre des Finances d'avoir manqué à son devoir et d'avoir porté atteinte à une autre industrie au profit de celle-ci. Pour ma part, je ne veux pas renoncer au grand principe " le Canada aux Canadiens " pour procurer un avantage à l'industrie des machines agricoles ou à toute autre.

Si, maintenant, nous examinons le tableau B qui énumère les articles français auxquels le Canada concède des avantages, nous voyons qu'ils sont d'une nature bien différente des articles canadiens auxquels le traité accorde un traitement privilégié Tous ces articles français sont déjà exportés au Canada en grandes quantités. Cette liste comprend les conserves de viandes, de volaille, de gibiers, les extraits de viandes, "le fluid beef", les potages de toute espèce, les fromages dont les meilleures marques, comme le Roquefort, sont déjà importées ici en grandes quantités.

Je n'ai pas les chiffres officiels sous la main, mais je ne crains pas de dire que bien que le fromage soit un de nos principaux produits d'exportation, le Canada, à l'heure qu'il est importe plus de fromage de France qu'il n'en exporte dans ce pays. Il y a ensuite le cacao et le chocolat ; c'est un fait reconnu que dans ces produits, les meilleures marques viennent de France et que le Canada en importe pour des sommes considérables.

Venons maintenant à l'item 72 qui comprend " les graines pour jardins et champs et autres graines " et qui est très important, puisqu'il renferme de deux à trois cents espèces de graines qui pourront être admises au Canada, à des taux réduits. On en peut

dire autant de l'item 78, 81 et 82 qui ne pourront que porter préjudice à certaines industries canadiennes. Ainsi l'item 78 qui comprend " les plantes de fleuristes, savoir : palmes, fougères, caoutchouc, glaïeuls, balisiers, dahlias et pivoines " qui causera beaucoup de tort dans la circonscription de l'honorable député de Peel (M. Blain) où les fleuristes ont établi une industrie considérable. L'item 81, " arbres, savoir : pommiers, cerisiers, pêchers, poiriers, pruniers, cognassiers et autres variétés d'arbres fruitiers ", nuira considérablement à l'industrie des plants qui a fait de si grands progrès au Canada, depuis 25 ans. La France, grâce à sa main-d'œuvre à bon marché, et à ses méthodes particulières dans la culture de ces plants ne manquera pas de faire concurrence ruineuse à notre industrie nationale.

Je pourrais repasser ainsi presque tous les articles mentionnés dans le tableau " B " et démontrer que sur tous la France fait un fort commerce d'exportation au Canada. A l'heure présente, nous importons de France $4 de marchandises pour chaque dollar que nous y exportons, et grâce à ce traité, dans quelques années la proportion entre nos exportations et nos importations sera de un dollar à dix. Il n'y a pas à se réjouir d'un pareil résultat. Tout le monde est capable de faire des concessions, mais il faut des hommes d'Etat et des diplomates pour négocier un traité avantageux. Je crains que nos ministres infatués de leur importance en se voyant autorisés à négocier un traité, ne se soient laissés fasciner par le jouet qu'on leur mettait entre les mains, au point de concéder aux Français tout ce qu'ils ont demandé.

Le peuple français à la réputation d'être honnête et scrupuleux en affaire et un ancien chancelier de l'Echiquier en Angleterre, au bon vieux temps où ce pays était protectionniste, écrivait :

In matters of commerce the fault of the Dutch
Is giving too little and asking too much;
With equal advantage the French are content,
So we'll clap on flat bottoms just twenty per cent.

Si les Français se contentent d'avantages égaux et réciproques, pourquoi leur en donner beaucoup plus ? Il n'y a pas à nier que sur 10 item de cette liste de 110 articles, la France fera plus d'affaires avec le Canada, que ce dernier avec la France, sur les 150 item du tableau " A ".

Quant au homard, l'honorable ministre des Finances a naturellement songé à l'industrie de la pêche, dans les Provinces maritimes. Mais, même dans les conditions actuelles, la France achète presque tout le homard que nous avons et même plus que nous aimerions à en exporter, puisque nous en avons à peine pour la consommation intérieure. Je vois par les rapports que le homard est actuellement un de nos principaux produits d'exportation en France—environ un tiers du chiffre total de nos exportations françaises qui s'élèvent à $1,500,000.

La France achète nos homards, sans abaissement de tarif, et par conséquent, cette concession ne nous procure aucun avantage.

Plus on étudie les détails de ce traité plus on constate qu'il ne nous procure aucun avantage spécial. Sauf pour les instruments aratoires et un ou deux produits agricoles, le marché français ne nous sera pas plus avantageux que par le passé. Naturellement, il est trop tard pour récriminer, car le ministre des Finances nous a avertis que les stipulations de ce traité, comme les lois des Mèdes et des Perses, sont immuables, quelque désavantageuses qu'elles puissent nous paraître.

Cependant, je répète que l'honorable ministre des Finances ne devrait pas sacrifier aussi légèrement une industrie aussi importante que celle dont j'ai parlé. Puisque le traité ne peut pas être modifié, le moins que le ministre pourrait faire serait d'abolir les droits sur les spiritueux servant à fortifier les vins canadiens.

A l'heure présente, comme l'explique le document que j'ai cité, les viticulteurs canadiens paient les droits ordinaires sur ces alcools, pendant que dans tous les autres pays les alcools servant à fortifier les vins sont exemptés. J'espère que l'honorable ministre des Finances étudiera sérieusement cette question. J'ai entendu dire, non pas ici, mais dans les conversations du dehors, que telle est son intention, et c'est bien le moins qu'il puisse faire pour les viticulteurs canadiens. C'est la seule planche de salut qui leur reste.

D'après les rapports officiels, la province d'Ontario a produit l'an dernier 30,000 tonnes de raisin—l'honorable député de Wentworth (M. Smith) dit 40,000 tonnes—et on prétend que la récolte a été excellente. La récolte du raisin est toujours bonne dans Ontario, quelle que soit la température. Le document que j'ai cité évalue cette récolte à $40 la tonne, en moyenne, soit $1,200,000 pour le raisin brut. Si on abaisse le prix de $10 par tonne, ce qui est une estimation modérée, la perte sera de $300,000 par année, sur ce seul item, et elle sera entièrement supportée par les viticulteurs d'Ontario qui ont déjà de grandes difficultés à surmonter surtout dans le transport de leurs produits.

Ce seul item du traité va donc causer un préjudice à une classe nombreuse de la population de l'ouest d'Ontario, et l'honorable ministre des Finances ne devrait pas chercher à amoindrir l'importance d'une industrie très populaire dans toute cette région et qui mérite l'encouragement de tous les gouvernements. Les viticulteurs prétendent exercer une industrie légitime, une des plus anciennes de la terre et je ne vois pas pourquoi elle serait plus particulièrement livrée

à la concurrence française, quand on sait que la France est à la tête des nations pour la fabrication des vins.

Je crois comprendre que sur les vins titrant plus de 26 degrés d'esprit de preuve, la réduction sera de 30 p. 100 en plus de 10 cents par gallon. Que ce soit le cas ou non, il est évident que ce traité va porter un rude coup à la fabrication du vin au Canada et comme cette industrie intéresse considérablement la province d'Ontario, et que ma propre ville possède une fabrique importante où de forts capitaux sont engagés, j'ai cru de mon devoir de mettre sous les yeux de l'honorable ministre des Finances les faits et les chiffres qui m'ont été communiqués et que je crois fidèles.

Comme les différents item du traité seront discutés séparément en comité et que nous aurons l'occasion de les étudier en détail, je n'en dirai pas davantage à cette heure avancée de la nuit.

Avant de reprendre mon siège je tiens à dire un mot de la question des transports. Au cours du débat sur le discours du trône, j'ai exposé ma manière de voir sur cette question et je ne vois pas qu'il y ait eu lieu de la modifier depuis. Sous l'empire du tarif de faveur, l'Angleterre peut nous envoyer ses marchandises par des ports américains ou par des ports canadiens. Bien que la résolution de l'honorable député de Cumberland (M. Logan) tendant à obliger ces marchandises à entrer par des ports canadiens, ait reçu l'approbation du Gouvernement, rien n'a encore été fait dans ce sens.

Je considère que nous devons commencer par la mère patrie et lui donner le premier avantage, si avantage il y a. Je ne veux pas manquer de générosité envers les Provinces maritimes. Pendant les longues années que j'ai passé dans le commerce, j'ai toujours été en faveur de donner la préférence aux ports canadiens. Les marchands canadiens devraient importer leurs marchandises par des ports canadiens. Nous ne pouvons pas espérer avoir des paquebots de première classe si nous n'encourageons pas les lignes canadiennes. A quoi sert de demander des paquebots rapides, si les voyageurs continuent à donner la préférence aux lignes de New-York et de Boston ? Autant que possible nous devons nous efforcer de voyager et faire expédier nos marchandises par les lignes canadiennes.

Mais je crois qu'on est allé un peu vite quand on a fait de cette question de l'importation directe une des conditions du traité. Cette condition n'affecte pas uniquement les paquebots et les ports canadiens, mais aussi les chemins de fer de toutes les parties du pays. Je tiens avant tout à ce qu'on encourage nos chemins de fer. Quand j'ai fait cette déclaration l'autre jour un de mes honorables collègues m'a reproché de vouloir encourager les ports américains au détriment des ports canadiens.. Pas du tout. Je désire voir tout notre commerce extérieur se faire par des ports canadiens, mais ce traité aura des conséquences désastreuses pour nos voies ferrées qui font actuellement un trafic rémunérateur entre le Canada et les ports américains.

Je ne puis donc pas approuver cette condition du traité. Peu importe que les taux du fret soient affectés d'une manière appréciable, car je suis convaincu que grâce à ce traité nos importations de France vont augmenter considérablement. Le traité comprend plusieurs produits français qui seront importés au Canada en très grandes quantités. Dans ces conditions, nous devons nous demander si ce traité qui a été négocié avec tant de faste et d'éclat, nous donnera ce que nous en attendons.

Je suis convaincu qu'à beaucoup d'égards, il serait susceptible de grand perfectionnement et si nous avons d'autres traités à négocier à l'avenir, nous ferons bien de nous faire représenter par des diplomates avertis. Je n'ai qu'une confiance bien limitée dans les aptitudes du Gouvernement pour la négociation des traités depuis que je l'ai vu à l'œuvre dans les négociations avec le Japon. Je vois sourire l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher), il doit pourtant savoir que le gouvernement canadien n'a pas été heureux dans cette affaire et que ce traité sera pour nous une cause d'ennuis, pendant bien des années encore. Nous avons donné notre adhésion à ce traité beaucoup trop facilement et c'est une raison pour ne pas procéder trop à la hâte aujourd'hui ; ce nouveau traité ne doit pas être ratifié avant d'être bien compris. Nous voulons être certains qu'il ne contient pas de clauses comme celles qui ont échappé à notre attention dans le traité japonais.

Je ne partage pas la manière de voir de mes honorables collègues de la droite quand ils attaquent cette vénérable institution du Sénat, bien qu'elle soit toujours prête à poignarder le parti conservateur. Le Sénat existe depuis le premier jour de la Confédération, et je n'ai jamais douté de son utilité, si seulement il faisait usage des pouvoirs qui lui sont concédés. Un des jours le plus néfaste dans l'histoire du Sénat, est celui où il a ratifié le traité japonais. Si la clause de ce traité qui a causé tant d'ennui, avait été étudié à la lumière des faits qui sont venus depuis à notre connaissance, nous n'aurions pas ce malaise et ce mécontentement qui se manifestent aujourd'hui dans la Colombie-Anglaise. Le traité aurait été discuté consciencieusement et nous en aurions compris la portée ; mais un seul d'entre nous a alors prévu le danger, l'honorable député de New-Westminster (M. Kennedy) et même il ne l'a pas signalé alors avec autant de vigueur que durant la présente session. Il s'est borné alors à faire quelques observations à l'honorable premier ministre, sur le ton de la conversation et nous avons consenti à la ratification. Moi-

même, je n'ai pas compris, dans le temps, la nature de ses objections. C'est pourquoi je ne veux plus que nous ratifions de traités, sans en avoir bien discuté toutes les clauses.

Les négociations conduites jusqu'à présent par le Gouvernement actuel avec les nations étrangères n'ont pas été assez heureuses pour nous engager à réclamer plus de pouvoirs que nous en avons dans la négociation de nos propres traités. Ce qu'il nous faut c'est un personnel diplomatique avisé et compétent, pour nous représenter à l'étranger. Nous n'avons pas au Canada des diplomates de carrière comme il y en a en France. Dans ce pays, il existe des hommes versés dans ces questions, constamment aux aguets, et qui ont évidemment eu le dessus sur nos ministres dans la négociation de ce traité. Autant que j'en puis juger, ils ont obtenu de $5 à $10 pour chaque dollar que nous avons obtenu d'eux.

L'avenir seul nous dira qui a raison, et la convention est établie pour dix ans, mais je ne crains pas de prédire que chaque dollar que nous en retirerons va nous en coûter cinq que nous paierons à la France. Naturellement, le ministre des Finances (M. Fielding) ne partage pas mon opinion puisque, selon lui, il est aussi avantageux d'acheter que de vendre. Je diffère donc d'opinion avec lui, et la population du pays fera comme moi si le Gouvernement persiste à se montrer aussi insouciant.

Le commerce de l'année dernière accuse contre nous une balance de $121,000,000. Au dire du ministre des Douanes, cette balance comprend une somme de $9,000,000 représentée par les effets des colons ; mais il reste encore un écart de $121,000,000 à expliquer. On le voit, le courant à remonter est assez fort. Il y a cinq ans à peine, le chiffre de nos exportations excédait celui de nos importations, tandis qu'aujourd'hui nous avons contre nous une balance de $121,000,000, écart que la nouvelle convention accentuera encore, car elle admet trente-cinq autres nations à jouir des avantages que nous conférons à la France. En comparant les concessions qui nous sont faites aux avantages que nous conférons, on s'aperçoit que nous sommes les dindons de la farce.

Certes, les articles et les annexes de la convention ne sont pas de nature à motiver l'accueil chaleureux que l'on a fait aux ministres à leur retour d'Europe ; on les a reçus au son des trompettes, toutes bannières déployées, mais la population ne tardera pas à se rendre compte de l'erreur qu'ils ont commise. Je regrette de voir le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) dormir du sommeil du juste au moment où j'évoque le souvenir glorieux de son retour au pays.

Je veux bien laisser à l'avenir le soin de nous apprendre si la convention sera avantageuse ou préjudiciable, mais je tiens à dire que l'on va sacrifier une importante industrie de la province d'Ontario et porter un mauvais coup à plusieurs autres, sans compter que cette province ne retirera aucun avantage perceptible de l'établissement de la convention. Si douteux qu'il fût, mieux valait laisser subsister l'ancien traité jusqu'à ce que nous ayons pu négocier une convention plus avantageuse que celle que le Gouvernement a déposée sur le bureau de la Chambre.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) : L'étude de cette question devant vraisemblablement être renvoyée au comité général de la Chambre, je m'abstiendrai de faire un long discours et d'analyser de très près la nouvelle convention, estimant qu'il vaut mieux que je me borne à des observations générales. La gauche s'est surtout appliquée à découvrir des points faibles à la convention, en se gardant bien de faire connaître l'attitude qu'elle entend prendre en l'espèce. Si nos adversaires tiennent à faire montre de quelque logique, il leur faudra voter contre la convention.

M. COCKSHUTT : Le ministre aurait-il la bonté de me dire ce que nous pourrions bien faire ? Suivant le ministre des Finances, la convention est inéluctable.

L'hon. M. PATERSON : Si les arguments de l'honorable député (M. Cockshutt) ont convaincu la majorité que la convention n'est pas avantageuse, rien n'est plus facile que de la rejeter.

M. COCKSHUTT : Il nous est impossible de convaincre cette majorité-là.

L'hon. M. PATERSON : Voilà le malheur de l'honorable député. Mais rien ne l'empêche de voter conformément au discours qu'il vient de prononcer ; aussi allons-nous épier son attitude. Naturellement, il est impossible de modifier les dispositions d'une convention établie de cette manière ; nous la soumettons en son entier à la ratification du Parlement canadien dans le but exprès de fournir à mon honorable ami (M. Cockshutt) et à ceux qui pensent comme lui l'occasion de manifester leur attitude autrement qu'en paroles.

Je me serais peut-être abstenu d'élever la voix si l'honorable député de Wenworth (M. E. D. Smith) ne s'était oublié au point de mêler à la discussion le nom d'une personne que la question ne touche ni de près ni de loin...

M. COCKSHUTT : Le ministre y en mêle un autre.

L'hon. M. PATERSON : Je ne sais si l'honorable député (M. Cockshutt) avait donné le mot à son collègue de Wentworth, mais...

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre cherche-t-il à insinuer que j'ai...

L'hon. M. PATERSON : Je n'insinue rien.

M. COCKSHUTT : Les paroles de mon honorable ami me semblaient comporter une insinuation. Je tiens à déclarer que je n'ai eu à ce sujet aucun entretient avec l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith).

L'hon. M. PATERSON : C'est bien. L'honorable député eût été inconséquent avec lui-même en agissant autrement.

J'ai voulu faire allusion à une maison qui porte son nom et dans laquelle, autant que je sache, il n'a que très peu d'intérêts, si toutefois il en a. Quand j'ai vu ces honorables députés prendre occasion de l'article relatif aux instruments agricoles pour mêler certaine maison à la discussion et affirmer en termes assez peu voilé que le ministre des Finances a négocié cette convention dans le seul intérêt de la maison Massey-Harris, j'en pensé que c'était odieux de leur part de mettre ainsi de l'avant le nom d'un homme qui est l'adversaire désigné de mon honorable ami dans la division de Brantford, et d'insinuer que la convention est destinée à lui faire faire de l'argent qui lui permettra de mener une plus redoutable campagne dans la division.

Je suis intervenu pour faire observer que l'industrie des machines agricoles, que, chacun semble l'admettre, la convention favorise tout particulièrement, est une des plus importantes de ce pays. Cette industrie, la maison Massey-Harris est bien loin de la représenter à elle seule. Il y a à Hamilton un établissement qui emploie propablement plus d'ouvriers que la maison Massey-Harris. La convention favorise une autre maison qui, je le disais tantôt, porte le nom de l'honorable député (M. Cockshutt). Dans la ville même que j'habite il se trouve d'autres fabricants de charrues ; il y a un autre de ces établissements à Ingersoll et d'autres encore ailleurs. Cette industrie, outre qu'elle répond à la demande canadienne, exporte chaque année pour un demi-million de machines agricoles. Et parce qu'il se trouve que l'un de ces industriels n'appartient pas à la même croyance politique qu'eux, nos adversaires de la gauche profitent de cette discussion pour se répandre en insinuations à son égard.

Au dire de l'honorable député de Brantford, par cette convention négociée par les soins du ministre des Finances (M. Fielding), qui représente la Nouvelle-Ecosse, les intérêts de la province d'Ontario se trouvent complètement sacrifiés, et jamais cette convention ne serait intervenue si le ministre des Finances n'avait représenté la Nouvelle-Ecosse.

M. COCKSHUTT : Ce n'est pas là le sens de mon observation ; j'ai dit que cette industrie importante, celle du vin, n'aurait pas été ainsi sacrifiée.

L'hon. M. PATERSON : C'est-à-dire, peut-être, que le ministre des Finances n'aurait pas conclu cette convention s'il avait représenté quelque divisinon électorale d'Ontario.

M. COCKSHUTT : Ce serait plus vraisemblable.

L'hon. M. PATERSON : Cette manière de voir étroite n'est pas seulement erronée, elle est aussi dangereuse, sans compter qu'elle est illogique, étant donné que, de l'aveu même de l'honorable député de Wentworth, c'est dans la province d'Ontario que fleurit la seule industrie favorisée par la convention. A quoi bon borner cette étude à la question de savoir si nous exportons tel ou tel article ? Il s'agit seulement de rechercher s'il vaut mieux que le Canada accepte la convention ou qu'il la repousse. Si elle tend à favoriser les intérêts du Canada, il faut l'adopter ; mais si, comme l'a prétendu l'honorable préopinant (M. Cockshutt), elle nous est éminemment préjudiciable, la Chambre devra la rejeter.

Il nous faut trouver à l'étranger des débouchés pour notre excédent de production. Nous pouvons vendre en France pour plus de $3,000,000 de marchandises à l'égard desquelles il nous est fait des concessions par la nouvelle convention. Quelles sont ces concessions ? Elles consistent en une réduction variant entre 25 et 33 p. 100 des droits de la douane française. D'autre part, nous accordons à la France, à l'égard de certains articles, une réduction dont la moyenne n'excède pas 12½ ou 15 p. 100. En ce qui concerne les articles qui trouvent un si vaste débouché en France, celle-ci met le Canada sur le pied de la nation la plus favorisée, et advenant le cas où elle accorderait de nouveaux avantages à quelque autre nation, le Canada serait immédiatement admis à en bénéficier. Ainsi, le Canada pourra librement concourir avec les autres nations pour obtenir sa part d'un commerce dont le volume se chiffre à $300,000,000. Aux industriels canadiens maintenant, aux cultivateurs et aux producteurs du Canada de prendre les moyens de s'assurer ce débouché.

M. SPROULE : Supposons que dans ce commerce les bestiaux représentent $100,000,000, quel avantage les cultivateurs d'Ontario retireront-ils de la convention si les droits sur les bestiaux restent encore assez élevés pour exclure nos animaux de ce débouché ?

L'hon. M. PATERSON : Mais la France importe du bétail.

M. SPROULE. Mais s'il nous est impossible de rendre nos bestiaux sur le marché.

L'hon. M. PATERSON : Voici des données qui font voir que la France a importé pour plus de $164,000 d'animaux âgés de plus d'un an.

M. SPROULE : Comment pourrons-nous exporter des chevaux au prix de $30 ?

L'hon. M. PATERSON : Si nous ne le pouvons pas comment font les autres ?

M. SPROULE : Mais si le droit qu'on nous impose est encore suffisant pour nous exclure . . .

L'hon. M. PATERSON : De même les Français peuvent nous reprocher les droits que nous leur opposons.

M. SPROULE : Le ministre (M. Paterson) a dit qu'ils ont abaissé leurs droits de moitié, tandis que nous avons abaissé les nôtres de 12 à 15 pour 100 ; ils doivent avoir l'avantage sur nous.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député prétend-il que les Français ont l'avantage sur nous quand ils abaissent les droits du tiers, tandis que nous ne réduisons les nôtres que de 12 p. 100 ?

M. SPROULE : L'honorable ministre dit qu'il est fait une réduction de 33 p. 100 sur le droit, et non que l'article importé est frappé d'un droit moins élevé d'un tiers.

L'hon. M. PATERSON : Dans l'un comme dans l'autre cas, la réduction moyenne est d'un tiers. A l'égard de certains articles, le droit français est réduit de moitié, tandis que la réduction est moindre en d'autres cas—du quart ou du cinquième. La moyenne de l'écart représente une réduction d'environ le tiers des droits.

M. HENDERSON : Quelle réduction du droit sur l'article cela représente-t-il ?

L'hon. M. PATERSON : Quel que soit le droit, il se trouve abaissé du tiers.

M. E. D. SMITH : En ce cas, quelle est la moyenne du droit sur les marchandises imposables ?

L'hon. M. PATERSON : Je ne saurais dire, mais elle doit être aussi peu élevée qu'au Canada. Je ne puis l'affirmer. Le point à considérer, c'est que la convention nous admet à fournir à la France pour $300,000,000 de marchandises qu'elle importe et dont le Canada en produit pour $150,000,000, je crois. Que tous nos débouchés se trouvent en ce pays ou que nous en ayons une partie en Angleterre, en Allemagne ou aux Etats-Unis, nous vendons nos marchandises là où il nous est le plus avantageux de le faire ; mais ce qui gênait notre commerce, c'est que d'autres nations pouvaient exporter leurs produits en France à la faveur de droits réduits du tiers, tandis que nous ne le pouvions pas. Cet obstacle est éliminé et le Canada est aujourd'hui sur le même pied que les autres nations.

M. BLAIN : Quels articles l'honorable ministre compte-t-il que le Canada pourra exporter en France à la faveur de la convention nouvelle ?

L'hon. M. PATERSON : Nous le saurons dans le temps ; il va d'abord falloir développer notre commerce. J'espère que nous pourrons bientôt exporter beaucoup de choses en France.

M. LENNOX : Bientôt. . . .

L'hon. M. PATERSON : Oui, des produits du sol et de l'industrie. Je crois même que nous pourrons exporter en France les fruits dont, au dire de l'honorable député , nous fermons le débouché.

M. E. D. SMITH : Quels fruits ?

L'hon. M. PATERSON : Les poires, les pêches et les pommes.

M. E. D. SMITH : L'honorable ministre ne sait-il pas que la France exporte les poires, que c'est le pays qui les produit en plus grande abondance ?

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député ignore-t-il qu'elle importe aussi ces fruits ?

M. E. D. SMITH : Pas les poires.

L'hon. M. PATERSON : Vraiment ? Remettez vos lunettes. L'honorable député se trompe évidemment de quelque manière; qu'il se reporte encore une fois à la statistique concernant les importations de la France ; il verra que ce pays importe beaucoup plus de ces fruits que nous n'en importons nous-mêmes.

M. E. D. SMITH : S'il en importe, ce n'est ni de l'Ouest ni des pays situés dans la même zone que lui ; ce ne peut être que des pays du sud.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député comptait-il que le Canada pouvait être traité avec plus de faveur que toute autre nation

M. E. D. SMITH : Non, mais le ministre a dit qu'il espérait voir le Canada exporter les poires en France ; je lui ai répondu que celle-ci les exporte aux mêmes endroits que nous.

L'hon. M. PATERSON : Fort bien ! nous lui ferons concurrence en ces endroits. Bien qu'il ne s'agisse ici que d'exportations d'assez d'importance, je dis d'une manière générale qu'il n'y aurait rien d'étonnant à voir nos fruits prendre place sur le marché de France.

M. E. D. SMITH : Le ministre a mentionné les poires, ce qui est absurde.

L'hon. M. PATERSON : J'en ai mentionné d'autres.

M. E. D. SMITH : Lesquels ?

L'hon. M. PATERSON : Je ne réponds pas aux questions en ce moment. Si l'honorable député se donnait la peine, lui qui s'est occupé d'exportation, d'étudier la question, il apprendrait peut-être que la France constitue un débouché pour nos fruits.

M. E. D. SMITH : C'est ce qui me reste encore à apprendre.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député qui occupe un siège derrière mon honorable ami nous fait la leçon parce que nous n'avons pas créé en Allemagne de débouché pour nos pommes.

M. E. D. SMITH : Il a raison.

L'hon. M. PATERSON : Vraiment ? Nous en avons un en France, où nous bénéficions du tarif minimum et pouvons expédier nos produits.

M. E. D. SMITH : Le ministre voudra-t-il me dire si le tarif est plus avantageux qu'il n'a été au cours des quinze années dernières, c'est-à-dire depuis 1893 ?

L'hon. M. PATERSON : Je dois dire par parenthèse que j'ai trouvé plaisant d'entendre l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) donner lecture des articles à l'égard desquels nous avons abaissé les droits, articles dont un grand nombre s'importent depuis quinze ans à la faveur des mêmes droits prévus à l'ancien traité franco-canadien.

M. L. G. McCARTHY : J'ai consulté la statistique et constaté que les importations de fruits de table, pommes et poires, se chiffrent à 3,500,000 francs.

M. E. D. SMITH : L'honorable député pourrait-il me dire combien, de cela, il s'est importé de poires et quelle en était la provenance ?

M. L. G. McCARTHY : L'honorable député a dit que la France n'importe pas de poires, mais ces données établissent le contraire.

M. E. D. SMITH : Je n'ai pas dit qu'elle n'importe pas de pommes.

L'hon. M. PATERSON : A quoi bon perdre son temps à se chicaner à propos de poires quand toute la question porte sur un débouché où nous pourrions écouler pour $300,000,000 de nos produits? Revenons au grand principe général. Des $300,000,000 d'articles que la France importe, le Canada en produit ou fabrique pour $150,000,000 ; l'excédent qui nous en restera, nous pourrons l'écouler en France aux conditions faites à toutes les autres nations, car c'est la France qui offre le débouché le plus avantageux. Avant l'établissement de la convention nous n'aurions pu le faire parce que les droits étaient plus élevés d'un tiers.

Que dites-vous, demandent nos adversaires, des droits qui frappent les grains, le blé, les farines, l'avoine, les pois et l'orge? La France, disent-ils, importe beaucoup de ces produits à l'égard desquels elle n'a qu'un tarif maximum. C'est vrai, mais les membres de la gauche ne savent-ils pas que les Etats-Unis peuvent conclure avec la France un traité par lequel celle-ci pourrait établir un droit minimum sur l'avoine, le blé, l'orge et tous les produits agricoles que l'on récolte au Canada ? Si, en pareille occurrence, nous nous trouvions sous le régime du tarif maximum, ce débouché nous serait fermé ; mais advenant le cas où la France accorderait aux Etats-Unis une réduction de droits à l'égard des produits de la forêt, de la ferme et de l'industrie, nous serions admis à bénéficier de tous les avantages qu'elle conférerait à nos voisins ou à toute nation ; et c'est en ceci que se révèle la sagesse de la convention.

Cette convention, elle a fait sourire nos adversaires lorsque nous l'avons déposée sur le bureau de la Chambre. Vous avez énuméré là, disaient-ils, des articles qui doivent bénéficier du tarif minimum, mais ce tarif n'existe pas. Et la gauche d'éclater de rire, tant cela lui paraissait absurde. Pourtant rien de plus sage que l'énumération de ces articles accompagnée de l'insertion dans la convention d'une clause portant que lorsque la France effectuera un abaissement de droits à l'égard de l'un quelconque de ces articles, le Canada bénéficiera de cette réduction. Cela, c'est de la sagesse, c'est de la prévoyance. Si les ministres avaient envisagé la question comme font les membres de la gauche, ils n'auraient pas pris cette précaution et auraient, ma foi, commis une bévue énorme.

Je demande que l'on étudie la question en se plaçant à un point de vue général. Le Gouvernement, ou plutôt ces deux ministres ont négocié un traité qui nous met dans la situation la plus avantageuse à l'égard d'un débouché où il peut s'écouler pour $300,000,000 de marchandises dont le Canada peut fournir pour $150,000,000. Aux industriels et aux producteurs canadiens de chercher à profiter de ce débouché. Le Gouvernement a fait son devoir en plaçant le Canada sur un pied égal aux autres nations, et je crois, pour ma part, que, énergiques, entreprenants et éclairés comme ils sont, les Canadiens sauront tirer parti de cette convention et que nos relations commerciales avec la France se développeront sensiblement.

M. J. A. DUBEAU (Joliette) : (Texte.) Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée de la nuit, je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps ; mais je ne peux laisser terminer ce débat sans dire quelques mots sur le traité français dont le Gouvernement demande à la Chambre la ratification.

Il m'a été bien agréable d'entendre les déclarations franches et énergiques de l'honorable député de L'Islet (M. Paquet) sur ce sujet. Il a eu la franchise de déclarer qu'il avait raison de croire que ce nouveau traité allait inaugurer une ère de prospérité dans l'histoire de nos relations commerciales avec l'ancienne mère patrie.

Par contre, j'ai été quelque peu étonné d'entendre, immédiatement après lui, le député de Brantford (M. Cockshutt) déclarer

qu'il n'y avait rien de nouveau dans ce traité français.

L'honorable député de L'Islet mérite des félicitations pour avoir déclaré—et je cite textuellement ses paroles—que " sous le regard bienveillant de l'Angleterre, nous avons conquis la liberté fiscale et commerciale ".

Je partage entièrement ce sentiment. Je considère que la négociation de ce traité affirme l'autonomie de notre pays en matières commerciales et établit que le Canada est bien devenu une nation.

Le désir exprimé par sir Wilfrid Laurier il y a quelques années au correspondant du " Daily Mail " de Londres, qu'il nous fût permis de négocier nous-mêmes les traités qui ne concernent que le Canada, s'est évidemment réalisé sans révolution, sans même aucune législation spéciale, mais en vertu de cette autorité qui a tant de puissance en pays britannique : le précédent. En effet, monsieur l'Orateur, lors du traité franco-canadien, sir Francis Bertie, ambassadeur et plénipotentiaire anglais à Paris, s'est contenté, sur instruction de son gouvernement, de présenter les ministres canadiens aux représentants officiels de la République française. Il n'a pas assisté aux négociations, il n'a fait que d'y apposer sa signature une fois qu'elles furent terminées.

Le Canada a lieu d'être satisfait du traité conclu par MM. Fielding et Brodeur avec le gouvernement français, car ce traité est beaucoup plus avantageux pour le Canada que celui négocié par sir Charles Tupper et l'ambassadeur anglais à Paris en 1893. En effet sous le tarif de 1893, une de ses clauses nous obligeait à donner à la France, sans aucun équivalent en retour, toutes les faveurs que nous donnions aux autres pays avec lesquels nous pouvions traiter. Sous l'ancien traité, la balance du commerce était vraiment trop forte contre nous. Nos échanges étaient dans la proportion de quatre contre un en faveur de la France. L'an dernier, notre exportation en France se chiffrait à $2,000,000 et notre importation à $8,000,000 ; il y avait donc une inégalité trop forte.

Nos produits agricoles, qui constituaient la plus grande partie de nos exportations, ne jouissaient d'aucune faveur appréciable.

Désormais nos produits agricoles, de même que ceux de nos pêcheries, nos bois et nos minerais jouiront du tarif français minimum.

Nous sommes obligés de donner à la France le même tarif que la nation la plus favorisée, mais en retour elle doit nous donner le même avantage.

Pour jouir des avantages de ce traité, les produits français doivent nous être expédiés directement, de même que nos produits doivent entrer directement en France. L'obligation du transport direct est de nature à favoriser nos ports. Nos échanges avec la France ne pouvant passer par les ports des Etats-Unis et jouir en même temps des faveurs de ce traité, nous pouvons espérer voir surgir des lignes de navigation franco-canadiennes ou voir des lignes transatlantiques étrangères entrer chez nous.

Le traité de 1907 sera de beaucoup plus profitable au Canada que le traité de 1893, qui ne comprenait que 29 articles, dont plusieurs fort peu importants pour nous, tandis que la liste des produits compris dans le traité de 1907 est de beaucoup plus considérable. On ne compte pas moins de 152 produits canadiens auxquels la France accorde son tarif minimum et 98 produits français auquel le Canada concède en retour l'avantage du tarif intermédiaire, sans compter dix autres produits pourvus d'un tarif spécial.

Pour vous permettre d'apprécier à sa juste valeur le traité qui vient d'être conclu entre le Canada et la France, je me permettrai de vous citer l'opinion de l'importante association des marchands détaillants du Canada qui, dans une adresse présentée à l'honorable ministre de la Marine, le 5 décembre 1907, disait par l'entremise de son secrétaire, M. J. A. Beaudry, ce qui suit :

Nous avons pris connaissance de ce traité et nous n'hésitons pas à dire que, mis en pratique, il produira les résultats prévus, et qu'il aura pour effet d'aider au développement de notre commerce en " facilitant en France l'écoulement des produits canadiens " et en favorisant au Canada l'usage de produits qui ne viennent pas en concurrence avec nos industries nationales.

Voici maintenant une autre opinion au sujet du traité franco-canadien, celle d'un des importateurs les plus importants du Canada, l'un des amis des députés de l'opposition, l'ex-maire Laporte, de Montréal, un des propriétaires de la maison Laporte, Martin et Compagnie, qui disait à la date du 3 décembre 1907 que le nouveau traité de commerce entre le Canada et la France sera des plus profitables, non seulement à ce pays, mais aussi à la France. Voici ses paroles :

Je ne serais pas surpris, de fait je m'attends de voir, comme résultat de cette convention " le volume du commerce d'exportation doublé en deux ans ".

Telle fut l'opinion exprimée au sujet de traité franco-canadien par l'ex-maire de Montréal.

De leur côté, des journaux importants ont accueilli avec faveur le nouveau traité. Le " Globe disait :

L'avantage du tarif intermédiaire est accordé à 98 articles de commerce français. Ces articles sont si variés que les bénéfices qui résulteront du traité seront ressentis par toutes les classes du Canada. Les consommateurs canadiens bénéficieront du plein avantage des changements. Les réductions qu'on a obtenues sur le tarif français seront d'un avantage considérable pour l'agriculture et autres industries de production du Canada.

La " Patrie " déclarait :

Les produits français favorisés sont de ceux que nous ne produisons pas nous-mêmes généralement et ne peuvent par conséquent faire concurrence à notre commerce intérieur. La présente convention constitue un progrès considérable sur celle de 1893. Une réciprocité parfaite des faveurs commerciales est cette fois nettement exprimée.

Elle approuve aussi l'article 8 relatif au transport direct des marchandises.

La " Presse " approuve tout particulièrement l'article 9 qui prescrit que le fonctionnement du tarif sera régi par des agents nommés par le gouvernement du Canada et non pas les consuls et les agents anglais.

Quant à moi, monsieur l'Orateur, je me réjouis de la négociation de ce traité qui est destiné d'abord à augmenter considérablement nos relations commerciales avec la France et à contribuer au développement de l'entente cordiale. Et ce dernier résultat n'est pas le moins important, car s'il est un pays au monde où l'entente cordiale est appréciée avec enthousiasme, c'est bien au Canada. Les honorables ministres qui ont négocié ce traité méritent nos félicitations, et, je le répète, j'ai été heureux d'entendre l'honorable député de l'Islet déclarer que nos hommes politiques s'étaient efforcés de briser les obstacles, d'aplanir les voies de façon à donner un traité avantageux à notre pays.

M. J. DEMERS (Saint-Jean-Iberville) : Monsieur l'Orateur, je ne désire dire que quelques mots sur cette importante question du traité franco-canadien, surtout à cette heure avancée de la nuit. Je n'entrerai pas dans les détails qui ont déjà été donnés par plusieurs des honorables députés qui m'ont précédé, et particulièrement par l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson). Mais il y a cependant une question assez importante, puisqu'il n'y a pas un seul député de la gauche qui ne l'ait touchée, et sur laquelle seule je m'arrêterai pendant quelques instants.

Mes honorables amis de l'opposition ne peuvent ou ne veulent entendre parler que ce traité aurait été conclu dans des conditions telles qu'elles constitueraient pour nous un grand pas dans la solution du problème de notre autonomie commerciale, et nous devons évidemment conclure de ce fait qu'ils prétendent que tel n'est pas le cas, et de leur acharnement à revenir sans cesse sur le même chapitre que si, au contraire, tel est le cas, ceci constitue un fait d'une grande portée dont le Gouvernement canadien doit avoir le bénéfice.

Pour moi, il ne saurait y avoir de doute pour l'affirmative. Il y a eu même de la part des orateurs de l'opposition des admissions telles que tout doute sur ce point doit être écarté. J'ai écouté avec attention le discours de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) cet après-midi, et je crois avoir bien compris qu'il a déclaré que l'honorable ministre des Finances (M. S. Fielding) et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. L. P. Brodeur) avaient été nommés par le gouvernement impérial seuls plénipotentiaires pour les négociations de ce traité. Et c'est ce fait d'avoir été seuls revêtus de ces pouvoirs qui constitue un grand pas vers notre autonomie commerciale, car c'était la première fois que cet événement se produisait, n'en déplaise à mes honorables amis de la gauche qui, pour soutenir le contraire, citent le cas du traité de 1893 où, disent-ils, sir Charles Tupper aurait été le seul chargé de pleins pouvoirs. Malheureusement pour eux, le rapport de lord Dufferin à lord Roseberry, et une lettre de lord Grey au marquis de Ripon témoignent du contraire, et nous prouvent qu'il y avait aussi à ce traité un autre plénipotentiaire, et celui-là un anglais, sir Joseph Crowe. Je n'ai donc pas d'hésitation, monsieur l'Orateur, à dire que nous avons été témoins cette année d'un événement important dont nous avons lieu de nous réjouir comme Canadiens. Ajouterai-je à ce que j'ai dit le témoignage de journaux conservateurs qui, au retour de nos honorables ministres, reconnaissaient le fait que j'affirme, à savoir que les conditions spéciales dans lesquelles se sont conduites les négociations du traité de 1907 constituent un acte d'autonomie commerciale.

Et j'irai même puiser chez mes amis de l'opposition la corroboration de ce que je dis.

L'honorable député de Huron-est (M. T. Chisholm) dans un grand discours qu'il prononçait dans cette Chambre le 5 décembre 1907, et auquel l'opposition a attaché une grande importance, disait, tel que le passage est rapporté dans le hansard, page 277, ce qui suit :

Pour la première fois dans l'histoire du Canada nous avons été mis en état de discuter une question de ce genre comme elle devait l'être dans cette Chambre. Autrefois, quand des traités étaient négociés entre le Canada et les pays étrangers, il y avait toujours quelque noble gentilhomme anglais ou quelques grands juristes ou autres personnages importants d'Angleterre comme membre de la commission. Le traité actuel a été négocié directement par deux ministres canadiens, deux hommes d'expérience et dans lesquels j'ai beaucoup de confiance. Je crois qu'on doit leur accorder le mérite de tout ce qu'il y a de bon dans le traité; mais la première fois, ils sont exposés à être critiqués pour toutes les défectuosités qu'il peut contenir.

Autrefois, le gouvernement canadien, qu'il fût conservateur ou libéral, pouvait rejeter les fautes d'un traité sur un membre anglais de la commission, qui était le bouc émissaire pour les bévues commises, tandis que le Gouvernement s'appropriait le mérite de tout ce qu'il y avait de bon dans le traité. Aujourd'hui le Gouvernement doit seul recevoir le mérite ou porter le blâme.

On ne saurait être plus explicite, et ceci démontre la justesse de l'affirmation que

nous faisons: que c'est la première fois que le Canada a la liberté de négocier avec les pays étrangers. L'honorable député de Huron-est (M. Chisholm) a semblé vouloir par ses paroles menacer le Gouvernement de grandes responsabilités, mais je crois que le Gouvernement actuel peut faire facilement face à ces responsabilités, surtout si l'on considère les avantages immenses que ce traité devra procurer au pays en comparaison du traité de 1893.

(La motion est adoptée et la Chambre décide, pour la forme, de passer à la discussion des articles en comité général.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève la séance.

M. SPROULE : Que ferons-nous demain ?

L'hon. M. FIELDING : Nous poursuivrons l'étude du même projet de loi.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et cinquante-cinq minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 21 février 1908.

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

### QUESTIONS DE PRIVILEGE.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse): Avec votre permission, monsieur l'Orateur, j'appellerai l'attention de la Chambre sur un entrefilet que j'ai relevé à la troisième page du " Citizen " d'hier soir, et que ce journal répète dans son édition de ce matin, page 9. J'en fais la lecture :

Le colonel Talbot aussi. Il figure pour 75 demandes de terrains houillers dans le Nord-Ouest.

M. H. H. Rowatt, chef de bureau au ministère de l'Intérieur a été interrogé, ce matin, devant le comité des comptes publics, par M. Barker au sujet des concessions de terrains houillers à M. C. F. Caldwell et autres. Il ressort de cet interrogatoire, que M. le colonel Talbot, député, a obtenu plusieurs concessions pour diverses personnes, et le témoin a dit qu'il croyait que M. Talbot représentait la Compagnie d'exploitation allemande. M. Talbot a fait 75 demandes en tout. . .

Le reste de l'article ne me concerne pas. Je dirai seulement que la particule "aussi" dans le titre, cache une petite malice. Je n'en vois pas la raison. Je n'ennuierai pas la Chambre à commenter l'article, ni l'intention qu'il recèle. Ce n'est pas souvent que je demande une faveur. . .

M. le VICE-PRESIDENT : Je crois que l'honorable député a soulevé la question de privilège.

M. TALBOT : Oui, c'est une question de privilège. Ce n'est pas souvent que je demande des faveurs aux honorables députés de l'opposition mais dans ce cas-ci, je considérerais comme une réelle faveur s'ils voulaient faire enquête sur toute l'affaire et m'accorder le privilège et la faveur d'être entendu comme témoin. C'est tout ce que j'ai à dire, et je m'estimerais très heureux s'ils consentaient à m'accorder ce que je leur demande.

L'hon. CLIFFORD SIFTON (Brandon): Monsieur l'Orateur, j'ai un mot à dire sur une question de privilège. On a porté à mon attention une nouvelle du " Star ", de Montréal, d'hier soir. La voici:

Edmonton, Alta, 20 février.—Dans un discours qu'il a prononcé, hier soir, devant une réunion de conservateurs, M. le Dr H. L. McInnis a livré au public les noms des membres de la compagnie impériale des pulperies, de Winnipeg, qui a attiré sur elle l'attention publique depuis les dénonciations relatives aux concessions forestières. Le président de la compagnie habite Edmonton, mais M. McInnis n'a pas voulu divulguer son nom. Le directeur-gérant est l'honorable Clifford Sifton, le secrétaire, Wm. Sifton, le secrétaire-trésorier, Mlle Jones, sténographe de Toronto. Au cours de ses observations, l'orateur a cité des exemples où des profits illicites ont été réalisés dans la concession des forêts dans l'Ontario.

Je trouve la reproduction presque exacte de cette nouvelle dans le " Citizen " de ce matin. Monsieur l'Orateur, je tiens à dire que je ne suis ni le directeur-gérant ni un fonctionnaire quelconque de cette compagnie et ne l'ai jamais été. Je ne suis ni actionnaire ni directeur de la compagnie impériale des pulperies, et ne l'ai jamais été. Je ne suis intéressé ni directement ni indirectement, par moi-même ou par l'intermédiaire d'autres personnes en quelque façon que ce soit dans la compagnie impériale des pulperies.

### RADIATION D'UN PROJET DE LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

L'hon. A. B. AYLESWORTH propose :

Que l'objet relatif au dépôt d'un projet de loi portant modification du chapitre 28 des Statuts de 1907 en amendement à la loi sur les chemins de fer soit rayé.

La modification projetée sera introduite régulièrement dans un projet de loi sur le sujet que doit déposer l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham).

(La motion est adoptée).

## DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX PLAINES D'ABRAHAM.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de délibérer en comité général mardi prochain pour étudier le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu de statuer qu'à l'occasion de la commémoration du troisième centenaire de la fondation de Québec, un crédit de trois cent mille piastres ($300,000) soit affecté pour la conservation d'une façon convenable des champs de bataille historique de la cité de Québec.

L'objet de cette résolution ayant été portée à l'attention du Gouverneur général, Son Excellence l'approuve et la recommande à l'attention favorable de la Chambre.

## QUESTION RELATIVE A L'ATTITUDE DES FONCTIONNAIRES DANS LES ELECTIONS.

La Chambre passe à l'ordre du jour.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Chemins et des Canaux s'il a quelque renseignement à communiquer à la Chambre au sujet de messieurs Leblanc et de leur intervention présumée dans les élections provinciales du Nouveau-Brunswick.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai des nouvelles, si je n'ai pas d'informations. J'ai télégraphié, comme je l'avais promis, au gérant général de l'Intercolonial, qui m'a dit qu'un des messieurs Leblanc, l'agent voyageur, qui habite dans le Nouveau-Brunswick, avait passé le dimanche dans cette province et était retourné à son ouvrage à Québec. J'ai reçu une autre dépêche du gérant me disant que l'autre monsieur Leblanc était absent de son bureau et qu'il ne savait pas où il était ou s'il prenait part aux élections. J'ai télégraphié au gérant général lui enjoignant d'avertir les employés de l'Intercolonial, y compris M. Leblanc, qu'ils ne devaient pas prendre une part active aux élections fédérales ou provinciales, mais qu'ils étaient parfaitement libres de voter à leur guise. Je n'ai pas eu de réponse à cette dépêche.

L'hon. M. FOSTER : J'espère que l'honorable ministre n'oubliera pas cela.

## DEMANDES D'INFORMATIONS.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): J'appelle l'attention du premier ministre sur un dossier déposé en réponse à une résolution adoptée par la Chambre sur la réfrigération à Saint-Jean. D'après ce que je vois, il manque au dossier plusieurs lettres importantes, de 10 à 15 au moins, entre autres, me dit-on, le précis d'un marché signé entre M. Macoun d'une part, et M. Williams, de Saint-Jean, d'autre part, à l'instance du ministre de la Milice. Ce précis fut adressé sous enveloppe à l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Emmerson), mais ne figure pas au dossier. C'est un numéro important de cette correspondance, et j'aimerais qu'on le dépose. Les autres documents sont plus ou moins importants, et je pourrais m'en passer. Je désire donner avis en même temps qu'à la première opportunité je provoquerai un débat à la Chambre sur cette question.

L'hon. sir FRED. BORDEN (ministre de la Milice) : Jamais ce précis n'a été rédigé sur mes instances. L'assertion est gratuite. Je n'ai jamais vu ce document et n'ai jamais donné d'instructions pour le dresser.

L'hon. M. FOSTER : Les témoignages se contredisent.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : L'honorable député voudra bien me dire à quelles lettres il fait allusion.

L'hon. M. FOSTER : Principalement celles qui ont été échangées entre M. Williams et l'ex-ministre des Chemins fer ou le ministère.

L'hon. M. EMMERSON : Il n'y a pas eu d'échange de correspondance publique entre nous deux.

M. AMES : Quand aurons-nous le dossier relatif aux concessions forestières, tel qu'ordonné par la Chambre le 10 février.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Ces documents sont depuis quelque temps chez le secrétaire d'Etat. Je les attends de jour en jour.

M. AMES : Les aurons-nous lundi ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne saurais dire. Nous recevons un ordre du greffier de la Chambre, et tant que nous n'avons pas reçu cet ordre, nous n'avons pas de pouvoir au sujet de ces documents. Au reçu de l'ordre, nous transmettons les documents au secrétaire d'Etat qui, en temps voulu, nous les retourne pour être déposés à la Chambre. Les documents sont prêts pour être envoyés à la Chambre, et c'est maintenant affaire de routine.

M. URIAH WILSON (Lennox-et-Addington) : Le 11 décembre dernier, la Chambre a ordonné le dépôt du dossier concernant le traitement et les frais de déplacement du Gouverneur-général, et les frais généraux d'entretien de Rideau-Hall. Ceci, je crois, relève du ministère des Travaux publics.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : J'ai donné des instructions de hâter le plus possible la préparation de tous les dossiers concernant mon ministère dont la Chambre a ordonné le dépôt. Ces dossiers sont très volumineux, et nous n'avons plus de place dans le département pour des copistes supplémentaires.

Nous employons le personnel régulier seulement, et je lui ai enjoint d'être aussi expéditif que possible.

M. URIAH WILSON : Il semble que ces dossiers devraient être déposés dans l'ordre où ils sont commandés par la Chambre. Il y a longtemps que celui-ci a été ordonné et qu'il aurait dû être déposé.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Le ministre des Travaux publics voudrait-il hâter la préparation du dossier concernant la compagnie de fournitures de bureau, d'Ottawa ? C'est un simple état de comptes.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai donné instruction de préparer les dossiers d'après leur numéro d'ordre. Le chef de l'opposition et le député d'Algoma ont demandé des dossiers qui, me dit-on, nécessiteront toute une année de travail à un copiste.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait peut-être nous donner un aperçu du progrès qui se fait dans le Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. PUGSLEY : Tout marche admirablement.

## DISCUSSION DU BILL RELATIF AU TRAITE DE COMMERCE FRANCO-CANADIEN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 57) concernant une certaine convention passée entre Sa Majesté et le Président de la République française.

M. BERGERON : Je crois que le ministre des Finances a été prié de convertir en mesures anglaises les mesures françaises exprimées d'après le système métrique, afin de nous faciliter la comparaison.

L'hon. M. FIELDING : Je crois m'être conformé à toutes les demandes qui m'ont été faites, excepté celle tendant à exprimer les droits français en droits *ad valorem* ; il nous a été impossible de nous y conformer.

L'hon. M. FOSTER : Il y en a une toutefois à laquelle le ministre semble ne s'être pas conformé, et c'est celle qui tend à donner le taux moyen *ad valorem* du droit minimum français sur les importations en vertu du tarif minimum.

L'hon. M. FIELDING : Il est impossible de se procurer cela ; il n'y a pas de livres bleus français qui donnent ces détails.

L'hon. M. FOSTER : Ne peut-on pas se procurer la liste de tous les produits importés en France en vertu du tarif minimum et les droits perçus sur ces produits ? Avec ces tableaux, nous pourrions nous-mêmes établir le droit moyen.

L'hon. M. FIELDING : J'ai donné des instructions pour préparer cette compilation s'il était possible, mais je crois qu'il n'est pas fait de distinction dans les rapports de la douane en France entre le tarif moyen et le tarif général. Le total des droits est indiqué, mais sans distinction comme le demande l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Ce renseignement est si simple qu'il semble presque impossible de ne pas l'obtenir.

L'hon. M. FIELDING : La méthode française de prélever l'impôt douanier est si différente de la nôtre, qu'il n'est pas question de l'*ad valorem*. On n'y fait pas de distinction entre le droit minimumm et le droit maximum.

M. BERGERON : A l'item 128, tableau A, l'expression "60 centimètres" est employée au sujet du bois brut ; nous comprendrions mieux si nous avions la mesure anglaise.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député verra que son désir est exaucé s'il consulte la brochure intitulée : "Renseignements supplémentaires." Je vais lui en remettre un exemplaire.

M. R. L. BORDEN : Lirons-nous le traité clause par clause ? Il faudra toujours en passer par là, et autant le faire à présent.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas d'objection à lire le traité clause par clause, si c'est nécessaire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT lit le traité.

L'hon. M. FOSTER : Je crois comprendre que les deux pays se réservent, en vertu de ce traité la pleine liberté de légiférer en matières tarifaires, c'est-à-dire que les Chambres françaises ont parfaitement le droit de transférer des produits du tarif minimum au tarif général et *vice versa*. Je crois comprendre même qu'au sujet des produits pour lesquels, en vertu du traité, le Canada a accès au marché français, la France a le plein droit d'effectuer les modifications qu'il lui plaira dans son tarif, et que le Canada a exactement le même droit. Est-ce vrai ?

L'hon. M. FIELDING : C'est cela, avec la restriction sans doute que l'honorable député avait dans l'esprit. La France nous accorde le bénéfice de son tarif minimum sur un grand nombre de produits, c'est-à-dire, le tarif minimum actuel de la France et qu'elle a le droit de changer de temps à autre ; et réciproquement le Canada accorde à la France le bénéfice de son tarif moyen sur certains produits, c'est-à-dire le tarif moyen actuellement en vigueur au Canada, et que nous avons le droit de changer quand il y a lieu. A ce point de vue, les deux pays sont libres de changer réciproquement leur tarif. Mais le tableau C contient quelques produits spéciaux à droit fixe, ou, comme on dit en France, consolidé. Le traité de 1893 contenait la même

disposition. Le parlement du Canada n'a pas le droit de changer ces droits. Mais à part ce tarif spécial, la France et le Canada sont absolument libres de changer à volonté la première son tarif minimum et le second son tarif moyen.

L'hon. M. FOSTER : La France bénéficie d'un taux plus réduit que le taux préférentiel à l'Angleterre sur certains produits énumérés au tableau C. Avez-vous en vue quelque prescription législative pour faire disparaître cette inégalité ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, le projet de loi stipule que toute réduction accordée à la France en vertu de ce traité doit s'appliquer à tout l'empire anglais, excepté dans des cas où une plus grande réduction est acquise en vertu du tarif de faveur à l'Angleterre. Mais s'il est des importations anglaises qui, en vertu de ce dernier tarif, sont frappés d'un droit plus élevé que sur les produits similaires prévus dans le présent traité, dans ces cas-ci la réduction de droit accordée en vertu de ce traité s'applique à la Grande-Bretagne et à l'empire anglais en général.

L'hon. M. FOSTER : De sorte que pour certains produits au moins, nous ne pouvons plus dire qu'il est acquis une préférence à l'Angleterre, vu qu'il y a égalité de traitement pour la France et la Grande-Bretagne ?

L'hon. M. FIELDING : La Grande-Bretagne n'a jamais eu de préférence sur certains produits, et le présent traité n'inaugure rien sous ce rapport. Nous n'avons pas accordé de temps à autre une préférence générale à la Grande-Bretagne.

L'hon. M. FOSTER : La Grande-Bretagne bénéficie de la préférence sur tous les produits excepté les essences et autres produits du même genre.

L'hon. M. FIELDING : Les tabacs et cigares.

L'hon. M. FOSTER : Excepté les produits soumis à l'accise. Mais, aujourd'hui, vous allez plus loin, et voici d'autres produits sur lesquels la Grande-Bretagne n'aura pas de préférence.

L'hon. M. FIELDING : Oui ; quelques spécialités. Ainsi, le tarif de préférence anglais sur les livres est de 5 p. 100, et le traité actuel impose un droit de 5 pour 100 sur les livres en langue française importés de France ; mais comme les importations de livres français ne se font pas généralement de la Grande-Bretagne, celle-ci ne souffrira pas d'inconvénient de ce côté.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre a-t-il calculé le montant de la préférence que recevra la Grande-Bretagne sur les produits sur lesquels la diminution de droits est acquise à la France ? Celle-ci bénéficie des avantages du tarif moyen sur un grand nombre de produits ; elle jouit en même temps, d'après le tableau C, d'une égalité de droits avec la Grande-Bretagne sur plusieurs produits sur lesquels cette dernière jouissait originairement d'une préférence plus ou moins élevée. Cette préférence diminuera naturellement en proportion de la réduction accordée sur les importations françaises. A-t-on calculé quelle sera désormais le montant réel de la préférence que recevra la Grande-Bretagne sur ces produits ?

L'hon. M. FIELDING : La moyenne n'a pas été établie. Il faudrait prendre tous les item un par un et voir comment ils sont affectés par le tarif moyen.

L'hon. M. FOSTER : Il serait possible de faire un calcul pour le tout.

M. HENDERSON : Il était généralement compris, lorsque la préférence fut accordée dans toute sa portée sur les produits anglais, qu'elle équivalait à une réduction d'un tiers sur le tarif général. Le ministre doit pouvoir nous dire combien cette réduction d'un tiers sera davantage réduite pour la France et les autres pays qui doivent bénéficier du présent traité. Serait-il raisonnable de dire qu'elle sera réduite de moitié ? Les fonctionnaires du ministère qui ont eu à s'occuper de cette question pourraient peut-être se faire une idée de ce que sera ce montant ? Je crois qu'il est intéressant de savoir à présent quelle préférence nous accordons à la Grande-Bretagne.

L'hon. M. FIELDING : Les taux du tarif moyen ne sont pas nouveaux ; ils furent tous prévus il y a un an et comme il fut établi alors, la préférence anglaise souffrait une réduction sensible. Il faudrait faire le calcul pour chaque item, afin de répondre à la question de l'honorable député. La brochure distribuée à la Chambre donne le détail de chaque item. Par exemple, sur l'item 567—tissus, articles, vêtements et confections, le tarif moyen impose un droit de 35 p. 100, le tarif général, 35 p. 100, le tarif de faveur 30 p. 100. Dans ce cas, le droit en vertu des tarifs général et moyen est 35 p. 100, et de 30 p. 100 en vertu du tarif de faveur, soit une préférence de 5 p. 100. Je donne ceci comme exemple. Il faudrait faire ce même calcul pour chaque item.

M. HENDERSON : Le ministre a très habilement choisi un cas exceptionnel pour exemple, afin, je suppose, de flatter l'opinion. Cet exemple, d'après moi, n'en est pas un. Je vois l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) sourire de la malice de son collègue.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député me fait trop d'honneur en parlant de mon adresse. J'ai pris le premier item au hasard, et je l'ai cité comme un exemple. Pour être juste, je vais maintenant prendre l'item 570, p. 17 des documents ; paillassons de portes ou de voitures, sur lesquels le tarif général impose un droit de 35 p. 100 ; le

tarif moyen, 30 p. 100 ; le tarif de faveur anglais, 25 p. 100. Dans ce cas-ci, la France bénéficie du tarif moyen, et la différence de 10 p. 100 est partagée en deux.

M. HENDERSON : De sorte qu'en réalité la préférence de 33⅓ p. 100 à la Grande-Bretagne est réduite à 16⅔ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Oui, sur cet item et sur bien d'autres.

M. HENDERSON : Est-ce une bonne moyenne générale ?

L'hon. M. FIELDING : Non, c'est variable.

L'hon. M. FOSTER : Je crains que la préférence anglaise ne s'élève pas à beaucoup, grâce à ce traité.

L'hon. M. FIELDING : Oh ! oui.

M. HENDERSON : Que va penser l'ambassadeur anglais quand il arrivera des Etats-Unis à Ottawa et qu'il verra la façon cavalière avec laquelle nous paraissons par cette résolution traiter la Grande-Bretagne.

L'hon. M. FIELDING : Si jamais les observations de l'honorable député vont jusqu'aux oreilles de l'ambassadeur anglais, celui-ci verra combien injuste est sa critique, car il y a beaucoup de personnes en Angleterre qui aiment mieux que le Canada ne maintienne pas un taux fixe de préférence, mais qu'il soit libre de le changer de temps à autre au gré de ses désirs.

L'hon. M. FOSTER : Pas complètement libre. Le très honorable premier ministre a fait des déclarations passablement importantes à la conférence impériale, cette année, entre autres quand il a promis aux représentants de l'empire réunis qu'une préférence très sensible et permanente avait été accordée sur les produits anglais, et qu'elle serait maintenue. Mais cette question est probablement plus importante que ne le conçoit l'honorable ministre. Il me semble qu'il est essentiel pour le ministre des Finances, quand il demande au Parlement de ratifier le présent traité, de pouvoir nous donner tous les renseignements sur ses effets au point de vue des tarifs antérieurs et des mouvements actuels du commerce, mais surtout au point de vue de ses empiètements sur la politique que le très honorable premier ministre a si fièrement inaugurée, et si courageusement défendue depuis, la large politique qui accordait une forte préférence douanière aux produits de la Grande-Bretagne et de ses colonies. L'honorable ministre se rappelle qu'il a commencé avec 25 p. 100. . .

M. BERGERON : 12½ p. 100.

L'hon. M. FOSTER : La loi devenait exécutoire à deux époques distinctes et la préférence dans chaque cas était de 12½ p. 100. En principe, cependant, c'était 25 p. 100. Plus tard, dans un élan généreux de loyalisme envers la couronne anglaise et les colonies anglaises, la préférence fut portée à 33⅓ p. 100. Telle a été depuis la base d'action du très honorable premier ministre et de son parti. Ils ont pris leur attitude sur cette large et réelle préférence.

Il est donc important de savoir combien il en a été rabattu de cette politique et quel en a été l'effet, car, prenant en considération le traité français, il ne faut pas seulement tenir compte des produits qui viennent de France, et de l'effet de ces importations sur la réduction de la préférence à la Grande-Bretagne, mais encore de douze ou quinze autres pays qui bénéficient du traitement de la nation la plus favorisée, et par conséquent jouissent des termes de ce traité. Il est très important que le ministre des Finances fasse faire ce calcul par les officiers de son ministère, et en donne le résultat à la Chambre avant de nous demander de ratifier le traité, car nous tenons à savoir où en est maintenant la préférence à la Grande-Bretagne. Que ses employés prennent le total des importations de l'année dernière et, sur cette base, qu'ils établissent quel sera l'effet sur la préférence à la Grande-Bretagne de la réduction de droits accordée à la France et aux pays jouissant du traitement de la nation la plus favorisée. Il est facile d'établir exactement jusqu'à quel point sera affectée cette préférence, et de déterminer si elle restera à 33⅓ p. 100 ou si elle sera réduite au taux originaire de 25 p. 100 ou si elle tombera à la moitié de 25 p. 100. Nous voulons savoir exactement ce qui en est. Le ministre des Finances n'a pas rempli son devoir en ne nous donnant pas ce renseignement.

L'hon. M. FIELDING : J'ai si souvent manqué à mon devoir à la satisfaction de l'honorable député, que je ne crois pas pouvoir lui plaire davantage dans ce cas-ci.

L'hon. M. FOSTER : Ne croyez-vous pas que c'est raisonnable ?

L'hon. M. FIELDING : Non, je ne le crois pas. Au début de la discussion, l'honorable député a demandé une foule de renseignements, en partie inutiles pour les fins du débat. Tout de même il voulait les avoir, et il les a eus. Maintenant, il lui faut encore des informatioins, et si je les lui donne, il en exigera davantage. Le zèle de l'honorable député pour la préférence à la Grande-Bretagne est intéressant, mais c'est un peu inusité de voir l'opposition se faire ainsi le champion de la préférence.

L'hon. M. FOSTER : Non.

L'hon. M. FIELDING : On nous a plutôt habitués à la voir attaquer. Les plaintes de mon honorable ami me semblent réellement étranges. Il a tous les renseignements devant lui. Tous les item du tarif sont énumérés en détail. Le tarif nous montre l'échelle des droits sous le régime

de préférence britannique, celle du tarif intermédiaire, celle du tarif général et l'échelle spéciale en vertu de ce traité. Que veut-il de plus ? Il pense que je devrais découvrir s'il y une réduction sur la préférence britannique de 33⅓ par cent. Il serait étrange que j'eusse donné des ordres du genre de ceux dont il parle. En adoptant, il y a un an, le tarif intermédiaire, la Chambre diminuait la préférence britannique de 33⅓ par cent. Tout ce que mon honorable ami a à faire, est d'examiner le tarif de l'année dernière, et il y verra toute une liste d'articles sur lesquels la préférence britannique a été sensiblement diminuée. Le renseignement qu'il désire est déjà en sa possession. Tous les articles sont énumérés en détail, et n'importe quel député qui désire savoir l'effet que le traité pourra avoir sur la préférence ou sur tout autre article, n'a qu'à en examiner les tableaux.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas répondu à toute ma question. Il dit que nous savions, dès l'année dernière, ce qu'était le tarif intermédiaire. C'est vrai ; mais nous ne savions pas si l'on accorderait à la France le bénéfice de ce tarif sur un, dix ou cent articles. Depuis cette époque, le Gouvernement a fait avec la France une convention en vertu de laquelle un très grand nombre d'articles produits dans ce pays entreront dans le nôtre sous le régime du tarif intermédiaire. La situation est bien différente de ce qu'elle était l'année dernière. Mon honorable ami avoue-t-il que lui et ses collègues, lorsqu'ils ont entrepris de négocier un traité avec la France, traité qui fixerait nos relations avec ce pays pendant plusieurs années, qu'il n'a pas cherché à découvrir en quoi il modifierait la politique déclarée du Gouvernement et la préférence britannique, et qu'ils ont négocié ce traité sans chercher en quelle façon il pourrait modifier la politique canadienne actuelle en matière de préférence commerciale à l'égard de l'Angleterre et de ses colonies, telle qu'énoncée par le premier ministre lui-même ? C'est là un aveu étrange. On a peine à croire qu'un aveu de ce genre puisse être fait dans une chambre parlementaire, lorsqu'on discute un grand traité. Il me semble que le premier devoir de nos ambassadeurs aurait dû être de chercher en quoi le traité proposé pouvait toucher aux conditions actuelles. Le Gouvernement a fait un traité avec la France ; il lui accorde des faveurs ; il lui donne sur un très grand nombre d'articles des avantages douaniers qu'elle n'avait pas auparavant. Le Gouvernement a fait plus que cela ; il permet au Japon de bénéficier de la clause de la nation la plus favorisée et pour certains articles sur lesquels le Gouvernement a accordé à la France le bénéfice du tarif intermédiaire, le Japon aura de grands avantages. En outre, dix ou douze autres pays, à part le Japon, vont profiter de cette même réduction en vertu du traitement de la nation la plus favorisée. Et cependant, le ministre qui a négocié ce traité et qui nous demande aujourd'hui de le ratifier, avoue à la Chambre qu'il n'a jamais fait de calculs, et n'a jamais consulté des gens d'affaires pour se renseigner sur l'effet que le traité pourrait avoir sur le commerce général du pays. Je suppose que la politique du Gouvernement actuel est d'accorder à la Grande-Bretagne et aux colonies anglaises une préférence commerciale, substancielle. Mon honorable ami dit qu'il n'a pas entendu la gauche approuver cette politique. Il faut ou qu'il soit sourd ou qu'il ait mauvaise mémoire. Je n'en dirai pas davantage sur cette question. Il me suffit, pour les fins que je me propose, d'affirmer que l'honorable ministre des Finances lui-même, et l'honorable premier ministre et tous les membres du cabinet se sont glorifiés en Angleterre et dans toutes les parties du Canada d'avoir accordé à la mère patrie des faveurs commerciales réelles. Mais le Gouvernement vient de faire un traité donnant à la France et à dix ou douze autres pays une réduction de droits marquée ; dans quelques cas même, les droits sont plus bas que ceux du tarif intermédiaire, ce qui change beaucoup la somme de préférence accordée à l'Angleterre et aux colonies. Par exemple, mon honorable ami n'aurait-il pas eu raison d'étudier quel pouvait être l'effet d'un article comme celui que nous trouvons dans le tableau "C".

Broderies, n.d., dentelles, n.d. ; collets ou collerettes en dentelles et tous articles en dentelles ; filets en coton, en toile, en soie ou autres matières, n.d. ; 27½ p. 100.

Sur les articles de même genre, le tarif intermédiaire est de 32½ p. 100. Mais la France obtient une réduction de 5 p. 100 sur le tarif intermédiaire ou de 10 p. 100 sur le tarif général, et le tarif en sa faveur n'est que de 2½ p. 100 plus élevé que le tarif de préférence britannique. Dans quelques cas même, elle est mieux traitée que sous le tarif de préférence britannique. Toutes ces choses réunies devront avoir un effet sur le commerce et surtout sur la préférence britannique, qui, jusqu'à présent, paraissent tenir tant au cœur de nos ministres. Nous avons le droit de savoir jusqu'à quel point ce traité va diminuer la préférence britannique.

L'hon. M. PATERSON : La critique de l'honorable député (M. Foster) peut avoir une certaine force dans le cas du tableau " C ", mais pas ailleurs. Et ce tableau comprend un très petit nombre d'articles. Le plus important en est un que la Grande-Bretagne ne produit pas, je crois : les vins. Les soies sont le seul autre article important, mais nous achetons aussi des soies dans d'autres pays. L'honorable député semble oublier, lorsqu'il demande quel effet ce traité aura sur la préférence anglaise que ce n'était pas là une question dont de-

vait s'inquiéter beaucoup le ministre des Finances (M. Fielding). Pourquoi ? Parce que mon honorable ami lui-même (M. Foster) et tous les membres de cette Chambre ont fixé les limites dans lesquelles le ministre des Finances pouvait agir. Lorsque nous avons adopté ce tarif, l'année dernière, nous avons étudié quel effet il aurait sur la préférence britannique. Nous savions que cette préférence serait diminuée de toute la différence entre le tarif général et le nouveau tarif intermédiaire. Mais la Chambre a approuvé cela. Le ministre des Finances s'est conformé à ce tarif lorsqu'il a fait le traité ; il ne s'en est écarté que dans le tableau " C ", et ainsi que je l'ai dit, ce n'est que dans ce cas que la critique de mon honorable ami peut s'appliquer.

L'hon. M. FOSTER : J'ai raison de demander tous les autres renseignements.

L'hon. M. PATERSON : Non ; parce que ces renseignements ont été donnés, ou, dans tous les cas, auraient dû être demandés l'année dernière. A cette époque nous avons, en pleine connaissance de cause, adopté une résolution disant que nous pouvions diminuer la préférence britannique de la différence entre le tarif intermédiaire et le tarif général, et c'est en vertu de cette permission que nos commissaires ont agi. Naturellement la Chambre n'a pas exprimé son avis au sujet des articles compris dans le tableau " C ", et elle peut très bien discuter cela aujourd'hui.

Je voudrais maintenant, aussi bien que je puis le faire, pris à l'improviste, répondre à la question soulevée par mon honorable ami de Hamilton (M. Henderson). S'il examine le tarif, il constatera que l'on a fait dans le tarif général sur un très grand nombre d'articles qui portaient des droits de 25, 30 et même 50 p. 100, règle générale—je dis règle générale, naturellement il y a des exceptions—une réduction de 2½ p. 100.

Sur un article imposé d'un droit de 25 p. 100 un abaissement de 2½ p. 100 équivaut à 10 p. 100 de réduction du droit ; sur 30 p. 100 cela fait 7½ p. 100. Il n'y a que très peu d'articles frappés de 35 p. 100 de droits sur lesquels on ait fait une diminution de 5 p. 100, ce qui équivaudrait à 14 p. 100. Si l'on prend le traité dans son ensemble, et si j'essaye de répondre *ex abrupto*, ainsi que je l'ai dit, à la question de mon honorable ami, je crois que son effet sera d'abaisser la préférence britannique à 23⅓ p. 100, de 33⅓ p. 100 qu'elle est aujourd'hui, mais je ne crois pas que l'on puisse faire de calculs exacts avant que le traité soit mis en vigueur.

L'hon. M. FOSTER : Basez vos calculs sur le commerce de l'année dernière.

L'hon. M. PATERSON : Mais vous ne savez pas quel effet le traité aura sur le commerce. Prenons les vins par exemple. Comme je l'ai dit je veux me borner aux articles énumérés dans le tableau " C " qui est le seul, je crois, dont on puisse légitimement s'inquiéter, le changement des droits sur cet article ne fait rien à l'Angleterre, pas plus que les changements dans les droits sur la soie, car ce pays ne produit pas ces choses, et nous n'en achetons pas de lui.

Il n'y a qu'un seul article, celui des broderies et dentelles mentionné par l'honorable député (M. Foster), mais dans son ensemble je ne crois pas que le tableau " C " modifie d'une manière bien sensible les relations commerciales entre l'Angleterre et le Canada.

La réduction des droits sur les vins produira peut-être quelque changement dans le commerce des vins canadiens, mais n'en produira pas en Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre des Douanes avouer qu'il y a des renseignements que l'on aurait dû nous fournir et que l'on ne nous a pas encore fournis, mais ce qu'il dit au sujet de l'action de la Chambre l'année dernière lorsqu'elle a approuvé le tarif intermédiaire, ne sert qu'à embrouiller la question. L'adoption de ce tarif l'année dernière a été une affaire toute académique. Ce tarif ne pouvait être mis en vigueur que par décret du conseil. Conséquemment il aurait été impossible à cette époque de discuter ces questions parce que nous n'avions devant nous, aucune proposition définie au sujet du commerce d'un pays quelconque auquel le tarif devait être appliqué. Mais aujourd'hui le Gouvernement a mis le tarif en vigueur. Il n'y a aucun doute que ce tarif diminue beaucoup la préférence britannique. Ce que nous demandons au Gouvernement c'est de nous dire jusqu'à quel point cette préférence a été réduite. Il n'y a aucun doute qu'en appliquant les statistiques du commerce de l'année dernière au tarif de préférence et au tarif intermédiaire, on aurait pu prélever un état montrant quel sera l'effet du traité avec la France. Il y a, je crois, un autre côté de la question à étudier ; il faudrait savoir jusqu'à quel degré le Gouvernement est disposé à abolir la préférence britannique par rapport à tous les autres pays avec lesquels le Canada commerce aujourd'hui. Nous nous rappelons tous très bien, que lorsque la préférence britannique a été portée de 25 à 33 p. 100, la Chambre a été invitée à se lever et à chanter le " God Save the Queen" et que tous nous nous sommes levés et l'avons chanté. Quel chant le Gouvernement propose-t-il que nous entonnions aujourd'hui, maintenant que nous réduisons cette préférence d'environ un tiers ? Il n'a proposé encore aucun air.

Mais il y a encore une autre considération Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a, dans la campagne électorale de 1896, adopté la politique de sir Charles Tupper qui proposait une préférence mutuelle entre l'Angleterre et le Canada, et si possible, entre

toutes les possessions de l'empire. Il a dit que si le pays le portait au pouvoir, il irait en Angleterre et pourrait accomplir tout autant que sir Charles Tupper. Il est allé en Angleterre et a dit que le Canada ne demandait pas de préférence sur le marché anglais ; que nous avions accordé une préférence commerciale à l'Angleterre sur le marché canadien et que nous n'en demandions d'elle aucune en retour, parce que nous ne voulions pas voir la mère patrie affligée du fléau de la protection que lui-même maintenait au Canada et a continué à maintenir depuis. Il a dit à l'Angleterre qu'il lui accordait cette préférence en remerciement de la grande liberté qu'elle nous avait accordée. L'Angleterre nous a-t-elle, depuis ce temps-là, enlevé une partie de cette liberté que nous nous sentions obligés aujourd'hui de lui enlever une partie de la préférence que nous lui avons donnée. Quelle est la politique du Gouvernement à ce sujet. Le tarif immédiaire a été adopté l'année dernière, mais le Gouvernement ne nous a donné aucune idée du principe qui le guiderait dans son application à l'égard d'aucun pays. Pas une explication ne nous a été donnée pendant ce débat. L'honorable ministre des Douanes n'a donc pas raison de nous dire que ce qui a été fait l'année dernière pouvait nous être d'une grande utilité dans ce débat. Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) a voulu savoir dans quelle proportion la préférence britannique était diminuée par ce traité avec la France, et ensuite jusqu'à quel point, les relations commerciales actuelles entre la France et le Canada et tous les autres pays auxquels le taux intermédiaire devra être appliqué en vertu de ce traité avec la France, notre commerce avec la Grande-Bretagne sera frappé, car à l'avenir les marchandises anglaises n'auront sur nos marchés qu'une très légère préférence pour résister à la concurrence des produits des autres pays. C'était là, je crois un renseignement tout raisonnable que la Chambre avait parfaitement le droit de demander, vu les professions de foi passées du Gouvernement. Mais le Gouvernement n'est pas je crois, en état de donner cette information. Cependant le ministre des Douanes a clairement démontré qu'en ce qui concerne le tableau "C" nous avons certainement le droit d'avoir des explications, et si nous avons droit d'en avoir, pourquoi le Gouvernement ne nous les donne-t-il pas lorsque arrive le temps de discuter le traité article par article ? Si le Gouvernement ne peut pas nous les donner maintenant quand le pourra-t-il ? Parce que maintenant qu'il a admis que la chose est essentielle je ne crois pas qu'il puisse obliger la Chambre à continuer la discussion de ce traité tant qu'il ne lui aura pas fourni ces renseignements.

L'hon. M. FIELDING : Je regrette de ne pouvoir m'accorder avec mon honorable ami dans ses conclusions. L'année dernière, la Chambre, à la demande du Gouvernement, a adopté une loi douanière qui comprenait un tarif général, un tarif intermédiaire et un tarif de faveur.

Lorsque le Gouvernement a fait ce tarif il a dû tenir compte des probalités de commerce entre le Canada et les différents pays du monde. Il nous a fallu chercher quels droits il était juste d'imposer sur les marchandises que nous importons, quelle différence nous devions faire entre certains pays. C'était le temps alors d'étudier quel effet les changements proposés auraient sur nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne, et c'est ce que le Gouvernement a fait. Mon honorable ami ne fait donc que rêver lorsqu'il dit que ce Gouvernement doit lui donner aujourd'hui des renseignements sur une question qui a été pleinement discutée il y a un an. Le Gouvernement a dit bien clairement alors que le tarif intermédiaire aurait pour effet de diminuer la préférence britannique. La chose a été bien comprise alors, et il n'est pas nécessaire d'aller à Paris pour se renseigner ; c'est ici même que ces renseignements pouvaient être obtenus il y a un an, et cette Chambre a, sans aucune division réelle, approuvé un tarif qu'elle autorisait le Gouvernement à appliquer autant qu'il le pourrait aux produits de tous ces pays. Le Gouvernement a déclaré distinctement que cela serait un moyen de négocier avec d'autres pays. Nous avons dit que notre intention était d'appliquer ce tarif intermédiaire à tels pays avec lesquels nous voudrions étendre nos relations commerciales. Conséquemment en accordant à la France, ainsi que nous le faisons, les avantages du tarif intermédiaire, nous ne lui accordons que le traitement que la Chambre a déclaré, l'année dernière, après mure délibération, être juste et raisonnable.

Voilà pour le tarif intermédiaire. Maintenant au sujet des quelques cas particuliers dont le ministre des Douanes a parlé, si l'on examine attentivement le tableau "C", on y découvrira que pour la plus grande partie les articles qui y sont énumérés ne sont pas produits en Angleterre, et qu'en conséquence quelques droits que vous imposez sur ces articles vous ne changez en rien la préférence britannique. Il faut fixer les droits dans chaque colonie ; vous les fixez à un certain chef sur les vins ; mais l'Angleterre ne produit pas de vins, et c'est le principal article sur lequel nous avons accordé des concessions à la France. Les seuls articles importants sont les vins et les soies. Ces deux articles sont spéciaux à la France. Que vous imposiez des droits élevés ou non sur les vins, cela n'aura aucun effet sur le commerce anglais, parce que l'Angleterre n'en produit pas. Quelle différence cela peut-il faire alors à l'Angleterre si nous réduisons les droits sur les vins de France ?

On a discuté, hier soir, l'effet que pourrait avoir le traité sur la production du vin au Canada, et il sera peut-être bon de dis-

cuter de nouveau cette question plus tard. Cela naturellement ne touche en rien à la préférence britannique. Il en est de même pour les soies. Le premier article mentionné est une certaine espèce de légumes en conserves, particuliers à la France. Notre pays produit des légumes, mais il y a certaines espèces qui ne viennent qu'en France et que nous importons, mais en petites quantités, de ce pays.

On a fait une réduction sur ces articles, mais ils en supportent encore d'assez élevés. En examinant le tarif on découvrira que dans chaque cas où une réduction a été faite sur un article manufacturé au Canada, cet article a encore à payer un droit de douane raisonnable, et suffisant pour donner à ceux qui le produisent ici une protection égale en proportion à celle qui est donnée aux autres industries du Canada. Je crois que cela peut s'étendre à tous les articles généralement.

Le premier par exemple est :

Légumes autres que tomates, y compris haricots cuits en boîtes de ferblanc ou autres emballages hermétiques.

Ce sont des produits français spéciaux avec lesquels l'Angleterre n'entre pas en concurrence. Puis nous avons l'item :

Anchois, sardines, sprats et autre poisson conservés dans l'huile ou autrement.

Qu'est-ce que cela, par exemple, fait à l'Angleterre que nous donnions une réduction de droits sur ces articles. Cela ne changera rien à son commerce, et n'a rien absolument à faire avec la préférence britannique.

Vins de raisin frais de toute espèce, non mousseux, importés en cercles ou en bouteilles.

Cela n'a aucune importance pour l'Angleterre qui ne fabrique pas de vins. En conséquence cela ne diminuera pas d'un sou l'importation au Canada de produits anglais. C'est la même chose pour le champagne. Le traité fixe le tarif sur le champagne, mais quelqu'en soit le chiffre cela ne fait aucun tort aux produits anglais. Sur les livres de France le tarif sera le même que pour ceux d'Angleterre. Dans ce cas-ci la préférence cesse. Il y a toujours eu dans le tarif des articles qui n'étaient pas soumis à la préférence. Dans le cas des livres français, bien que les droits soient semblables, il n'y aura pas de concurrence, parce que bien peu de livres de langue française seront en toute probabilité importés d'Angleterre.

M. DANIEL : Quels droits la France impose-t-elle sur les livres qui entrent chez elle ?

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami, a hier, soulevé une objection importante sur ce point. Il croit que le tarif n'est pas juste sous ce rapport.

M. DANIEL : Oui.



L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami a dit que bien que nous laissons entrer les livres français au Canada sous un droit de 5 par 100, il n'avait pas vu dans le traité de réduction correspondante sur les livres entrant en France. Si nous n'avons pu demander de réduction à ce sujet, c'est qu'en France les livres entrent sans payer de droits.

M. DANIEL : Je suis très heureux de l'apprendre.

L'hon. M. FIELDING : Oui. Mon honorable ami s'est beaucoup évertué, hier, pour trouver des raisons contre le traité français qu'il sait être un bon traité, et il s'est imaginé que parce que nous n'imposerons que 5 pour 100 de droits sur les livres français entrant au Canada, nous payerions des droits beaucoup plus élevés sur les livres entrant en France. Mais il se trouve que la France n'impose aucuns droits sur les livres. Il y a ensuite l'huile d'olive.

L'hon. M. FOSTER : Prenez l'item 220.

L'hon. M. FIELDING : Sur les préparations médicinales, etc.

L'hon. M. FOSTER : Oui.

L'hon. M FIELDING : Nous avons, dans ce cas-ci, établi pour la France les mêmes droits que pour l'Angleterre.

L'hon. M. FOSTER : A l'Angleterre vous imposez 50 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Non ; l'année dernière aucune différence n'était faite entre les préparations médicinales, liquides ou à l'état sec, contenant de l'alcool et celles qui n'en contenait pas. Aujourd'hui nous proposons de faire une réduction de droits sur les préparations médecinales qui ne contiennent pas d'alcool, mais le droit restera le même qu'auparavant sur celles qui en contiennent.

L'hon. M. FOSTER : Il faudra que vous fassiez une loi à cet effet.

L'hon. M. FIELDING : Le bill y pourvoit. Il n'y a que deux ou trois catégories d'articles français sur lesquels les droits sont les mêmes que sur ceux de provenance anglaise. Sur les préparations médicinales et quelques autres articles fabriqués en France et en Angleterre également, il n'y aura pas de préférence. Nous accordons un tarif de préférence sur l'huile d'olive. Est-ce nuire à l'industrie anglaise ? L'Angleterre ne produit pas d'huile d'olive. Les broderies, les dentelles, la plupart de ces articles, et je crois que je pourrais dire tous les articles, sont spéciaux à la France, et l'Angleterre ne leur fait réellement aucune concurrence. La France a une façon particulière à elle de fabriquer ces articles, et une personne qui est dans ce commerce m'a dit qu'un article portant un nom similaire, mais qui est fabriqué en Angleterre

est tellement différent que ce n'est pas du tout le même article et que l'un ne peut faire concurrence à l'autre.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la signification des mots " broderies n.d. " ; " dentelles n.d." dans le numéro 575 ?

L'hon. M. FIELDING : Dans chacun de ces cas la désignation est celle de notre tarif.

L'hon. M. FOSTER : Oui, mais dans certains cas, la désignation est différente.

L'hon. M. FIELDING : Oui, un article au sujet duquel il pourra peut-être s'élever quelque discussion est celui des dentelles. Il y a des dentelles qui sont fabriquées à Nottingham, Angleterre, mais je suis informé que bien que ces deux sortes de dentelles soient fabriquées à Nottingham et en France il y a une grande différence entre les deux articles.

Un marchand qui fait un commerce considérable de ces articles m'a dit, l'autre jour, qu'en réalité, il ne considérait pas que les dentelles françaises et celles de Nothingham fussent des articles semblables, et se fassent concurrence. Mais il y a cette possibilité que l'on peut dire que la même marchandise est fabriquée en Angleterre comme en France. Prenons par exemple " les velours de soie pure ", ce sont des spécialités françaises, de même que les " rubans " de toute sorte et de toute matière " ou l'article confectionné en soie ou dont la soie est l'élément constitutif de principale valeur." Ces articles énumérés dans le tableau " C " sont des spécialités françaises et de quelque droit qu'on les impose, cela ne change en rien la préférence britannique, bien que nominalement les chiffres soient les mêmes. J'ai parcouru tous les item du tableau "C" et je crois que je puis affirmer qu'au sujet de ces articles, il existe peu de concurrence entre les produits français et anglais.

M. E. D. SMITH : L'honorable ministre a parlé de soies et velours. En examinant les rapports du commerce, je constate que nous avons importé, l'année dernière, pour environ deux millions de dollars valant de ces marchandises, soit $1,929,385 d'Angleterre, tandis que nous n'avons importé de France que $678,000. Il est certain qu'une réduction de 2½ p. 100 sur la préférence britannique aura un effet très désastreux sur l'importation des soies et velours d'Angleterre dans l'avenir de ces marchandises lorsque ces droits seront les mêmes sur les articles venant de France.

L'hon. M. PATERSON : La plus grande partie de ces marchandises ne sont pas entrées au Canada sous le régime de la préférence britannique. Nous avons importé pour une valeur de $1,057,000 d'articles confectionnés en soie d'Angleterre, mais seulement $271,000 ont bénéficié de la préférence.

D'autres pays ont expédié des marchandises par voie d'Angleterre.

L'hon. M. FIELDING : Ces soies dont parle mon honorable ami sont surtout des soies de production étrangère. Elles passent par l'Angleterre, mais comme elles ne sont pas anglaises, elles n'ont pas de droit à la préférence britannique.

M. E. D. SMITH : A l'avenir, ces marchandises pourront être importées directement et ce sera autant de moins pour le commerce anglais.

L'hon. M. FIELDING : Non, mon honorable ami n'a pas entendu le débat qui a eu lieu hier entre un honorable membre de cette Chambre et moi-même. J'ai signalé que l'on pourrait continuer à acheter des marchandises françaises à Londres ou à Liverpool, et que si l'on donnait la preuve de leur provenance on pourrait les expédier au Canada sous les conditions de ce traité. On pourra continuer à importer par l'Angleterre des soies de France et d'autres pays.

M. E. D. SMITH : Nous avons importé, en 1906, pour une valeur de $456,000 de rubans d'Angleterre, et de France, pour une valeur de $212,000.

L'hon. M. PATERSON : Le cas est absolument le même.

L'hon. M. FIELDING : L'Angleterre a fait un commerce considérable de rubans. Coventry était le centre principal de cette industrie, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants, et elle ne compte plus. Les rubans sont en grande partie maintenant importés de France.

M. BERGERON : Ce traité empêche-t-il le Gouvernement d'en faire un semblable avec une autre nation qu'il désirerait ? Il n'y a rien dans le traité qui empêcherait le Gouvernement de faire nouveaux traités.

L'hon. M. FIELDING : C'est parfaitement vrai ; nous pouvons faire des traités avec n'importe quel pays, subordonnément à la condition que nous les fassions approuver par le Parlement.

M. BERGERON : Pourrions-nous accorder à l'Allemagne une des conditions plus favorables que celles que nous avons données à la France ?

L'hon. M. FIELDING : Non, pas d'après les articles de cette convention, nous sommes tenus d'accorder à la France de meilleures conditions au sujet de ces articles qu'à tout autre pays. Si nous faisions un nouveau traité avec l'Allemagne, et si nous lui accordions un meilleur traitement concernant quelqu'une de ces marchandises, nous serions obligés d'accorder à la France les mêmes avantages, tout comme la France serait obligée de nous accorder les mêmes avantages qu'elle donnerait à d'autres pays.

L'hon. M. PATERSON : A l'égard des rubans, je constate que pendant les neuf mois de 1907, nous en avons importé d'Angleterre pour une valeur de $485,000. C'est un chiffre considérable, mais $9,144, seulement ont bénéficié de la préférence. La balance a été importée sous le tarif général. Ce n'étaient pas des marchandises anglaises.

M. E. D. SMITH : Je voudrais demander au ministre si tous les pays indistinctement pourraient expédier par l'Angleterre au Canada leurs produits en payant les mêmes droits de douane qui seront imposés sur les marchandises venant de France, que ce soit des marchandises d'origine française ou non.

L'hon. M. FIELDING : Ils seront aussi bien traités ; ils bénéficieront du tarif français.

M. BERGERON : On a dit l'année dernière, qu'aucune marchandise importée par voie d'Angleterre ne pouvait bénéficier du tarif de préférence à moins que l'ouvrier anglais n'y ait ajouté une part de travail. Est-ce que je me trompe ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, telle est la loi.

M. HENDERSON : Le ministre des Douanes nous a dit qu'il y avait comparativement dans le traité français peu d'articles sur lesquels une réduction de 5 p. 100 du tarif général au tarif intermédiaire avait été faite. Mais je constate en examinant le traité que ces articles sont en beaucoup plus grand nombre que le ministre des Douanes semble le croire. Par exemple, sur les couvertures en laine pure ou mêlée, sur les flanelles, sur les camisoles, sur les caleçons, sur les tricots, sur les paillassons de porte ou de voiture ; sur les nattes de Turquie ou imitation, le tarif général est de 35 p. 100 et le tarif de 30 p. 100.

L'hon. M. PATERSON : Est-ce que ces articles sont énumérés dans le tarif français?

M. HENDERSON: Il y en a quelques-uns. L'honorable ministre des douanes a dit qu'il y avait dans le tarif très peu d'articles sur lesquels les droits avaient été baissés de 35 à 30 pour cent, mais j'en ai énumérés quelques-uns, et je pourrais en énumérer plusieurs autres pour prouver qu'une différence de 5 p. 100 entre le tarif général et le tarif intermédiaire est une chose très commune. Le ministre des Finances nous a parlé de la protection accordée aux industriels de ce pays, et il nous a dit, je crois, que le gouvernement s'en était occupé comme il le devait. Ce n'est pas mon intention de demander que l'on augmente les droits ni que l'on accorde une protection plus élevée, mais si le tarif que l'honorable ministre des Finances a fait adopter par le Parlement, l'année dernière, est bon, il devrait alors chercher à conserver dans ce traité le même niveau de protection aux industries indigènes. Sur les gants et mitaines de toutes sortes le tarif de préférence britannique est 22½ pour 100, le tarif intermédiaire de 30 pour 100 et le tarif général de 35 pour 100. A l'avenir le tarif sera de 30 pour 100 sur les mêmes articles importés de France, et en vertu de la clause du traitement de la nation la plus favorisée, le tarif sera le même pour treize autres pays qui pourraient nous vendre ces articles. Je ne critique pas le gouvernement parce qu'il a fait cette réduction, mais je dis qu'il n'a pas été juste à l'égard du manufacturier de gants, parce que dès qu'il abaissait les droits sur l'article manufacturé il devait les abaisser également sur la matière première. Je constate que dans notre tarif, les droits sur le cuir à gants, tanné ou préparé, teint ou non, lorsqu'il est importé par les manufacturiers de gants pour être utilisé exclusivement dans leur établissement à la fabrication des gants, sont, sous le régime de la préférence britannique de 5 pour 100, dans le tarif intermédiaire de 7½ pour 100, et le tarif général, 10 pour 100. Les droits sur l'article manufacturé sont abaissés dans le traité français, mais on n'offre pas au manufacturier de réduction correspondante sur la matière première dont il a besoin pour fabriquer ces articles.

Si le tarif de l'année dernière était juste, alors je dis que la convention actuelle est très injuste. Sur la matière première qui entre dans la fabrication de ces gants et mitaines la préférence britannique s'élève à 50 p. 100, mais ce n'était pas une grande faveur que l'on faisait à l'Angleterre, parce que nous savons tous que ces cuirs à gants sont en très grande partie importés de France et d'Allemagne, et conséquemment la préférence accordée à l'Angleterre sur les cuirs à gants et les droits très bas sur les importations d'Angleterre ne donnaient pas beaucoup d'avantages à nos manufacturiers de gants.

La fabrication des gants est une industrie d'importance considérable dans notre pays, et ce traité place le manufacturier dans une position désavantageuse en diminuant la protection qu'il avait auparavant, surtout si on ne lui accorde pas des avantages correspondants par une diminution de droits sur la matière première. La France exporte de grandes quantités de gants, et la réduction de 50 p. 100 dans les droits que lui donne ce traité tendra naturellement à augmenter le commerce de cet article avec nous. Je ne désapprouve pas les réductions, de droits qui sont faites dans le traité français, mais je blâme le Gouvernement de ne pas avoir donné de réduction correspondante aux manufacturiers du pays sur la matière première nécessaire à leur industrie. La France produit le chevreau (kid) avec lequel on fait les gants et ce serait d'un très grand avantage aux fabricants de gants dans le Canada si les droits sur cet article étaient abaissés.

Une VOIX : Et le tanneur ?

M. HENDERSON : Cela ne lui ferait aucune différence, parce que les cuirs qui servent à la fabrication de gants ne sont pas tannés dans le Canada, et je doute fort qu'ils le soient jamais. Les Etats-Unis eux-mêmes importent d'Allemagne et de France ces cuirs fins pour les gants. Tout mon désir est que l'on puisse trouver un moyen de remédier à ce que je considère être un oubli impardonnable du ministre des Finances et du ministres des Douanes, parce que je ne puis difficilement croire qu'ils auraient intentionnellement, traité aussi injustement une industrie importante dans la ville où je demeure.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas eu d'oubli dans le traité. Si la critique de mon honorable ami est juste, elle aurait eu une certaine raison d'être l'année dernière, mais elle ne peut certainement pas s'appliquer à ce traité. Les droits sur les gants ne sont pas changés dans le traité français. Ils sont les mêmes que ceux établis dans le tarif intermédiaire l'année dernière.

M. HENDERSON : L'année dernière nous ne savions que le ministre des Finances appliquerait le nouveau traité à l'article manufacturé et ne l'appliquerait pas à la matière première. Nous avions été portés à penser que l'on ferait un application honnête du tout, mais malheureusement, ce n'est pas ce que l'on a fait.

L'hon. M. FIELDING : Notre devoir était de chercher à obtenir des concessions au sujet de l'entrée des produits Canadiens en France. Quelle sera la valeur des concessions que nous avons obtenues, le temps le dira. Il n'était pas de notre devoir d'imposer des concessions à la France sur les marchandises que nous importons. Si nous voulons diminuer les droits sur un article quelconque, nous n'avons pas de permissions à demander à la France. Cette Chambre pouvait le faire l'année dernière ou peut le faire cette année.

M. HENDERSON : Mais le ministre doit certainement comprendre que lorsque les autorités françaises ont demandé des concessions sur les gants et mitaines, il aurait dû leur répondre : nous vous les accorderons, mais vous devez nous faire en retour des concessions sur la matière première qui entre dans la fabrication de ces articles.

L'hon. M. FIELDING : Il eût été inutile pour nous de demander des faveurs quant aux cuirs destinés à la fabrication des gants, puisque nous ne préparons pas ces articles et que nous n'en avons pas à vendre.

M. HENDERSON : Un certain nombre de nos industriels fabriquent des gants ; il leur faut importer de France la matière première, d'où il suit que s'il y avait une réduction sur ces cuirs, nos fabricants en profiteraient.

L'hon. M. FIELDING : Nous pouvons opérer cette réduction si nous le voulons, mais nous n'avons pas besoin d'en faire une des conditions d'un traité avec la France ; nous ne sommes pas non plus obligés de demander pour cela la permission du gouvernement français.

M. HENDERSON : Mais lorsqu'on présente une mesure demandant une réduction dans un sens, on doit en même temps opérer une réduction dans l'autre sens. M'est avis que l'honorable ministre ferait mieux d'être sincère en avouant que cela n'est après tout que le résultat d'une erreur, d'un oubli.

L'hon. M. PATERSON : Je puis faire disparaître ce doute qui semble hanter l'esprit de l'honorable député en disant que nous n'importons pas de France des cuirs destinés à la fabrication des gants, de sorte que l'objection soulevée n'a pas sa raison d'être. Au cours du dernier exercice nous avons exporté des cuirs à gants de la Grande-Bretagne, de la Belgique, de l'Allemagne et des Etats-Unis pour une valeur respective quant à ces différents pays de $3,804 de $41, de $8,245 et de $327,000. Le traité n'a donc aucun effet sur ce qui se rapporte à ces articles, et les fabricants canadiens ne se trouvent pas maintenant dans une position pire que celle qui existait auparavant.

M. HENDERSON : Je puis dire à l'honorable ministre des Douanes que ces cuirs à gants ne sont pas préparés aux Etats-Unis. Ces derniers exportent ces produits de France et d'Allemagne, surtout d'Allemagne. Nos industriels peuvent acheter ces articles par l'intermédiaire de leurs confrères de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis, mais ces derniers pays ne préparent pas les cuirs destinés à la fabrication des gants et ils les importent du continent européen.

L'hon. M. PATERSON : Cela se produit dans plusieurs cas. Un grand nombre d'articles importés des Etats-Unis ne sont pas manufacturés dans ce dernier pays qui les exporte d'Europe, n'empêche, cependant, qu'à leur entrée au Canada on les compte parmi les articles importés des Etats-Unis. Je ne veux pas dire que mon honorable ami se trompe dans ce qu'il dit au sujet des cuirs destinés à la fabrication des gants et qui sont tannés en France, mais ces produits-là ne paient pas un droit plus élevé que celui qui existait auparavant. Voilà sur quoi repose mon argument.

M. HENDERSON : Ce que j'avance n'est pas basé sur les rapports du commerce, mais bien sur les renseignements que j'ai pu recueillir en dehors des Livres bleus. J'ai une connaissance pratique de cette question et je me laisse guider par mon expérience. La France manufacture des quantités énormes de cuirs fins destinés à la production des gants. Le procédé qui sert à la prépa-

ration de ces articles est très dispendieux. On me dit qu'il faut deux ans pour soumettre le cuir à tous ces procédés de tannage ; si cet article nous arrive en passant par les Etats-Unis, il n'en est pas moins originaire de France ou d'Allemagne.

M. E. D. SMITH (Wentworth) : Je voudrais revenir à la question des droits sur les vins. Je puis affirmer à l'honorable ministre des Finances que ce sujet revêt une importance exceptionnelle pour la population des districts vinicoles qui s'y intéresse grandement. Toutes les associations d'horticulteurs fruitiers du Canada ont adopté des résolutions très catégoriques et ne prêtant à la moindre ambiguïté qui toutes demandaient au Gouvernement de ne pas ratifier cet article du traité qui réduit le droit sur les vins français. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre des requêtes signées par des centaines, peut-être par des milliers d'horticulteurs de la région de Niagara, et il nous en arrive d'autres tous les jours. J'aimerais à lire à la Chambre une proposition adoptée par l'association des horticulteurs de l'Ontario, la principale organisation de ce genre au Canada, pour les opinions de laquelle l'honorable ministre des Finances a professé tant de déférence, l'an dernier, quand il a préparé son tarif. Voici la préposition que le conseil des directeurs a adoptée à sa dernière réunion :

Considérant la grande importance et la valeur de l'industrie viticole au Canada, les directeurs de l'association des horticulteurs fruitiers d'Ontario considèrent la réduction projetée des droits sur les vins légers qui nous arrivent de France sous l'empire des dispositions du traité franco-canadien projeté, comme étant de nature à porter un coup sérieux à cette industrie, puisqu'un tiers au moins du raisin cultivé au Canada sert annuellement à la fabrication des vins, et vu que ces produits devront soutenir une concurrence directe avec les vins légers qu'on veut importer au Canada à un tarif réduit, demandent respectueusement au parlement du Canada de ne pas ratifier cette partie du traité franco-canadien projeté qui stipule une réduction de droits sur les vins légers importés de France en Canada.

Dans la partie méridionale de la province d'Ontario, nous avons une organisation composée des principaux viticulteurs du pays et qui compte parmi ses membres tous les horticulteurs fruitiers de la région. Il y a environ six semaines cette association adoptait la résolution suivante :

Considérant que l'industrie viticole du Canada a déjà pris des proportions considérables, puisque son rendement représente chaque année 60,000,000 de livres de raisin au moins; considérant qu'environ un tiers de ce raisin est transformé en vin naturel, nous, viticulteurs de l'Ontario méridional envisageons avec inquiétude cette disposition du traité projeté avec la France qui annonce une réduction du droit sur les qualités qui se vendent moins cher des vins français qu'on importe au Canada et qui viennent en concurrence directe avec les produits que nous retirons de nos vignobles; nous engageons respectueusement le gouvernement du Canada à favoriser l'industrie viticole du pays au lieu de la détruire et de lui mettre des entraves sérieuses, et nous espérons que le parlement ne ratifiera pas cette partie du traité franco-canadien projeté qui stipule une réduction du droit sur les vins français, réduction encore plus accentuée que celle mentionnée dans l'ancien traité avec la France qui était pourtant considérable, si l'on tient compte du tarif général.

J'ai encore ici une motion adoptée par l'association du district de Niagara, mais je ne la lirai pas à la Chambre. Elle ressemble à celles que je viens de lire. Mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) a, lui aussi, lu l'autre jour une résolution adoptée par une autre association dans le même sens.

Ce sont là, en réalité, toutes les associations d'horticulteurs du Canada, et elles croient toutes que ce traité sera certainement très préjudiciable à leurs intérêts. Je ferai observer encore que les eaux-de-vie dont on se sert pour fortifier ces vins français ne sont soumis à aucun droit d'accise et ne coûtent pas cher, par conséquent, tandis que nos horticulteurs canadiens, à cause du droit d'accise doivent payer 90 cents du gallon les spiritueux dont ils se servent dans la fabrication de leurs vins. Cette différence seule suffit amplement à compenser le droit qui reste sur les vins de qualité plus légère, vu que presque tous les vins canadiens titrent moins de 20 degrés. Je demanderais à l'honorable ministre des Finances s'il existe un droit d'accise sur les alcools dont se servent les fabricants français pour le vinage.

L'hon. M. FIELDING : Ce qu'avance mon honorable ami est exact. Il n'y a pas de droit de consommation. On m'a déjà fait des observations à ce sujet et ces observations aussi bien que celles qui nous sont faites par une corporation aussi importante méritent d'être étudiées très sérieusement, et c'est ce que nous ferons. Mais je ne suis pas prêt à faire maintenant une déclaration catégorique quant à l'attitude que nous prendrons à propos de ce droit d'accise.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la quantité d'alcool dont se servent nos viticulteurs pour le vinage ?

L'hon. M. FIELDING : Certains viticulteurs en emploient une grande quantité. Ils nous font observer que le montant qu'ils sont obligés de payer sous forme d'alcool pour les opérations du vinage est très considérable ; cela constitue un impôt qu'ils doivent acquitter, quoi qu'il en soit, et ils demandent qu'on fasse disparaître ce qui constitue une anomalie, selon eux.

M. E. D. SMITH : S'ils n'employaient que 7 p. 100 ou 8 p. 100, cela représenterait une somme égale au moment du droit.

L'hon. M. FIELDING : Nous comprenons parfaitement que les viticulteurs du Canada portent beaucoup d'intérêt à cette question et que les citoyens qui ont présenté ces mémoires et ces pétitions devraient faire autorité en le matière, aussi, toutes les opinions que je pourrais risquer sur ce sujet ne mériteraient pas beaucoup de considération. Pourtant, je suis porté à croire que ces personnes-là exagèrent les difficultés de la situation. Dans un des mémoires qu'elles ont présentés l'an dernier, elles ont affirmé que les vins que nous importons maintenant de France ne font pas une concurrence réelle aux vins canadiens, mais elles craignent qu'une classe de vins différente ne soit importée sous l'empire du nouveau traité. Si je ne me trompe, c'est bien cela qu'on a déclaré.

M. E. D. SMITH : Je ne me rappelle pas, mais cela n'existe-t-il pas maintenant ? Sous l'ancien traité les vins sur lesquels on avait fait disparaître le droit, les vins mousseux et les vins non mousseux ne devaient-ils pas titrer moins de vingt-six degrés ? D'après le nouveau traité on enlève le droit de 30 p. 100 *ad valorem* sur toutes les qualités de vin, et 10 cents par gallon sur le droit spécifique.

L'hon. M. FIELDING : Le mémoire contient l'affirmation que la classe des vins exportés de France n'a pas fait une concurrence appréciable aux vins du Canada, et ceux qui l'ont signé craignent que d'après ce traité on n'importe une autre classe de vins. A mon avis, ce que redoutent surtout les viticulteurs, ce n'est pas tant le préjudice que le traité pourrait leur causer que la violation possible de cette convention. Eh bien, nous devons prendre ce traité tel que nous le trouvons. Les vins dont il s'agit dans cette convention sont les vins naturels. Je ne crois pas qu'il s'agisse ici de vins falsifiés, et voilà pourquoi il me semble que les craintes des viticulteurs ne sont peut-être pas fondées. Il est un fait qui mérite d'être rappelé.

Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) se souviendra que lorsqu'une question semblable s'est soulevée, il y a quelques années, lors du traité de 1893, les viticulteurs se sont grandement alarmés parce qu'ils craignaient que toute concession de nature à favoriser l'importation des vins légers, n'eût pour résultat de causer un tort sérieux à notre industrie viticole. On entendit alors des protestations aussi fortes que celles qu'on exprime aujourd'hui, mais cette mauvaise impression n'avait pas sa raison d'être, si nous nous en rapportons à l'expérience du passé. Nos viticulteurs s'étaient alarmés sans motif. L'ancien traité avec la France a été négocié en 1893 et confirmé en 1894. J'ai ici le chiffre de nos importations de vins légers pour une période de plusieurs années. En 1893, année qui a marqué la négociation de l'ancien traité, nos importations se chiffraient à $100,780. L'année suivante elles étaient tombées à $82,754. En 1895, soit après deux ans de mise en vigueur de ce traité, les importations représentaient une somme de $79,740. Qu'on me permette d'indiquer les chiffres de nos importations depuis cette date, et mon honorable ami constatera qu'il n'y a pas eu, s'il s'en trouve une, d'augmentation appréciable dans la consommation des vins légers exportés de France.

| | |
|---|---|
| 1895 | $ 79,940 |
| 1896 | 105,763 |
| 1897 | 81,334 |
| 1898 | 70,527 |
| 1899 | 90,837 |
| 1900 | 91,711 |
| 1901 | 95,616 |
| 1902 | 95,121 |
| 1903 | 98,524 |
| 1904 | 108,197 |
| 1905 | 102,889 |
| 1906 | 119,433 |
| 1907 (9 mois) | 83,765 |

Ce chiffre est de $114,653 pour les douze mois de l'année 1907. On remarquera qu'en 1892 la valeur des importations de ces vins légers au Canada dépassait un peu le montant de $100,000, tandis que l'an dernier ce chiffre n'était que de $114,000, malgré l'augmentation considérable de notre population des énormes progrès de notre commerce. En même temps la consommation du vin de Champagne augmentait ; en 1892 on avait bu pour $138,000 de champagne, et l'an dernier ce chiffre a été porté à $319,000.

L'hon. M. FOSTER : Le nombre des steamers de l'Etat a augmenté ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, et cela a eu son effet sans doute. Cet état démontre clairement que notre population ne boit pas beaucoup de vin.

M. E. D. SMITH : Cela ne démontrerait-il pas au contraire que les vins mis sur le marché par les viticulteurs canadiens ont remplacé les vins non mousseux importés de France, même sous l'ancien traité alors que le droit était de 25 cents le gallon ? L'augmentation des importations de vins mousseux a été très considérable, mais le chiffre des importations de vins non mousseux n'a pas augmenté, parce qu'on fabrique des vins semblable au Canada et que les viticulteurs canadiens ont accaparé ce marché. Si les importations de vins non mousseux avaient monté en proportion de l'augmentation de celles des vins mousseux, il y aurait un écart de plus de $200,000 au préjudice des fabricants de vins canadiens.

Si un droit de 25 cents par gallon permet à nos producteurs de soutenir la concurrence française, en le réduisant à 15 cents on prépare peut-être le fétu qui brisera le dos du chameau. On croyait qu'un droit de 25 cents devait faire disparaître du Canada cette industrie, et il est arrivé que ce droit a

protégé suffisamment nos viticulteurs. Je crois cependant que les choses prendront une tournure différente si l'on n'impose qu'un droit de 15 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami serait peut-être surpris de constater que nous accordons aux viticulteurs canadiens, même en imposant ce droit, une protection plus grande que celle dont jouissent beaucoup d'industries du pays. Je n'ai pas sous la main les états relatifs à tous ces détails, mais on m'informe qu'on peut acheter à Paris ces vins plus légers en payant de 13 à 20 cents par gallon. En mettant le droit à 15 cents, cela équivaut à un droit protecteur de 100 p. 100. En supposant que nous accordions toutes les concessions qu'on pourrait demander et que nous comptions le prix de ces vins à Paris à 30 cents le gallon, cela représenterait un droit protecteur de 50 p. 100, ce qui est une protection appréciable.

M. E. D. SMITH : Mais à propos de la qualité du vin, à 15 cents ou même à 30 cents, ce vin-là doit certainement être falsifié.

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. E. D. SMITH : L'honorable ministre des Finances sait que la falsification des vins s'est pratiquée en France sur une grande échelle, qu'on a redouté une révolte à main armée de la part des viticulteurs. Si je ne me trompe, le gouvernement français a adopté une législation pour mettre fin à la falsification des vins.

Mais il n'y a pas de doute que les vins adultérés sont encore en entrepôt en grandes quantités, et nos fabricants de vin craignent que les détenteurs de ces vins falsifiés ne regardent le Canada comme un pays où ils pourront expédier avantageusement ces produits-là. Voilà pourquoi nos fabricants demandent que si ce traité est ratifié, le Gouvernement nous donne l'assurance catégorique que les vins importés seront le produit pur du jus de raisin et non le produit du vinage et du sucrage. Le sucrage n'est pas indispensable en France, bien qu'il soit nécessaire pour les produits similaires de notre industrie. Nos producteurs pourront soutenir la concurrence même avec un droit de 15 cents par gallon, s'il s'agit d'un produit semblable au leur et non pas d'un vin falsifié.

L'hon. M. FIELDING: Ce qui s'est passé en France, le fait auquel vient de faire allusion l'honorable député (M. E. D. Smith), devrait rassurer mon honorable ami ainsi que tous les viticulteurs du Canada. Le gouvernement français s'est trouvé fort embarrassé par cette question de la falsification des vins. Il y a eu des émeutes dans le sud de la France au commencement de l'été dernier, et cette question de la falsification des vins est devenue l'une des grandes questions du jour dans ce pays. Les ministres français désirent faire tout leur possible pour prévenir l'adultération des vins, et ils ont adopté une législation pour atteindre ce but. Je ne comprends pas la nature exacte de cette mesure, mais cette dernière a certainement pour but d'empêcher la falsification des vins. D'après cette loi, il faut une analyse du conseil de l'agriculture, une institution gouvernementale. Il va de soi que le traité doit être appliqué de bonne foi, et si l'on démontre que des vins adultérés nous sont expédiés, mon honorable ami le ministre des Douanes pourra régler ce point-là. Pour ma part, je ne prévois certainement pas de difficulté sous ce rapport, vu que le gouvernement français désire ardemment, tout autant que mon honorable ami (M. E. D. Smith), empêcher la falsification des vins français et qu'il mettra en vigueur la législation qu'il a adoptée, non pas pour nous faire plaisir, mais pour l'avantage des viticulteurs français.

M. MARSHALL : D'autres que les viticulteurs sont grandement intéressés dans ce traité. Je constate qu'il y a une réduction sur les conserves de volailles et sur celles des légumes. J'ignore si l'honorable ministre sait que les propriétaires des établissements où se fait cette mise en conserves produisent plus de marchandises qu'ils n'en peuvent vendre dans notre pays. La réduction des droits sur les conserves de volailles m'intéresse moins que celle du droit sur les conserves de légumes qui me semble causer un préjudice réel et consacrer une erreur au point de vue des intérêts de notre population. Ainsi, par exemple, le droit sur les conserves de maïs et de tomates est réduit de 16 p. 100. Un produit que nous n'aimons pas à voir arriver sur notre marché, ce sont les conserves de pois françaises. Ces préparations ont une apparence et un goût qui plaisent, mais elles sont colorées et sucrées. Nos lois nous défendent de colorer nos pois, ce que nous ne voudrions pas faire dans aucun cas. Mais celui qui met en conserves des produits ne peut donner à ce dernier leur couleur naturelle sans employer des ingrédients colorants. L'industrie des conserves est relativement nouvelle au Canada. Ceux qui s'y sont engagés ont dû dépenser des sommes considérables pour mettre leur industrie en marche, pour expédier leurs produits, et voilà pourquoi nous croyons que cette diminution de droits leur sera préjudiciable. Je vois que les importations, au cours des neuf derniers mois, représentent une valeur de $50,000 ; on a surtout importé de France des conserves de pois. Grâce à cette réduction de droits, ce volume d'importations représentera une somme de $60,000 et plus—peut-être que ce montant sera trois fois plus considérable. En tout cela, comme résultat réel, on remplacera dans une valeur égale quelques-uns de nos produits canadiens. Qui bénéficie de l'installation de ces établissements de mise en conserves au Canada ? N'est-ce pas le cultivateur ? C'est ce dernier qui produit les

pois, le maïs, les tomates et les autres articles qui sont mis en conserves, de sorte que si l'on cause du préjudice à ceux qui se livrent à l'industrie de la mise en conserves, le contre-coup sera ressenti par les cultivateurs. Si l'on veut acheter du lait condensé en France et s'il nous faut payer un droit de 18 cents pour une douzaine de bouteilles qui contiennent cet article, il est certain qu'une injustice est commise. Si nous expédions des conserves de viande, de volaille, etc., nous devons payer 18 cents par douzaine, si mes calculs sont exacts.

Le nouveau tarif semble être complètement contraire aux industries qui voudraient s'implanter au Canada, et j'espère que l'honorable ministre s'efforcera de remédier à ces inconvénients dont on pourrait se plaindre. Nous voulons surtout une protection raisonnable contre les conserves de pois françaises. Le pois canadien est sucré, ridé, mais il n'est rien de plus qu'un pois ordinaire coloré et sucré.

M. ARMSTRONG : Je veux parler brièvement des effets qu'aura ce traité sur l'industrie des viticulteurs à laquelle vient de faire allusion mon honorable ami de Wentworth (M. E. D. Smith). Il est certain qu'un tiers du produit de cette industrie au Canada sert à la fabrication des vins, d'où l'on peut certainement juger de l'importance bien réelle de cette industrie. Nous avons dans l'Ontario 18,000 acres de terre en vignobles, et comme le tiers du produit de ces derniers est consacré à la fabrication du vin, la question maintenant débattue devient des plus sérieuses pour les producteurs de fruits. Je signalerai à l'honorable ministre quelques chiffres se rapportant au nombre d'acres de terre mis en vignobles dans certains comtés. Je cite les statistiques de 1905 :

| Comtés. | Acres mis en vignobles. |
|---|---|
| Lincoln | 4,836 |
| Wentworth | 3,256 |
| Essex | 1,784 |
| Welland | 1,437 |
| Halton | 486 |
| Kent | 324 |
| Lambton | 246 |
| Simcoe | 207 |

D'après cet état on peut constater que non seulement l'est d'Ontario est grandement intéressé à cette industrie, mais encore que l'ouest de cette province se trouve profondément concerné, puisque la population qui habite ses différents districts augmente sans cesse l'étendue de ses vignobles et s'intéresse de plus en plus à cette industrie. J'espère sincèrement que l'honorable ministre s'enquerra davantage de tout ce qui se rapporte à cette question, et qu'il s'efforcera, si cela est possible, d'enrayer l'importation des vins falsifiés qu'on nous expédie de France et dont la quantité sera encore probablement plus considérable en conséquence de la réduction de droit qu'on a accordée à ce pays. C'est bien assez pour l'industrie agricole de constater que les concessions qu'on supposait accordées sur le marché français en faveur des produits agricoles canadiens par ce traité n'aient en réalité que peu d'importance pour les cultivateurs du Dominion et que notre marché général d'exportation se trouve limité réellement à celui de la Grande-Bretagne, sans qu'une division importante de l'agriculture soit soumise à cette concurrence injuste sur notre marché domestique. Il est temps que le Gouvernement fasse des efforts pour ouvrir les marchés de l'Allemagne et de la France à nos produits agricoles dans des conditions plus favorables que celles qui existent maintenant.

Habitant l'ouest d'Ontario où l'industrie des vignobles s'exerce sur une grande échelle, je veux insister auprès de l'honorable ministre afin de le convaincre de l'importance de cette industrie ainsi que de la nécessité de faire, si cela est possible, une enquête plus approfondie sur cette question, et d'essayer d'une façon ou d'une autre de venir au secours des viticulteurs du Dominion.

L'hon. M. FIELDING : Laissant de côté la question du vin dont j'ai parlé, mon honorable ami dit que nous devrions faire des efforts pour ouvrir à nos producteurs les marchés de France, d'Allemagne et ceux d'autres pays. L'honorable député voudra-t-il me signaler une concession que nous pourrions raisonnablement demander à la France et qui ne se trouve pas dans ce traité ? Je ne discute pas maintenant ce que nous avons accordé à la France ; je m'occupe simplement de l'observation que l'honorable député a faite en disant que nous devrions ouvrir au Canada les marchés de France et d'Allemagne. Quelle concession pourrions-nous raisonnablement demander à la France qui ne nous est pas accordée par cette convention ?

M. ARMSTRONG : Je puis simplement dire que si l'honorable ministre en demandant des concessions avait exigé en retour de celles qui avaient déjà été accordées au peuple français, que les produits agricoles canadiens pourraient être mis sur le marché français dans des conditions plus avantageuses que celles mentionnées dans ce traité, je dirais alors qu'en réalité mon honorable ami a obtenu quelque chose en faveur des cultivateurs du Dominion ; mais quand on permet que tous les avantages de cette convention reviennent aux grandes industries manufacturières, quand on ignore en réalité les intérêts de la classe agricole—car l'honorable ministre doit parfaitement comprendre que dans son application ce tarif n'est aucunement utile aux cultivateurs du Canada—je dis que ce traité ne nous est pas avantageux. L'idée d'un droit de 2 cents par livre sur le bétail expédié en France, de 2 cents ½ sur la viande mise dans des

boîtes de fer-blanc, de 2 cents sur le fromage, de 2 cents sur le beurre, de 2 cents sur le poisson frais ! L'honorable ministre sait parfaitement que nous ne pouvons nous attendre à exporter ces produits en France avec un tarif qui dresse une barrière semblable devant nous. S'il avait demandé avec insistance au gouvernement français de réduire le droit sur ces articles, il aurait certainement procuré un très grand avantage à la classe agricole du Canada.

L'hon. M. FIELDING : Je ne saisis pas bien ce que mon honorable ami veut dire quand il prétend que si j'avais demandé cela, j'aurais procuré un grand avantage au cultivateur canadien. Si j'avais obtenu cette concession j'aurais accompli quelque chose d'utile, mais je crains bien que le fait seul que j'eusse demandé cette faveur n'aurait pas suffi pour m'assurer cette dernière. Nous nous occupons maintenant des intérêts des cultivateurs uniquement en ce qui se rapporte à l'admission de nos produits sur le marché français. Mon honorable ami espère-t-il que la France accordera à notre pays des avantages qu'elle refuse aux autres nations civilisées ?

M. ARMSTRONG : Si nous accordons à la France des privilèges qui tourneront à notre détriment, nous aurions dû recevoir en retour certaines concessions. Je ne puis comprendre l'attitude prise par l'honorable ministre.

L'hon. M. FIELDING : C'est là un autre aspect de la question qui serait susceptible d'être discuté. Mon honorable ami croit que nous aurions pu obtenir quelque chose de plus du gouvernement français. S'il disait qu'un traité est inutile, alors il pourrait y avoir lieu de différer d'opinion, et je pourrais comprendre l'attitude prise par mon honorable ami.

Supposons que nous nous soyons contentés de l'ancien traité, quelle serait aujourd'hui notre position ? Nous ignorions la France pour nous adresser à l'Allemagne et pour conclure une convention avec elle. Dans ce cas, tout ce que nous accorderions à l'Allemagne en retour de concessions, nous aurions été obligés de l'accorder à la France sans concessions, puisque c'était là la condition essentielle de l'ancien traité de 1893.

L'hon. M. FOSTER : Si ce traité avait continué à être en vigueur ?

L'hon. M. FIELDING : Certainement. Nous aurions pu dénoncer le traité, cela va sans dire, mais mon honorable ami ne suggère pas cela. Je suppose maintenant que nous nous en serions tenus à l'état de choses qui existait. Nous constations que la France ne nous favorisait pas de concessions spéciales différentes de celles qu'elle accorde aux autres pays. Elle pouvait croire que nous n'avions pas assez d'importance et qu'elle pouvait s'en tenir au traité déjà conclu. Dans ce cas-là, nous étions liés par le traité de 1893. Si nous nous étions adressés à l'Allemagne pour négocier un traité, ainsi que mon honorable ami le désirerait, et si nous avions fait à l'Allemagne de grandes concessions pour en recevoir de bien importantes en retour, nous aurions été obligés d'accorder des concessions semblables à la France, sans compensation aucune. Si donc nous voulions faire quelque chose pour étendre notre commerce avec l'étranger, nous devions d'abord conclure une convention des plus avantageuses avec la France. Ce traité était le meilleur arrangement qu'il nous semblait possible d'opérer. Mon honorable ami constatera que si la France a adopté pour principe d'avoir un tarif modérément élevé sur les produits agricoles, on doit se demander si nous pouvons bien lui jeter la pierre sous ce rapport, vu que nous avons établi un tarif sévère sur les produits similaires importés au Canada. Quoi qu'il en soit, la France a adopté cette politique de tarif élevé, si nous voulons employer ce terme, sur ses produits agricoles, alors que pouvions-nous faire?

Inutile pour nous d'espérer que la France nous accorderait des concessions qu'elle refuse à tous les autres pays, mais nous lui avons dit: Bien que votre tarif soit élevé, nous nous demandons si nous ne pourrons pas exporter dans ce pays qui est le vôtre les produits de notre agriculture. Vous importez de ces produits un volume qui représente plusieurs millions de dollars, et nous croyons avoir l'avantage de vous en expédier quelques-uns ; en retour, nous vous demandons de nous accorder les conditions les plus avantageuses que vous ne refusez pas aux autres pays, et si l'on vous demande de conclure un traité d'après ces données avec un autre pays, nous voulons avoir l'assurance que nous obtiendrons le traitement le plus avantageux que vous accorderez à cette autre nation—et c'est ce que nous avons obtenu. A mon sens, cela est d'une importance exceptionnelle. Les membres de la gauche ne croient pas cela; ils envisagent cette question en se plaçant exclusivement au point de vue de l'état actuel des choses. Ils disent que nous n'obtenons pas de concessions; que le droit sur le grain d'après le tarif minimum ne diffère pas de celui du tarif général et que, par conséquent, le tarif minimum ne représente rien. Poursuivons cette argumentation; supposons que nos voisins qui ont essayé de conclure un traité avec la France aient réussi et que la France leur ait accordé des concessions à propos de leur grain et que nous n'eussions pas obtenu une stipulation relative à tout cela. Quelle aurait été notre position? Evidemment il vallait mieux dire,—ce que nous avons fait,—ceci à la France: Si vous ne nous accordez pas de concessions maintenant, nous vous demandons de nous traiter de la même façon que vous en agirez avec tout autre pays à qui vous accorderez des concessions. C'était là, je crois, tout ce que nous pouvions espérer de la France en fait

de concessions. Si nous lui avions dit: Nous ne conclurons pas de traité avec vous à moins que vous ne nous accordiez une concession que vous refuserez à aucun autre pays du monde, nous aurions pris une attitude déraisonnable que la France n'aurait pu approuver.

M. ARMSTRONG: Dans ce cas l'honorable ministre admet que quant à ce traité il n'a obtenu d'autres concessions en dehors de celles que la France accorde aux autres pays.

L'hon. M. FIELDING : Nous ne prétendons pas avoir obtenu le monopole des concessions. Mais nous avons réussi à nous faire concéder des avantages dont nous ne jouissions pas auparavant, bien qu'ils fussent accordés à beaucoup d'autres pays. Nous ne prétendons pas que la France va nous concéder le monopole de son commerce.

M. ARMSTRONG : Mais nous lui avons accordé des concessions spéciales en retour des avantages qu'elle nous offre maintenant.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons fait des concessions qui, d'après l'honorable député de Wentworth, représentent pour nous la perte de millions de dollars de revenu, si j'en crois ce qu'il a dit hier au soir. M'est avis que ces chiffres étaient exagérés, mais si, d'après ses calculs ce traité occasionne la perte de millions de dollars de revenus, il doit représenter aussi la réduction de millions de dollars de taxes pour le peuple du Canada, de sorte que, tout en accordant des concessions au gouvernement français, nous favorisons la population de notre pays par la réduction des millions de dollars dans les impôts, si les calculs de mon honorable ami sont exacts.

M. ARMSTRONG : Quant au traité même, je n'aurais aucune objection à ce qu'on conclût une convention avec la France. Je puis dire que nous nous réjouirons tous de toute mesure qui aura pour résultat de mettre en plus intime relations d'affaires nos provinces françaises et toutes les autres parties du Canada avec la France elle-même. Mais j'estime que l'honorable ministre qui s'est montré si libéral sous le rapport des concessions, a abandonné les droits de quelques-unes des industries de notre pays sans rien obtenir comme compensation en retour.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances a-t-il quelque renseignement à propos de ce nouveau traité entre le France et les Etats-Unis qui, si j'en crois les journaux, a été conclu il y a déjà près de quinze jours ?

L'hon. M. FIELDING : J'ai vu que les journaux faisaient allusion à ce traité qui, à mon avis, n'est que temporaire et ne concerne qu'un petit nombre d'articles. Une des conditions de ce traité à laquelle on a attaché le plus d'importance a trait à l'arrangement intervenu en vue de la nomination de commissaires chargés de négocier un traité plus complet. Mais je crois que cette convention n'est que temporaire et que c'est ainsi qu'on l'envisage.

L'hon. M. FOSTER : A-t-elle plus de portée que n'en a le traité actuel ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas.

L'hon. M. BRODEUR : Le traité avec les Etats-Unis se rapportent surtout aux denrées coloniales, le sucre, la mélasse, etc.

M. MARSHALL : Je voudrais savoir si l'on va permettre l'entrée au Canada des pois français contenant des substances colorantes sous l'empire de notre législation se rapportant à la pureté des aliments. Si je ne me trompe, nous n'avons pas le droit au Canada d'employer de ces ingrédients-là. Va-t-on permettre l'importation en Canada de ces pois français s'ils sont colorés ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne connais pas peut-être assez bien les détails de la loi relative à la pureté des aliments. Mais d'après notre propre statut concernant la falsification des aliments, je serais porté à croire que si l'on démontrait qu'un article importé au Canada n'est pas pur et ne convient pas comme nourriture, on devrait le supprimer. Je ne puis répondre d'une façon très catégorique sur ce que contiennent nos lois relatives à la pureté des aliments, vu que je ne me targue pas de les connaître aussi bien que je le devrais peut-être.

L'hon. M. BRODEUR : Je me rappelle que lorsque je remplissais la fonction de ministre du Revenu de l'intérieur, j'ai eu l'occasion de m'occuper de l'application de la loi relative à la falsification des aliments. Le statut n'établit aucune différence entre les produits étrangers et ceux du Canada. Tous ces articles qui sont mis en vente au Canada peuvent être examinés et si l'on constate qu'ils sont falsifiés, on peut faire condamner à l'amende la personne qui les offre en vente.

L'hon. M. FOSTER : Vous permettez l'importation de ces produits, mais si on les expose et si on les met en vente, ces articles-là peuvent être soumis à l'inspecteur.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, s'ils sont offerts en vente. Si un inspecteur se rend dans un magasin et trouve sur les rayons des marchandises qui sont offertes en vente, il se procure des échantillons de ces dernières et si, après analyse, on trouve que ces aliments ont été falsifiés, le marchand peut être condamné à l'amende. Dans le cas mentionné par mon honorable ami, si ces produits sont falsifiés, d'après le statut relatif aux falsifications, celui qui offre ces articles en vente encourt une condamnation.

M. E. D. SMITH : L'honorable ministre dit que cet homme-là peut être condamné à l'amende, mais on peut se demander si cette

punition lui est infligée. Ils sont bien rares ceux qui ont été ainsi condamnés, bien que sur les rayons de presque toutes les épiceries du Canada on trouve des aliments falsifiés.

L'hon. M. BRODEUR : Quand j'étais ministre du Revenu de l'intérieur, nous avons fait condamner à l'amende un grand nombre de personnes. On les a obligées d'acquitter le coût de l'analyse, lequel s'élevait quelquefois à $15 ou $20, et d'autres frais inhérents. Dans certains cas on a institué des poursuites contre ces gens-là pour les forcer de payer le coût de l'analyse et les autres frais dont je viens de parler.

M. E. D. SMITH : Cela se résume à rien. Si un manufacturier qui expédie une grande quantité d'articles voit mettre sous saisie un ou deux colis et si l'épicier détailleur est condamné à l'amende, le fabricant paie une petite amende de $5 ou de $15, mais tout cela n'a aucune valeur réelle. Il continue à suivre la même ligne de conduite et il se sert des mêmes procédés le lendemain, la semaine suivante, l'année suivante. En réalité, les condamnations en ce qui concerne la fabrication des marchandises ne représentent rien quant aux années écoulées. L'amende est trop minime et l'on ne fait l'analyse que d'une seule des 500 boîtes qui sont sur les rayons. Alors même qu'on découvrirait que des marchandises vendues par un certain fabricant sont falsifiées et que le détaillant serait condamné à l'amende dans ce cas unique, on n'obtiendrait aucun résultat véritable. Pour mettre fin à cet état de choses, le département devrait poursuivre sa tâche, rechercher les produits similaires qui pourraient se trouver sur d'autres rayons et augmenter le montant des amendes, afin de mettre un terme à cet état de choses. A l'heure qu'il est, la mise en vigueur du statut relatif aux falsifications est une pure comédie.

L'hon. M. BRODEUR: Prenons par exemple l'importateur ou le négociant en gros ; supposons qu'un inspecteur se rende à l'entrepôt de ce marchand ou de cet importateur et qu'il y trouve des marchandises falsifiées, ce fonctionnaire se trouve dans une position bien délicate.

Ce qui rend l'affaire si grave pour lui, ce n'est pas tant la quantité des marchandises confisquées ou la somme qu'il lui faut payer, que l'atteinte portée à la prétendue réputation de la maison. Si les éditeurs de journaux voulaient bien publier les noms de ceux qui sont mentionnées dans les Livres bleus comme coupables de falsification ou d'avoir en leur possession des articles falsifiés, j'en suis convaincu, ce serait là un puissant frein à opposer à la fabrication et à la mise en vente d'articles d'alimentation adultérés.

L'hon. M. FOSTER : L'embarras, c'est que les journaux ne publient pas ces noms.

M. E. D. SMITH.

L'hon. M. BRODEUR : Même en dépit de cela, nos Livres bleus sont répandus par tout le pays, et quelquefois les commis voyageurs représentant une maison dont on a analysé les articles sont bien aises de prouver à leurs clients que quelques-uns de leurs concurrents vendent des articles dont on a constaté la falsification. Ce qu'il y a de plus grave pour les coupables, ce n'est pas toujours le chiffre de la peine pécuniaire, mais bien le tort causé au commerce d'une maison, quand l'analyse a démontré la falsification de ses articles.

M. E. D. SMITH : J'en conviens, si on publiait ces fraudes, cette publicité serait un plus grave châtiment que l'amende ; l'embarras, c'est qu'on ne publie point ces bulletins qui demeurent dans les casiers du ministère.

L'hon. M. FIELDING : D'ordinaire, on ne donne pas publicité à ces fraudes et il faut bien une certaine indulgence à l'endroit des éditeurs des journaux qui ne tiennent pas à se mettre sur les bras trop de démêlés avec leurs clients. Dernièrement, j'ai remarqué dans les journaux d'Ottawa un compte rendu se rattachant à certains articles falsifiés mis en vente chez nombre de pharmaciens. L'inconvénient, c'est que celui qui a ces articles en sa possession n'est pas toujours coupable de la falsification.

M. E. D. SMITH : Alors, le fabricant, je suppose, aurait sa part de responsabilité.

L'hon. M. FIELDING : Quand on fait comprendre au marchand le risque qu'il court, il a recours contre le fabricant et ainsi on réussit à réaliser quelque bien.

M. BARR : La gestion de cette loi des falsifications a entraîné de fortes dépenses pour le pays, et malheureusement les résultats obtenus sont fort peu appréciables.

Ce n'est pas précisément chez les pharmaciens qu'on trouve ces articles falsifiés; car, on le sait, il nous vient de l'étranger quantité de conserves alimentaires dont on a démontré la nature malsaine. La loi de la saine nourriture n'a pas réalisé l'objectif visé par ses auteurs. Ces produits adultérés sont répandus dans tout le pays et les fabricants de ces articles savent fort bien que si on leur impose, parfois, l'amende, et qu'on étouffe l'affaire, ils n'en souffriront guère; car ils réalisent de si gros bénéfices par l'introduction de ces conserves impropres à l'alimentation que cette amende leur est presque imperceptible, et tant que le public ignore la chose, leur exploitation n'en éprouve guère de détriment.

Par dessus tout, il importe de fournir au public des denrées alimentaires et des boissons parfaitement saines. A mon avis, il ne faut pas tolérer l'importation de vins frelatés venant de France ou d'ailleurs. Ces vins frelatés offrent un grand danger; car, fabriqués qu'ils sont à l'aide de drogues, ils

augmentent, dit-on, l'appétence pour les alcools, plus que ne le font les vins purs. En outre, ces vins se vendent à si bon marché que les jeunes garçons, au lieu d'acheter des cigarettes, se procurent de préférence une bouteille de vin qu'ils vont boire, de compagnie, dans leurs lieux de rendez-vous. Il faut donc viser à procurer à nos populations des aliments sains et des boissons pures, et s'il se commet quelque infraction à la loi, eh! bien, que les noms des coupables soient livrés à la publicité. C'est ainsi qu'on réussira à mettre fin à ces falsifications.

M. MARSHALL: C'est une question de savoir si on peut considérer la coloration artificielle comme une falsification. Je ne sache point qu'on puisse qualifier de falsification l'emploi de colorants dans la fabrication des conserves de fruits ou de légumes.

M. SPROULE: On se sert aussi de colorants pour le beurre.

M. MARSHALL: Je ne l'affirme pas de science certaine, mais on me dit que la matière colorante employée pour le reverdissage des pois français ce sont des sels de cuivre.

Nous avons nous-mêmes tenté des essais sur les pois ; nous avons employé les sels de cuivre et nous trouvons que c'est le seul colorant qui puisse faire conserver aux pois leur couleur. Nos pois sont aussi verts que les pois français, lorsqu'on les met dans les boîtes de fer-blanc ; mais tous les légumes sont soumis à la cuisson, après que la boîte est scellée, et c'est ce procédé qui leur enlève la couleur. Je ne sais s'il y a suffisamment des sels de cuivre dans les pois français pour leur donner une action nocive ; mais nous n'employons pas ce colorant.

L'hon. M. BRODEUR : Est-ce que l'analyse révèle la présence de cette matière colorante ?

M. MARSHALL : Je ne saurais l'affirmer positivement, mais je crois que l'analyse révélerait la présence de ce colorant. Dans les grands établissements de salaisons aux Etats-Unis on n'emploie pas les sels de cuivre ; car, cela leur est interdit par leurs lois de la saine nourriture ; et la couleur des pois américains dans les boîtes de fer-blanc est similaire à celle des pois canadiens, parce qu'ils sont soumis au même procédé, sans colorants. S'il est vrai que les pois français sont ainsi colorés, il est injuste envers les fabricants de conserves canadiennes d'autoriser leur entrée au pays, car en réalité, ils ont bien plus belle apparence que les nôtres.

M. ZIMMERMAN : Je dois dire à la Chambre que j'ai reçu d'un des plus importants fabricants de salaisons d'Hamilton une lettre où il m'informe qu'en 1903 le gouvernement français a passé des conventions avec plusieurs pays, leur accordant la préférence pour le jambon, le lard fumé et les viandes salées. A cette époque, cette maison d'Hamilton faisait un fort chiffre d'affaires en France, mais ce commerce cessa, quand les traités entrèrent en vigueur. Aujourd'hui, en prévision de l'application du traité franco-canadien, la maison d'Hamilton s'est mise en communication avec ses anciens agents et elle espère que, dans un prochain avenir, elle fera d'excellentes affaires avec la France. Quant aux fabricants de machines agricoles, on sait que l'International Harvester Company est la plus importante maison de ce genre qui soit au monde et il existe, à Hamilton, une succursale de cette compagnie, qui emploie 1,800 hommes. La National Harvester Company expédie annuellement des Etats-Unis en France $2,000,000 valant de machines agricoles. Depuis que ce traité est venu en discussion, je me suis mis en communication avec les chefs de cette société à Chicago et trois ou quatre des principaux officiers de cette compagnie sont venus ici, en diverses occasions, afin d'étudier la question dans son ensemble ; or, d'après les renseignements que j'ai reçus, cette compagnie sera obligée de venir s'établir au Canada, afin d'y fabriquer des machines agricoles pour l'exportation en France. L'écart entre le droit sur la moissonneuse-lieuse exportée du Canada en France et la même machine exportée des Etats-Unis sera de $7 à $9, en faveur du Canada, lorsque ce traité aura été ratifié, et en outre, le Canada bénéficie d'un avantage de $5 sur la faucheuse. J'en suis convaincu, nous allons énormément accroître notre chiffre d'affaires avec la France, pour les machines agricoles.

L'hon. M. FOSTER : Il n'en serait plus ainsi du moment que les Etats-Unis passeraient un traité avec la France.

M. ZIMMERMAN : Le traité entre la France et les Etats-Unis a été conclu et on n'en bénéficie guère, ni d'un côté ni de l'autre.

L'hon. M. FOSTER : Sans doute, mais ce ne sont que les préliminaires d'un autre traité.

M. ZIMMERMAN : Notre traité est bien plus étendu que le traité franco-américain.

M. WM WRIGHT : N'est-il pas vrai que le prix de gros pour ces machines est de beaucoup plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis ? Par conséquent, ces fabricants peuvent expédier leurs machines, des Etats-Unis, à bien meilleur marché qu'on ne le peut faire, du Canada, aujourd'hui.

M. ZIMMERMAN : Ces industriels prétendent qu'ils sont en mesure de fabriquer ces machines à Hamilton même à un prix aussi modique qu'on le peut faire en tout autre endroit du monde, pourvu qu'ils puissent en manufacturer d'assez grandes quan-

tités ; et j'en suis convaincu, cette compagnie réussira à fabriquer au Canada même ses machines pour l'exportation en France.

Quant aux dentelles et aux soieries, j'ai eu plusieurs conversations avec les marchands de nouveautés d'Hamilton, afin de recueillir des renseignements à ce sujet. Ils affirment qu'ils bénéficieront tout particulièrement de ce tarif, ainsi que les consommateurs de dentelles, de soieries et de velours au Canada, vu que ces articles viennent presque exclusivement de France. Ils sont donc bien aises de cette réduction de taxe. Ils disent que cela va grossir considérablement le chiffre de leurs affaires, vu le prix réduit auquel ils pourront vendre ces articles. Somme toute, en ce qui concerne Hamilton, nous accueillons de grand cœur ce traité.

M. WM WRIGHT : J'appelle l'attention de mon collègue sur ce fait-ci : Si les fabricants de machines agricoles d'Hamilton peuvent vendre leurs produits, au Canada, à un prix aussi minime qu'en tout autre endroit du monde, ils ne vendent certainement pas ces machines aux commerçants de gros canadiens, à aussi bon marché qu'ils le font aux Etats-Unis.

M. ZIMMERMAN : J'ai affirmé que ces fabricants sont en mesure de fabriquer leurs machines, au Canada, à aussi bon marché que partout ailleurs, à égales quantités. En fabriquant de plus grandes quantités de machines, cela va sans dire, ils pourraient vendre leurs produits à meilleur marché encore.

M. BENNETT : Le ministre des Finances pourrait-il me dire s'il est exact, comme l'affirme le député d'Hamilton, qu'il y aura un bénéfice de $9 sur les moissonneuses-lieuses, exportées en France ? S'il en est ainsi, cela ne s'appliquerait-il pas également aux machines exportées dans la république Argentine, vu que ce dernier pays bénéficie du traitement de la nation la plus favorisée ?

L'hon. M. FIELDING : Naturellement, la chose dépendra du tarif de la république Argentine. Le Canada jouit, dans ce dernier pays, du même traitement que les autres pays.

L'hon. M. PATERSON : Puisqu'il est question de l'effet du traité sur la classe agricole, il conviendrait peut-être de consigner au compte rendu un extrait de journal que m'a envoyé un cultivateur et qui est emprunté à un article de la " Breeders' Gazette ", feuille hebdomadaire publiée dans les intérêts des éleveurs de bestiaux ; ce journal ayant été fondé en 1881 et étant rendu à son 51e volume. Cet article fait voir comment nos amis de la république voisine envisagent ce traité et voici ce texte:

La France, on se le rappelle, a imprimé la flétrissure sur toutes les viandes originaires de l'Amérique septentrionale comme malsaines et les a exclues de ses marchés. Il y a quelque temps, le Canada a offert un tarif intermédiaire applicable aux articles français que ne saurait produire le pays du castor, et soudain, la crainte manifestée par le Français à l'endroit des viandes et des animaux vivants du Canada s'est évanouie comme la neige sur les haies au mois de mai. La France, toutefois, a encore une peur mortelle de toutes les denrées originaires du pays au sud du Saint-Laurent, des Grands lacs et du 49e parallèle. Remarquez bien que cela fait une énorme différence, de quel côté de cette ligne frontière purement artificielle viennent ces animaux abattus ou sur pied. La France se rend bien compte du fait que ses habitants ont besoin de viandes dignes d'un pays civilisé. On affirme qu'en 1906, dans Paris seul, on a abattu pour les besoins de l'alimentation plus de 56,000 chevaux, fournissant plus de 12,000 tonnes de viande. Nulle nation, ayant le souci de sa dignité, ne voudrait soumettre ses citoyens ou ses sujets à un genre d'alimentation l'ordre aussi inférieur que la viande de cheval ou de chien, quand elle peut l'empêcher. L'influence de pareil régime doit être, par la force même des choses, des plus abrutissantes.

Cependant, voilà 100,000,000 d'habitants, en France et en Allemagne, qui ont besoin de denrées alimentaires et nous ne pouvons leur en fournir qu'en minime quantité, tandis que le Canada, pays séparé des Etats-Unis par une ligne qu'on peut franchir d'un pas, bénéficie des privilèges de la moitié de ce marché. Evidemment le Canada n'est nullement d'avis que ses cultivateurs soient quantité négligeable. Les dispositions inflexibles de notre loi douanière actuelle mettent nos fonctionnaires nationaux dans l'impuissance absolue d'ouvrir des débouchés à nombre de nos produits agricoles. Ils ont les mains complètement liées et nos puissants seigneurs du Sénat déclarent qu'au cours de cette session du congrès, il ne sera pas adopté de mesures législatives relatives à la réciprocité. En toute probabilité, pendant que ces meneurs politiques nous forcent à rester cois, le Canada finira par nous battre sur le marché allemand, comme il nous a battus sur le marché français et ce qui nous restera à échanger, en matière de réduction de droits, ne sera guère appréciable.

L'hon. M. FOSTER : Qu'est-ce que tout cela veut dire ?

L'hon. M. PATERSON : C'est l'opinion d'un journal américain de grande influence auprès des populations agricoles.

L'hon. M. FOSTER : N'y a-t-il pas une légère note d'ironie dans cet article ?

M. HENDERSON : J'allais précisément demander au ministre ce qu'il pense de cet article.

L'hon. M. PATERSON : Cet article prouve que le Canada a obtenu un marché pour ses viandes en France.

M. LENNOX : Le ministre croit-il qu'il nous soit possible d'exporter des chevaux en France pour l'abatage en vue de l'alimentation et d'acquitter $30 de droit sur ces chevaux ?

L'hon. M. PATERSON : Les députés de la gauche oublient-ils l'anglais le plus clair au point de ne pouvoir saisir le sens de cet article ? Ce journal reconnaît qu'on utilise, en France, certaines viandes auxquelles il serait préférable de substituer la viande de porc.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le porc serait-il préférable au cheval ?

L'hon. M. PATERSON : L'hilarité et les éclats de rire avec lesquels les députés de la gauche soulignent ces paroles seront bien de mise, quand cette question viendra en discussion devant les populations agricoles; cela fera voir le prix qu'ils attachent à notre grande industrie agricole et aux avantages obtenus à son bénéfice. Ces interruptions, cette légèreté dans le traitement d'une aussi grave question ne sont nullement de nature à me déplaire ; car, le peuple verra qu'en dépit de toutes leurs démonstrations d'amitié pour la classe agricole, du moment qu'il se fait quelque chose de pratique, ils tournent la chose en ridicule.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien nous dire un mot au sujet des ananas, comme produit agricole ?

L'hon. M. PATERSON : Si je ne me trompe, l'anana figurait dans le traité négocié par l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Vous êtes dans l'erreur, comme d'habitude.

L'hon. M. PATERSON : Le savon de Castille y figurait.

L'hon. M. FOSTER : C'est bien différent.

L'hon. M. PATERSON : Pendant toute une année, l'honorable député n'a pas réussi à nous dire ce qu'il fallait entendre par savon de Castille. Il différait d'avis avec sir Charles Tupper à cet égard, mais enfin, sir Charles lui manda qu'il eût à s'exécuter et à faire ratifier ce traité. L'honorable député se souvient, sans doute aussi d'avoir glissé des anguilles dans son traité. Loin de moi la pensée de me moquer de son traité ; si modeste que ce fût, enfin, c'était déjà quelque chose. On a dit ici que sir Charles Tupper était revêtu des mêmes pouvoirs et que l'ambassadeur de la Grande-Bretagne coopérait aussi avec lui. Accordons-le, pour les besoins de la discussion : voici donc sir Charles Tupper, le chef du gouvernement conservateur, armé des pleins pouvoirs d'un plénipotentiaire, négociant un traité. Un ambassadeur britannique en vaut un autre, en matière de diplomatie. Sir Charles Tupper bénéficiait donc de la précieuse coopération de cet ambassadeur, tout comme mes collègues, et le résultat, c'est qu'il obtint un traité qui nous permettait d'exporter en France huit ou dix articles parmi lesquels figuraient les anguilles et autres choses analogues ; mais il nous fallait expédier cela directement en France. Ce traité ne nous autorisait même pas à glisser des anguilles en France, sauf par la voie directe. D'autre part, les produits français, à destination du Canada, pouvaient s'y acheminer par la voie de l'Allemagne, de l'Italie, des Etats-Unis ou par toute autre voie.

Il suffisait que ces produits fussent d'origine française : c'était là la seule et unique condition exigée. Voilà donc le traité négocié par sir Charles Tupper, avec l'aide de l'ambassadeur britannique, et comme les ambassadeurs britanniques se valent en fait de diplomatie, la question se pose ici : a qui faut-il attribuer tout l'honneur d'avoir négocié le traité aujourd'hui en discussion, qui embrasse des centaines d'articles dont un grand nombre sont de la plus haute importance pour nos industries nationales, traité qui ouvre aux producteurs et aux fabricants de ces articles un marché de $300,000,000 ? Nombre de ces articles sont les produits de notre sol et de nos fabriques. Pourquoi donc ne pas en faire remonter l'honneur à ces deux ministres canadiens qui, sans avoir bénéficié d'une aide plus puissante que ne l'a fait sir Charles Tupper, ont réussi à faire une œuvre tout autrement utile ? Les antiministériels montrent leur impuissance absolue, quand ils se moquent d'un traité qui porte à nos voisins de la république voisine, de leur propre aveu, un coup des plus sérieux ? Evidemment, ces messieurs ne sauraient rien apprendre, en matière commerciale.

Cependant, en dépit de leurs rires sarcastiques, malgré l'insouciance et le mépris qu'ils affichent à l'endroit des intérêts de l'agriculture, ils apprendront plus tard qu'il faut tenir compte de l'opinion des populations qui doivent bénéficier de ce traité, et qu'une convention qui ouvre un si vaste marché à notre commerce de viandes de porc, pour ne mentionner que cet article, a une valeur que notre peuple saura apprécier. Naturellement, d'après les règlements constitutionnels, ce traité, dans son ensemble, doit être soumis au Parlement pour sa ratification et si certains députés sont incapables d'en saisir la valeur, ils ont bien le droit de s'en moquer, mais cela ne les relèvera guère dans l'estime de la classe agricole et des industriels de ce pays.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre nous a fait passer un joyeux quart d'heure.

M. COCKSHUTT : Je tiens à poser une question au ministre : n'est-il pas vrai, qu'après leur entrée en France, ces produits doivent acquitter un fort droit, avant de pénétrer dans des villes comme Paris ? Ces villes, paraît-il, imposent des droits d'octroi qui grèveront ces produits, et ainsi il leur faudra encore acquitter un droit additionnel, après leur entrée en France.

L'hon. M. FIELDING: Ces droits existent en effet ; mais nous avons fait insérer au traité un article qui nous protège contre toute injuste imposition de pareils droits.

En se reportant à l'article 12, l'honorable député verra que nous avons prévu le cas :

Les produits de toute nature, originaire du Canada et importés en France, en Algérie, dans les colonies et possessions françaises et dans les pays de protectorat de l'Indo-Chine, ne pourront être assujétis à des droits d'accise, de consommation intérieure ou d'octroi autres ou plus élevés que ceux qui grèvent ou grèveraient les produits similaires d'origine française.

Les produits d'origine canadienne doivent être soumis au même traitement que les produits d'origine française. Les produits français, provenant des districts ruraux de la France, sont passibles de ces droits d'octroi, à leur entrée dans les villes. Cet article porte que nos produits ne peuvent être grevés de droits autres que ceux qui grèvent les produits français. Il nous était impossible de demander davantage.

M. HENDERSON: Quels sont ces droits?

L'hon. M. FIELDING: Ce sont des droits imposés par les diverses villes de France. Ils grèvent généralement les vins, les denrées alimentaires, les spiritueux, les viandes.

M. BERGERON: Je croyais qu'on avait aboli les droits d'octroi sur les vins.

L'hon. M. BRODEUR: En France, les droits d'accise diffèrent des nôtres. Dans les régions où l'on fabrique les spiritueux et l'eau-de-vie, il n'est pas imposé de droits d'accise; mais lorsqu'on apporte ces articles à Paris ou dans d'autres villes, ils sont soumis à l'octroi, avant leur entrée.

L'hon. M. FOSTER: Ces recettes tombent sans doute dans la caisse municipale?

L'hon. M. BRODEUR: Elles sont réparties entre la caisse municipale et le Trésor public.

M. BERGERON: Est-ce qu'on n'a pas aboli l'octroi à Paris?

L'hon. M. BRODEUR: Non, il existe encore.

M. SPROULE: Quel est le chiffre du droit dont sont frappés les jambons, les flancs et le lard fumé?

L'hon. M. FIELDING: Le député de Grey demande quel est le droit dont les viandes sont frappées. Pour la viande de mouton, le droit porté au tarif minimum français est de 6 francs 75 centimes par 220 livres, et de 9 francs 65 centimes, au tarif général.

Pour la viande de porc, le droit du tarif minimum français est de 4 francs 82 centimes, et 7 francs 72 centimes, au tarif général. Pour la viande de bœuf et les autres viandes, le droit est de 5 francs 79 centimes et de 9 francs 65 centimes. Dans ces cas, la réduction du droit, dans les deux tarifs, est considérable.

M. HENDERSON: Quel serait le droit "ad valorem"?

L'hon. M. FIELDING: Il faudrait savoir la valeur de l'article et je n'ai pas ce chiffre.

M. W. WRIGHT: Quel serait le droit additionnel sur le lard fumé, à l'entrée de Paris?

L'hon. M. FIELDING: Il nous faudra acquitter le droit d'octroi imposé sur les produits ruraux de la France. Nous ne pouvions demander davantage.

M. HENDERSON : L'argument formulé par le député de Brantford (M. Cockshutt) est fort important. La réduction de droit pourrait se trouver ainsi parfaitement inutile.

L'hon. M. FIELDING : Alors cette réduction serait inutile pour tout le monde.

M. HENDERSON : Ce n'est pas là une réponse. Si nous accordons une réduction de droit, dans le but d'obtenir l'équivalent, sans rien obtenir, à quoi sert-il d'accorder cette réduction ? Le ministre devrait se renseigner d'ici à huit heures, afin de nous éclairer sur la véritable situation. On semble n'avoir pas tenu compte de la chose.

L'hon. M. FIELDING : Au contraire, nous avons tenu compte de ce fait, au point d'insérer au traité un article spécial portant que nos produits ne seraient point grevés de droits autres que ceux acquittés par le contribuable français.

M. HENDERSON : Sans doute, mais il est possible que les contribuables français aient à acquitter de fort lourdes taxes.

L'hon. M. FIELDING : Sans doute.

M. HENDERSON : Et cela pourrait annuler complètement la réduction de droits que nous obtenons.

L'hon. M. FIELDING : On pourrait également affirmer que le contribuable canadien acquitte de fort lourdes taxes municipales. C'est là affaire de réglementation intérieure.

M. HENDERSON : C'est là une observation fort alambiquée. Je ne vois pas en quoi elle se rattache à la question.

M. COCKSHUTT : Relativement à l'article dont nous a donné lecture le ministre des Douanes, et indiquant la grande consommation de viande de cheval qui se fait à Paris, je dois dire que cela peut avoir une grande portée sur la question. Je le sais, il existe des droits d'octroi fort élevés sur les produits alimentaires entrant à Paris.

Or, si la présente convention nous oblige à payer $30 pour chaque cheval que nous exportons en France et $20 par tête de bétail, et si nous avons à acquitter une taxe élevée—dont nous ne connaissons pas le chiffre exact—afin de mener ces animaux sur le marché de Paris, ces obstacles pourront nuire sérieusement à notre commerce. Il serait bon de savoir à quoi s'en tenir. Si nous exportons un cheval en France et si nous payons le droit fixé par la convention, ce cheval sera-t-il soumis à l'octroi pour entrer à Paris ? On me dit qu'à Paris on

abat, pour les livrer à la consommation, les chevaux de trait qui ne font pas leurs frais. Tient-on compte de cette éventualité et prélève-t-on le droit d'octroi sur un cheval qu'on mène à Paris pour l'y vendre ? Et que se passe-t-il dans les autres villes ? Je sais que les denrées alimentaires qui entrent dans Paris sont frappées de cette taxe et je crois qu'il y a une taxe semblable à Lyon et dans d'autres grandes villes.

L'hon. M. PATERSON : Elle s'appliquera à tous nos concurrents, n'est-ce pas ?

M. COCKSHUT : C'est possible. Cependant, nous voulons savoir quelle est la taxe que nous aurons à acquitter sur ces articles. Sans cela, nous ne pouvons pas dire dans quelle situation nous nous trouverons.

L'hon. M. PATERSON : Nous savons que la France importe des chevaux et d'autres animaux pour une valeur de plusieurs millions de dollars. S'il faut payer l'octroi—quel qu'en soit le montant—nos concurrents n'en seront pas exempts, eux non plus. Par conséquent, nous serons sur le même pied qu'eux. Je ne veux pas empêcher qu'on se renseigne, bien entendu, mais je tâche de prouver que l'octroi n'a évidemment pas pour effet d'empêcher les importations en France, et qu'il ne nous sera pas plus préjudiciable qu'à nos concurrents.

M. COCKSHUTT : Le ministre (M. Paterson) ne saisit pas parfaitement mon objection. Nous exportons en France un cheval de trait. Si nous désirons le conduire à Paris, aurons-nous à payer l'octroi ? S'il entre dans cette ville en tirant une charge le taxera-t-on comme article d'alimentation? Et faudra-t-il acquitter cette taxe chaque fois qu'il entrera dans cette ville ? Ou bien un cheval, rendu dans Paris, n'en doit-il plus sortir ? S'il s'y rend comme bête de somme sans que son propriétaire paye la taxe, et s'il est abattu plus tard pour servir à l'alimentation, sera-t-il soumis à l'octroi ? Nous avons $30 à payer pour exporter un cheval en France. Il pourrait nous en coûter $50 pour le faire entrer dans Paris.

L'hon. M. FIELDING : Mais l'octroi ne s'appliquera pas uniquement aux chevaux venus du Canada ; tous les chevaux importés en France seront sur le même pied. Si je comprends bien, les droits d'octroi sont différents en diverses parties de la France. Il nous serait difficile d'apprendre ce qu'ils sont exactement, de même que le ministre français des affaires étrangères pourrait difficilement dire quelle est la taxe municipale au Canada. Il serait porté à conclure que la quotité de cet impôt ne tire pas à conséquence, puisque les produits de son pays ne sont pas placés sur un pied d'infériorité. Je crois que les chevaux ne sont pas soumis à l'octroi, bien que je n'en sois pas certain.

M. COCKSHUTT : C'est précisément ce que je désire savoir. Je sais que les aliments apportés à Paris sont soumis à l'octroi, mais j'ignore si celui-ci s'applique à un cheval qui entre dans cette ville comme bête de somme. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) pourrait peut-être nous le dire.

L'hon. M. BRODEUR : L'octroi s'applique surtout aux denrées telles que les légumes qu'on vient vendre à Paris. C'est une taxe qui ressemble beaucoup à celle que nous prélevons sur les articles offerts en vente sur les marchés.

M. BARR : Une espèce de barrière de péage.

L'hon. M. BRODEUR : Par exemple, tous ceux qui apportent des légumes à Montréal pour les vendre sur le marché ont une taxe à payer. A Paris, on perçoit l'octroi sur ces comestibles. Je n'ai pas lieu de croire que les chevaux sont soumis à l'octroi.

M. BERGERON : Je suis certain que le ministre des Douanes (M. Paterson) ne veut pas faire entendre à la Chambre qu'à Paris ont fait venir des chevaux et des chiens pour les livrer à la consommation.

L'hon. M. PATERSON : Je n'ai pas dit cela.

M. BERGERON : C'est l'interprétation qu'on pourrait donner aux paroles du ministre. Bien que des chevaux et des chiens puissent servir à l'alimentation, cela a lieu à l'insu des autorités sanitaires. On ne fait pas venir ouvertement et sous le couvert des lois des chevaux et des chiens à Paris pour les faire servir à l'alimentation.

L'hon. M. PATERSON : Je n'ai laissé entendre rien de semblable.

M. COCKSHUTT : J'apprécie les remarques du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), mais elles ne répondent pas à l'objection. Ceux qui vont vendre leurs produits sur le marché de Montréal—et on peut en dire autant d'autres endroits, j'imagine—payent une certaine somme pour avoir le privilège d'offrir leurs denrées sur le marché. Mais, s'ils se rendaient chez un fruitier pour lui vendre leur marchandise, ils n'auraient pas de taxe à payer. En tout cas, la taxe dont parle le ministre est légère, tandis que l'octroi, me dit-on, est un droit *ad valorem* qui s'élève jusqu'à 20 p. 100. Je me rappelle fort bien avoir entendu dire que les hôtels et les restaurants de Paris prétendent que ce sont les droits d'octroi qui les obligent à exiger des prix si élevés pour les repas qu'ils fournissent à leur clientèle.

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

## Reprise de la Séance.

### RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER RADIAL D'HAMILTON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 26), déposé par M. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai promis de donner avis à l'opposition du jour qui serait fixé pour la discussion de ce projet de loi; en exécution de ma promesse, j'informe le comité que ce sera probablement lundi, si on n'y a pas d'objection. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande à siéger de nouveau.

M. HENDERSON : Le député de Lincoln (M. Lancaster) désire prendre part à la discussion de ce bill, mais il ne pourra être ici ce jour-là avant six heures du soir. Je demande qu'on tienne compte de cette circonstance et qu'on lui fournisse l'occasion de discuter le projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM : On m'informe que le député chargé de défendre ce bill (M. Clarke), en a causé avec M. Lancaster, et j'imagine que la discussion de lundi devra se prolonger jusqu'à l'arrivée de celui-ci à six heures.

M. CLARKE : M. Lancaster ne s'intéresse qu'au dernier article du projet de loi concernant Hamilton ; il veut être ici pour discuter cette disposition.

M. HENDERSON : Du moment qu'il est entendu qu'on lui fournira l'occasion de la discuter je n'ai plus d'objection.

L'hon. M. GRAHAM : Il ne sera pas commis d'injustice à son égard. La discussion se prolongera probablement jusqu'à six heures.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

### ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU YUKON BRITANNIQUE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 21), déposé par M. Stewart, concernant la compagnie du chemin de fer du Yukon britannique.

Sur l'article 1er.

M. URIAH WILSON : Je suis tenté de soulever l'objection déjà soulevée par moi à plusieurs reprises, que tous les bills modifiés en comité devraient être transmis à la Chambre avec les modifications. Le ministre des Finances, je pense, était un peu de mon avis là-dessus.

M. COCKSHUTT.

L'hon. M. FIELDING : Dans bien des cas, lorsque les amendements ont été nombreux, le projet de loi est imprimé de nouveau ; si les amendements dans le cas actuel sont de peu d'importance, il vaudrait peut-être mieux ne pas appliquer la règle.

M. URIAH WILSON : Comment pouvons-nous savoir qu'il y a eu des amendements.

L'hon. M. FIELDING : C'est une proposition très raisonnable.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

### DISCUSSION DU BILL RELATIF AU PROJET DE CANAL DE MONTREAL A LA BAIE GEORGIENNE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 47), déposé par M. Stewart, concernant la compagnie du canal d'Ottawa à Montréal et à la baie Georgienne.

M. LENNOX : Je prie le ministre des Finances de me fournir un renseignement. Le bill primitif sur ce sujet autorisait la compagnie à exécuter des travaux dont généralement les pouvoirs publics se chargent ; et un acte voté à l'avant-dernière session autorise le Gouvernement à se charger des travaux, s'il le juge opportun. L'acte édicte, en substance, que le Gouvernement pourra exproprier la compagnie en tout temps, à une semaine d'avis, et qu'alors il devra rembourser à la compagnie la valeur des travaux exécutés par elle pour la confection de plans, ainsi que la valeur des biens réalisables dont elle se trouvera ainsi expropriée. J'ignore quelle est la règle de conduite du Gouvernement à cet égard. Si l'exécution de ces travaux est opportune, c'est à l'Etat de les exécuter ; et si l'affaire actuelle ne se présente pas sous un jour tout à fait aussi mauvais que le projet de construction du pont de Québec, à certains égards elle rappelle celui-ci. L'article auquel j'ai fait allusion ressemble un peu à la conduite de ces païens de Chinois. C'est trop bon pour être sincère. Si nous ne devons payer que ce qui est déclaré dans l'acte, je ne vois pas pourquoi la compagnie existe. Il n'est seulement pas prescrit qu'elle aura droit de réclamer l'intérêt sur son capital. Nous sommes à même de l'exproprier en aucun temps, à charge de rembourser purement et simplement les dépenses faites, sans intérêt, ni rien autre chose. Il ne me semble pas prudent de nous engager en pareille aventure. Tout d'abord, le Gouvernement n'aurait pas dû autoriser une compagnie particulière à creuser ce canal. Si l'entreprise était opportune, l'Etat lui-même aurait dû s'en charger, et sans vouloir entrer dans des développements à ce sujet, je tiens dès le début à déclarer que cette opération me paraît inopportune. Il se peut que je change d'avis après avoir entendu le ministre des Finances donner les

raisons qui ont dictés au Gouvernement sa conduite. Je n'étais pas présent au comité lorsqu'il a été fait rapport du bill.

L'hon. M. FIELDING : Je n'étais pas présent non plus, et je ne suis pas en mesure d'annoncer quel est le programme du Gouvernement en cette affaire.

M. LENNOX : Le ministre sait probablement pourquoi le Gouvernement a renoncé à sa pratique ordinaire de retenir possession des voies navigables du pays, comme d'un monopole national, et pourquoi il a cédé cette voie navigable à une compagnie particulière. C'est le renversement de la pratique suivie jusqu'ici par le Gouvernement actuel, comme par tout autre gouvernement. Pourquoi céderions-nous à ces individus la jouissance de ce qui aurait dû toujours avoir été maintenu comme grande voie nationale du peuple canadien ? Je reconnais bien qu'une des dispositions de l'acte semble autoriser le Gouvernement à rentrer en possession dans des conditions faciles ; mais je n'ai guère confiance que cette entreprise de l'Etat puisse se faire dans des conditions avantageuses pour le pays. Le ministre est probablement en mesure de nous dire pourquoi, dans le cas actuel, on s'est éloigné de la pratique ordinaire.

L'hon. M. FIELDING : Je pourrais peut-être répondre que je ne suis pas très sûr de la raison. L'honorable député trouverait plus facilement à se renseigner auprès des membres de son propre parti. Si j'ai bonne mémoire, cette charte a été accordée, il y a déjà quelques années, et probablement avant l'arrivée aux affaires des ministres actuels. Je sais bien que nous l'avons prolongée de temps à autre, mais je pense qu'elle avait été obtenue depuis quelques années déjà. Quelle était la pensée des ministres qui ont accordé cette charte, je serais fort en peine de le dire. Je le répète, si j'ai bonne mémoire, cette compagnie a obtenu sa première charte avant la constitution du ministère actuel.

M. SPROULE : Comme je suis de ceux qui ont combattu ce projet de loi, il y a nombre d'années, je puis sans la moindre inconséquence le combattre aujourd'hui. J'ai prétendu dans le temps, comme je prétends encore aujourd'hui, qu'il n'est ni sage, ni de bonne administration de mettre nos cours d'eau navigables entre les mains de compagnies d'intérêt privé. Si ce canal est creusé un jour, il sera une des grandes artères de notre commerce, et ce sont précisément ces grandes artères du commerce que l'Etat, à notre avis, devrait se charger d'établir.

L'entreprise est tellement gigantesque qu'il n'est pas probable qu'on s'y mette d'ici à quelque temps, mais, que ce soit aujourd'hui, ou que ce soit plus tard, je ne vois pas de bonne raison pour qu'on en confie l'exécution à une compagnie d'intérêt privé. A maintes reprises, j'ai combattu l'adoption de la mesure, et je la combats encore aujourd'hui. Voilà déjà longtemps que cette charte a été accordée à une compagnie d'intérêt privé. Je partage les craintes exprimées par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), qu'un jour ou l'autre cette compagnie d'intérêt privé ne soit à même de nous présenter un compte très chargé, si jamais nous voulons nous substituer à elle. D'une manière ou d'une autre ces comptes sont toujours beaucoup plus élevés qu'on ne s'y attend; et bien que l'acte n'ait pas l'air malin, et semble favoriser l'emprise de l'Etat, puisqu'il édicte que le pays ne devra pas rembourser plus que la valeur réelle des travaux, on fera bien à mon avis d'y réfléchir sérieusement. Je me rappelle la discussion qui se produisit lors du dépôt du projet de loi sur la question de savoir si la compagnie aurait droit d'être remboursée de ses frais, ou simplement de la valeur réelle des travaux. Il serait plus prudent, suivant moi, de ne nous engager à rembourser que la valeur réelle des travaux, plutôt que les frais de la compagnie, car un compte a vite fait d'atteindre des chiffres merveilleux, surtout quand il est fait par des ingénieurs, promoteurs et gens de cette classe. Depuis longtemps déjà, cette compagnie a eu une histoire de ce genre, et c'est ce qui nous fait craindre que lorsque le Gouvernement l'expropriera, elle aura une note élevée à présenter au pays. J'ai toujours été opposé à ce qu'on cédât à une compagnie d'intérêt privé, pour en faire un monopole, une entreprise de cette nature, et cela quand même le Gouvernement conserverait le droit de réglementer les péages dans une certaine mesure. Je m'oppose à ce qu'on cède à une compagnie d'intérêt privé ce qui devra être un jour une des plus grandes routes de commerce de notre pays. A mon avis, c'est une faute, c'est de la très mauvaise administration, et je ne vois pas pourquoi nous persisterions dans cette voie. Il vaudrait mieux racheter l'entreprise et nous dispenser de la compagnie à l'avenir.

M. LENNOX: Le ministre des Finances a fait allusion à l'époque de l'autorisation de cette compagnie; je n'ignore pas que c'est en 1894 qu'elle a acquis la personnalité civile. Mais si les considérations de cette nature ont quelque influence sur les opinions du ministre, elles n'en ont aucune sur les miennes.

L'hon. M. GRAHAM : Pas pour le moment.

M. LENNOX : Je ne me préoccupe pas, jamais je ne me suis préoccupé de savoir quel est le parti qui a été l'initiateur de telle ou telle mesure si, après réflexion et à la lumière de l'expérience, je suis forcé de reconnaître qu'elle est contraire à l'intérêt public.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député n'aurait pas dû me demander la raison

de la conduite d'un de mes prédécesseurs ; voilà tout.

M. SPROULE : Quel est le programme du Gouvernement à cet égard ?

L'hon. M. FIELDING : Voilà une question que vous avez bien le droit de poser.

M. LENNOX : Tout ce que j'ai demandé au ministre, c'est de me dire quel est le programme du Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député ne s'est pas arrêté là.

M. LENNOX : Ils sont arrivés au pouvoir avant la deuxième session de 1896. Ça été la première malheureuse session des temps modernes au Canada.

L'hon. M. FIELDING : Il semble que ce n'est pas ce que pense le peuple.

M. LENNOX : La charte de cette compagnie a été renouvelée et renouvelée constamment depuis, sans qu'on se soit mis en peine apparemment de formuler avec soin la ligne de conduite du Gouvernement. Je n'interrogerai pas le ministre des Chemins de fer, parce qu'il n'a pas eu beaucoup à s'occuper de cette affaire jusqu'ici. Mais je prie l'auteur du bill (M. Stewart) de me dire où en est l'entreprise actuellement ; combien a-t-on dépensé jusqu'ici, et où en est-on rendu avec les travaux.

M. SPROULE : Et combien devra coûter son rachat ?

M. LENNOX : C'est l'honorable député d'Ottawa (M. Stewart) qui s'occupe, je pense, de défendre ce bill.

M. STEWART : Je ne sais trop quelle somme la compagnie a dépensé, mais elle existe depuis 1894. Je sais qu'il a été dépensé une forte somme, mais je ne saurais dire au juste combien. En 1896, lorsque le projet de loi fut déposé, la question fut discutée à ce point de vue, et à la demande du ministre des Chemins de fer et des Canaux, il fut inséré une disposition en vue de protéger le Gouvernement dans le cas où il voudrait se charger de l'entreprise.

M. U. WILSON : Il paraîtrait que le Gouvernement, dans le cours des années dernières, a fait des frais considérables d'arpentage et autres sur ce canal. S'il est vrai qu'il a dépensé un demi-million, à quoi bon cette compagnie d'intérêt privé? Si celle-ci a une créance contre le pays, soldons cette créance. Il serait insensé de renouveler la charte de cette compagnie et de lui permettre de continuer à dépenser de l'argent en pure perte, puisque le Gouvernement a pour bien dire pris l'affaire entre ses mains et que l'entreprise ne sera menée à bien que si l'Etat s'en mêle. Nous ne voulons plus de pont de Québec ou de travaux publics de cette nature confiés à des compagnies d'intérêt particulier, à même de fournir une petite partie seulement du capital nécessaire et qui forcément finissent par réclamer l'aide de l'Etat. Il n'est pas de bonne administration, à mon avis, de renouveler la charte de cette compagnie, si le Gouvernement doit se charger de l'entreprise; car je ne crois pas que cette compagnie soit en mesure d'exécuter ces grands travaux sans l'aide de l'Etat. En outre, c'est une œuvre qui sera pour l'utilité du public canadien et dont l'Etat devrait avoir la gestion. Que le Gouvernement commence par régler ses comptes avec la compagnie qu'il s'en débarrasse, et si l'entreprise doit être exécutée, qu'elle soit exécutée par l'Etat. Je ne pense pas qu'il soit opportun d'y faire des dépenses pour le moment.

M. LENNOX : Le ministre voudra-t-il nous dire s'il est vrai, comme l'ont affirmé les journaux, qu'il en a coûté $500,000 au Trésor public en travaux géodésiques le long du parcours projeté de ce canal. L'auteur du projet de loi déclare qu'il a été dépensé de fortes sommes en travaux d'études par la compagnie également, et nous aimerions à savoir combien il a été dépensé, et si la dépense se poursuit.

M. SPROULE : Et si la compagnie va avoir le bénéfice de cette dépense.

M. LENNOX : Aujourd'hui que la compagnie nous demande de renouveler sa charte, nous voudrions savoir si elle va poursuivre l'exécution des travaux, l'année prochaine ou en quelque autre temps.

M. E. M. MACDONALD : Si l'honorable député (M. Lennox) avait été présent aux réunions du comité des chemins de fer, il aurait été en mesure d'obtenir au sujet de ce bill tous les renseignements qu'il paraît désireux d'obtenir maintenant. Toutes ces informations ont été fournies au comité par l'auteur du bill, et c'est la raison d'être de l'existence du comité. Je ne prétends pas que l'honorable membre n'a pas le droit de demander ces informations maintenant ; mais il me semble pousser l'esprit d'opposition un peu loin en demandant qu'on lui fournisse aujourd'hui des renseignements détaillés qu'il aurait été beaucoup plus facile d'obtenir devant le comité.

M. LENNOX : Malgré tous les égards qui sont dus à l'honorable membre (M. E. M. Macdonald), je me permettrai de lui dire qu'il outrepasse quelque peu ses attributions en prenant sur lui de dire à un de ses collègues quels renseignements il lui est permis et quels renseignements il ne lui est pas permis de demander. Depuis la rentrée des Chambres, je n'ai pas manqué trois séances des comités ; mais comme je fais partie de deux ou trois comités, lorsqu'ils se trouvent convoqués pour la même heure, je ne ne saurais être présent à tous. Aucun député n'est capable de se multiplier à ce point, à moins d'être un volatile, et il est certains volatiles dans cette Chambre qui ne sont pas appréciés. D'autre part, je ne pen-

se pas que l'honorable député (M. Macdonald) soit en mesure d'affirmer qu'il a été fourni un seul mot d'explication devant le comité sur les sujets que j'ai indiqués. J'ai le droit et la Chambre a le droit d'obtenir ces renseignements et si l'honorable député de Pictou ne veut pas être renseigné, qu'il se bouche les oreilles. Je prie l'auteur du projet de loi de me dire si nous pouvons compter que la compagnie exécutera les travaux, et s'il a été pris des mesures pour opérer le remboursement des $500,000 qu'on prétend avoir été dépensés par le Gouvernement en études préliminaires.

La compagnie prétend qu'un citoyen de Londres qui est venu au Canada l'été dernier est disposé à entreprendre la construction du canal et est en état de le faire. Qu'il soit bien compris, encore une fois, que je ne demande pas que cette entreprise soit confiée à une compagnie, ni qu'une rivière importante comme l'Ottawa soit livrée à des particuliers. C'est l'Etat qui devrait se charger de cette entreprise, mais si le Gouvernement s'y refuse, il commettrait une injustice envers cette compagnie en ne voulant pas l'autoriser à exécuter les travaux, après les années d'efforts qu'elle a consacrées à ce projet.

La compagnie prétend que même si cette charte n'est pas renouvelée, elle a exécuté assez de travaux, de levés topographiques, hydrographiques, etc., pour maintenir l'ancienne charte en vigueur. Mais en dehors de toutes ces considérations, je ne vois pas ce qu'on peut avoir à redouter en renouvelant cette charte. Je n'ai aucun intérêt dans la compagnie et je ne voudrais pas que l'Ottawa fut livrée à des particuliers, mais si le Gouvernement ne veut pas se charger de l'entreprise, je préfèrerais qu'elle fût concédée à cette compagnie ou à une autre plutôt de ne pas avoir le canal.

M. SPROULE : Si le canal de la baie Georgienne est jamais construit, il le sera par l'Etat, à titre d'entreprise nationale, où nous devrons subventionner une compagnie privée en garantissant ses obligations, et après ce qui nous est arrivé dans l'affaire du pont de Québec, nous pouvons nous faire une idée de ce qui nous attendrait, si nous prenions ce dernier parti. Par dessus tout, ce serait le comble de la folie de donner à des particuliers la haute main sur les eaux navigables d'une rivière comme l'Ottawa. Si, comme on nous le dit, le Gouvernement a dépensé près d'un demi-million en études de toute de sorte, doit-on faire profiter gratuitement une compagnie de tous ces travaux ? L'entreprise est trop considérable pour être confiée à aucune des compagnies que nous connaissons, à moins qu'elle ne reçoive de fortes subventions de l'Etat, et alors il vaudrait mieux qu'il s'en chargeât lui-même.

Chaque fois que cette question vient en discussion devant la Chambre on nous dit qu'il y a un riche capitaliste au fond de l'affaire. Le coût estimatif du canal était d'abord de $9,000,000, puis de $14,00,000 ; de là il est monté à $30,000,000 et il est maintenant rendu à $100,000,000 ; cependant, l'impondérable capitaliste millionnaire est toujours au fond de l'affaire et offre de construire le canal. Mais il ne fait guère de travaux, bien qu'il tienne à la charte et je ne doute pas qu'un jour viendra où nous serons obligés de racheter cette charte et de la payer un bon prix. Je considère que c'est le temps d'échapper à cette obligation. Je répète qu'il ne faut pas livrer à une compagnie privée une entreprise nationale aussi importante que le sera ce canal maritime, s'il est jamais construit.

M. URIAH WILSON : On prétend que la compagnie actuelle n'exécute aucun travail, ne fait aucune dépense et cherche uniquement à maintenir sa charte en vigueur pour avoir une réclamation contre le Gouvernement. Si la compagnie fait des dépenses en ce moment, c'est de la folie, et je voudrais savoir de l'auteur du bill ce qui en est.

M. STEWART : L'honorable député de Nipissing (M. McCool) a dit qu'il ne croyait pas que la compagnie eût fait des dépenses depuis que le Gouvernement a entrepris de faire faire des études, et je crois que cela est exact.

M. LENNOX : A quelle date cela remonte-t-il ?

M. McCOOL : La compagnie avait dépensé des sommes considérables avant les études entreprises par le Gouvernement. Elle avait fait faire un lever du haut niveau dès 1900 ou 1902.

M. URIAH WILSON : N'a-t-on pas fait de dépenses depuis ?

M. McCOOL : Oui, la compagnie a fait des dépenses.

M. URIAH WILSON : Quelles sont-elles?

M. McCOOL : Durant tout un été elle a eu sur les lieux un des ingénieurs les plus capables du pays, occupé à reviser les levers, à préparer des plans et devis, à faire des calculs estimatifs, qui sont de $80,000,000 pour une voie navigable de 20 pieds. Le Gouvernement décida de faire faire lui-même des études pour un canal des navires tirant 21 pieds, soit 22 pieds dans les écluses. Quand le Gouvernement entreprit ces travaux la compagnie cessa naturellement de faire des dépenses. D'ailleurs, je ne crois pas que le Gouvernement lui eût permis de continuer si telle eut été son intention, pendant qu'il faisait lui-même de si fortes dépenses. La compagnie est dans la même situation qu'il y a deux ans, quand sa charte fut renouvelée, et si on avait de bonnes raisons de la renouveler alors, ces raisons sont tout aussi bonnes aujourd'hui.

M. SPROULE : Oh ! non.

M. McCOOL: En tout temps, depuis le renouvellement, la compagnie prétend avoir été prête à commencer les travaux, si le Gouvernement lui en eut donné la permission. C'est ce qu'elle a toujours dit. Elle déclare encore aujourd'hui qu'elle est prête à commencer.

M. SPROULE: Ne demande-t-elle pas que le Gouvernement garantisse des obligations pour une somme considérable?

M. McLEOD: Je crois en effet que cette demande a été faite, mais elle a ensuite été retirée. Mais cela est en dehors de la question. Je considère qu'il serait injuste de refuser de renouveler la charte de cette compagnie. Un renouvellement ne peut causer de tort au pays ni à personne. Si le Gouvernement se charge de l'entreprise, l'Etat sera responsable à la compagnie des dépenses qu'elle aura faites, après avoir obtenu sa première charte. Puisqu'une charte a été accordée, la simple honnêteté exige qu'on la renouvelle jusqu'à ce qu'il soit définitivement décidé si le Gouvernement se chargera ou non de l'entreprise.

M. LENNOX: Cette proposition me parait étrange dans l'état où sont les choses. Quand cette compagnie se dit prête à commencer les travaux, le Gouvernement entre en scène et fait faire des études qui ont coûté au pays un demi-million et plus. Autant que nous sachions, ces études ordonnées par le Gouvernement se poursuivent encore actuellement; accorder un renouvellement de la charte équivaudrait à encourager la compagnie à faire de nouvelles dépenses. Ce serait, en quelque sorte, lui conférer un titre de propriété sur une rivière navigable qui doit appartenir exclusivement à l'Etat.

L'honorable député qui vient de prendre la parole nous dit que malgré que le Gouvernement ait ordonné des études, qui se poursuivent encore, je crois, cette compagnie persiste à tenir un bureau à Ottawa, à payer les services d'experts pour préparer des plans et des devis et à prendre ses dispositions pour commencer les travaux. Toutes ces dépenses devront être payées par quelqu'un et je n'ai aucun doute qu'en fin de compte ce sera le pays qui paiera.

Le même honorable député nous a aussi expliqué que les plans du Gouvernement ne sont pas identiques à ceux de la compagnie, bien qu'ils leur ressemblent passablement; de sorte qu'un jour nous verrons le Gouvernement adopter un plan tout à fait différent de celui de la compagnie pour lequel elle dépense des sommes considérables, et alors le pays aura doubles dépenses à payer. Une pareille manière d'agir n'a pas d'excuse. Le Gouvernement pourrait facilement aujourd'hui, sans renouveler cette charte, rembourser à la compagnie les dépenses qu'elle a faites jusqu'à ce jour, s'il doit tôt ou tard, retirer quelque avantage des travaux qu'elle a faits.



Par malchance ou autrement, cette compagnie n'a pas du tout rempli les obligations qu'elle avait prises envers le pays, chaque fois que sa charte a été renouvelée et elle n'aurait aucune réclamation légitime à présenter, s'il ne lui était rien accordé.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement devrait prendre une décision au lieu de renouveler indéfiniment cette charte et retarder l'échéance jusqu'au jour où nous aurons à payer à cette compagnie des sommes exorbitantes. Personne ne nous a encore fourni la moindre idée de ce que cette compagnie a dépensé jusqu'à cette date. On parle de sommes importantes, mais aucun de ceux qui ont pris la parole n'a dit au Gouvernement à quel chiffre elle s'élève, et le Gouvernement ne paraît pas s'inquiéter de le savoir.

Ici encore nous marchons à l'aventure, et bien qu'en stupidité et en incurie, le cas ne soit pas comparable à celui du pont de Québec, nous sommes engagés dans la même voie et nous courons le risque d'arriver au même résultat, pour peu que nous persévérions. Je suis en faveur de la construction de ce canal, dès que le pays sera en état de l'entreprendre ; mais je ne veux pas confier cette entreprise à une compagnie qui se fera donner par le Gouvernement tout l'argent et toutes les garanties nécessaires et s'attribuera tous les profits, ou la plus grande partie.

M. TAYLOR : Pour l'information du Gouvernement, je tiens à faire connaître l'opinion d'un des plus importants exportateurs de grain du Nord-Ouest. Voici une lettre que j'ai reçue l'autre jour :

Kingston (Ont.), 10 février 1908.

Monsieur George Taylor, député,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—Je vois que vous demandez des renseignements sur les mérites respectifs du canal Welland et du canal de la baie Georgienne. La question est vaste et exigerait probablement une longue correspondance pour vous être clairement exposée. Cependant, je commencerai par une assertion assez hardie, en disant que le canal projeté de la baie Georgienne, s'il était construit d'après les dévis, ne pourrait pas lutter contre notre vieux canal Welland de 14 pieds.

Le grain pris à Fort-William, par les navires ordinaires des lacs, et passant par le canal Welland, peut être livré à Montréal cinq ou six jours plus tard.

Par le canal de la baie Georgienne, avec les écluses, les retards, les courants contraires, le trajet prendrait au moins autant de temps, sinon plus.

Le grain du Manitoba ne commence à sortir que tard à l'automne. On reçoit très peu de grain de Fort-William avant le 10 ou le 15 octobre. En d'autres termes, nous éprouvons de la difficulté à nous procurer le grain dont nous avons besoin avant cette date. Sur la ligne de partage, où devra passer le canal de la baie Georgienne, la navigation doit fermer de bonne heure, plus de bonne heure qu'ici, car nous pouvons expédier et avons déjà

expédié du grain à Montréal le 1er décembre. Nous sommes portés à croire que sur le canal de la baie Georgienne la navigation serait close deux semaines, sinon trois, plus tôt, et par conséquent ce canal serait de peu d'utilité pour le trafic d'automne, qui est le plus considérable de l'année.

Le creusement du canal Welland, d'après les calculs de l'ingénieur dirigeant, les seuls que nous ayons jamais vus, coûterait environ $16,000,000; ceci équivaudrait à un nouveau canal, avec moins d'écluses et une profondeur de 21 pieds, capable de livrer passage aux plus gros navires des lacs.

Quant à la question d'économie, il n'y a pas ou très peu de calcul à faire pour démontrer qu'avec le canal Welland ainsi élargi et creusé le tarif de transport entre Fort-William et Montréal serait réellement réduit de moitié.

Un grand navire des lacs, d'une capacité de 350,000 boisseaux, peut transporter le grain à des taux de beaucoup moins élevés, par boisseau, que les navires de 70,000 boisseaux, qui passent par le canal Welland. Les dépenses de ces grands navires, sauf le combustible, ne sont guères plus élevées que celles d'un plus petit.

Le voyage de Buffalo à Duluth ou à Fort-William, aller et retour, prend neuf jours et le taux ordinaire du fret jusqu'à Buffalo est de 1 cent ½ par boisseau; or, ce même navire pourrait transporter sa cargaison complète de 350,000 boisseaux à Kingston et retourner dans l'ouest en onze jours. En d'autres termes, il ne lui faudrait que deux jours de plus pour aller à Kingston et retourner à Fort-William que pour livrer sa cargaison à Buffalo.

Si pour aller à Kingston on alloue ½ cent de plus par boisseau que pour Buffalo, le navire fait plus de profits durant le trajet à Kingston que pendant toute autre partie du voyage sur les Grands lacs et le grain est rendu à Kingston moyennant 2 cents par boisseau.

Dans des barges ordinaires, on a transporté du grain à Montréal pour 1 cent ⅜; l'an dernier, en l'absence de toute concurrence, la seule compagnie faisant ce service, la compagnie de transport de Montréal, a augmenté ses taux à 1 cent ⅞, les barges de cette compagnie sont, en général, très petites et démodées. De grandes barges convenablement amenagées pour le trafic du fleuve, d'une capacité de 48,000 à 64,000 boisseaux, pourraient être construites à peu de frais et transporter le grain à Montréal pour 1 cent ⅜ et le livrer à bord des vapeur maritimes, sans autres frais. Par conséquent, ce grain pourrait être pris à Fort-William et mis à bord des transatlantiques, à Montréal pour 3 cents ⅜ par boisseau, et les propriétaires des navires réaliseraient un joli bénéfice.

L'an dernier nous avons payé 7 cents ½ par boisseau, et aujourd'hui on nous demande 7 cents. Vous avez là la preuve de ce que je disais en commençant cette lettre: le creusement du canal Welland diminuerait le prix du fret de moitié; nous économiserions 3 cents ½ sur le transport de chaque boisseau de grain entre l'ouest et Montréal.

Nous transporterions par cette voie, non seulement notre grain de l'Ouest, mais aussi celui de l'Ouest américain, car le grain comme l'eau s'écoule par la voie la plus facile, et la route la moins coûteuse est certaine d'accaparer ce trafic.

Chose étrange, Buffalo reçoit autant de blé du Manitoba que Montréal. Pourquoi? Parce que les grands navires des lacs le transportent à très bas prix. Les taux entre Buffalo et New-York sont très élevés, 5 cents par boisseau, et 5 cents 90, livré à bord des steamers à New-York. Quand le canal Erié sera creusé à 13 ou 14 pieds, comme il en est question, ce grain sera transporté de Buffalo à New-York pour 3 cents et peut-être 2 cents ½. Ce trafic dont nous retenons à peine une partie, à présent, nous sera complètement enlevé dans quelques années, tant notre grain sera exporté par les routes américaines, à moins que le Gouvernement ne se ravise promptement et ne se décide à creuser le canal Welland, ce qui est le seul moyen de nous assurer le trafic du grain de l'Ouest. Il n'y aurait que 28 milles de canal à faire pour avoir la plus belle route navigable du globe et augmenter de deux à trois dollars par acre la valeur de nos terres du Nord-Ouest.

Je vous ai donné beaucoup d'explications et je pourrais vous en donner encore beaucoup d'autres, mais c'est une journée très occupée et j'espère m'être fait comprendre. Le Gouvernement connaît tous ces faits; je les lui ai communiqués l'an dernier, et dans le temps il a paru convaincu; mais il n'a jamais demandé un sou de crédit pour faire faire des études afin de connaître le coût estimatif de l'élargissement et du creusement du canal Welland; sur ce point il s'est montré peu prévoyant. Pourquoi continuer à dépenser des millions pour le canal de la baie Georgienne et ne pas se procurer le coût estimatif des autres routes? Un homme d'affaires étudie toutes les propositions avant de décider laquelle il doit entreprendre; le Gouvernement devrait faire la même chose. Je n'aime guère à voir l'opposition se charger de cette affaire qui devrait être un projet ministériel, cependant, il faut que quelqu'un agisse, et promptement.

Bien à vous,
JAMES RICHARDSON.

M. Richardson et ses associés sont les plus grands exportateurs de grain de l'Ouest; ils ont été toute leur vie engagés dans cette industrie et le plan qu'ils exposent est le seul pratique et le seul que le Gouvernement devrait adopter. Le bill en discussion tend à prolonger l'existence d'une charte accordée il y a quatorze ans. Cette compagnie n'a jamais engagé un dollars dans l'entreprise et tous les ans elle vient demander un renouvellement de sa charte. Il n'est pas dans l'intérêt du pays de renouveler cette charte, s'il faut en croire la lettre que je viens de lire, et le plan qu'elle conseille est de beaucoup plus pratique. Si nous devons dépenser des sommes considérables, perfectionnons la route du Saint-Laurent et du canal Welland qui nous a déjà coûté tant d'argent.

L'hon. M. HAGGART : La question en discussion n'est pas de savoir quelle est la meilleure route, celle du Saint-Laurent ou celle de la baie Georgienne. J'ai suivi avec intérêt la lettre que vient de lire l'honorable député de Leeds (M. Taylor), mais je ne partage pas du tout l'opinion de l'auteur de

cette lettre. Il est mal renseigné et ne connait pas les faits. Cette question a été souvent débattue dans cette Chambre et il a été prouvé d'une manière concluante que le canal de la baie Georgienne, construit sur le principe que nous conseillons, serait d'un grand avantage pour tout le pays. Je n'habite pas le long de la rivière Ottawa et j'ai tout autant d'intérêt dans la route du Saint-Laurent, mais ceux qui habitent le long du canal Welland ou du Saint-Laurent ne devraient pas se montrer hostiles à cette autre entreprise.

Quoi qu'il en soit, pour le moment il ne s'agit pas de se décider pour ou contre le projet. Nous n'avons pas non plus à discuter si c'est le Gouvernement ou une compagnie qui doit se charger de l'entreprise. Ceux qui ont obtenu une charte il y a quelques années et qui en ont rempli les conditions s'adressent à nous. Ils ont préparé et soumis leurs plans. Ces plans sont en la possession du Gouvernement depuis un an. La compagnie ne pouvait pas faire plus.

Les intéressés dans la construction de ce canal sont les plus heureux dans leurs entreprises et les plus riches du monde. Ils ont confiance dans le projet et sont décidés à construire le canal. Si on ne leur permet pas de le construire que le Gouvernement le fasse. Je suis peut-être plutôt avec ceux qui croient que le Gouvernement devraient s'en charger, mais il est inutile de prétendre que tous les canaux sont nécessairement des entreprises nationales et doivent être construits par l'Etat. Tous les canaux d'Angleterre et presque tous ceux du continent européen sont l'œuvre de compagnies privées. Cet argument n'a aucune valeur. Ce que nous voulons, avant tout, c'est le canal. C'est cette compagnie qui a soutenu sans relâche ce mouvement jusqu'à présent; elle y a consacré des sommes considérables. Ses ingénieurs ont été constamment à l'œuvre ; elle a soumis ses plans au Gouvernement et elle se prête à faire un marché. Si le Gouvernement n'est pas disposé à accepter ces plans, il est libre de les changer. La compagnie n'a pas le choix entre différents plans ; ceux-ci doivent être approuvés et sanctionnés par le Gouvernement et je suppose que ce dernier, dans son propre intérêt, même s'il faisait un marché avec la compagnie, désirerait savoir de ses propres ingénieurs le coût probable de l'entreprise.

En adoptant ce bill nous ne ferons que rendre justice à la compagnie. Elle a déjà dépensé des sommes considérables dans l'entreprise et elle est prête à commencer les travaux. Elle dit au Gouvernement : Si vous ne voulez pas faire un marché avec nous, faites ce que vous vous êtes engagés à faire ; prenez les travaux déjà exécutés, qui vous seront indispensables si vous construisez le canal vous-même, et indemnisez nous de ce que nous avons dépensé en matériaux et en main-d'œuvre.

M. HAGGART.

La compagnie ne réclame rien de fantaisiste ; elle ne demande pas de bénéfices, mais simplement l'exécution de la clause que le ministre de la Justice mit dans leur charte, il y a deux ans et qui engage le Gouvernement à rembourser les dépenses faites pour des travaux essentiels à la construction du canal. Dans cinq minutes l'heure consacrée à la discussion des projets d'intérêt privé sera expirée et je n'en dirai pas davantage. La construction du canal de la baie Georgienne est une entreprise d'un intérêt vital pour cette partie du pays et elle ne veut pas qu'il soit mis des obstacles à son exécution.

M. LENNOX : Je regrette que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) ne nous ait pas fourni lui-même le renseignement que vient de nous donner l'honorable député de Lanark (M. Haggart), à savoir que c'est le Gouvernement qui met des obstacles à l'entreprise, que c'est lui qui est responsable des retards, qui tient la clef de la situation et refuse d'ouvrir la porte.

L'hon. M. GRAHAM : Que dîtes-vous de l'honorable député de Leeds?

M. TAYLOR : J'ai fait connaître l'opinion d'un autre.

M. LENNOX : J'accepte comme vrai ce que vient de dire l'honorable député de Lanark (M. Haggart) et je suppose qu'il connaît la question qu'il vient de traiter. Il prétend que cette compagnie est une des plus riches du monde, qu'elle est prête à commencer les travaux, mais que le Gouvernement est tellement irrésolu et indécis, que même ce soir il ne peut pas dire ce qu'il fera. C'est une mauvaise politique et je suis certain que l'avenir le prouvera. Mais je reconnais aussi que le Gouvernement est déjà engagé par dessus la tête dans cette entreprise et ne peut plus reculer. Je ne mettrai pas d'obstacles au projet.

L'hon. M. FIELDING : Je ne veux pas laisser mon honorable ami (M. Lennox) dans l'erreur. Avant qu'il soit appelé à voter je veux qu'il sache bien qu'aucune compagnie n'a offert de construire ce canal sans le secours de l'Etat. Quand on nous dit qu'une compagnie est prête à faire un marché pour la construction du canal, je réponds que cette affirmation ne repose sur aucun fondement. Aucune compagnie ne construira ce canal sans le concours de l'Etat, et aucune compagnie n'a prétendu être en état de le faire.

M. LENNOX : Tout cela démontre la nécessité de discuter la question ; nous avons maintenant des renseignements que nous n'avions pas auparavant. Je répète que je ne veux pas mettre d'obstacles à l'entreprise.

M. BERGERON : Je tiens à déclarer dès le début, que je ne suis pas opposé au canal de la baie Georgienne ; c'est, au contraire,

une entreprise que nous avons toujours vue d'un bon œil. J'ai toujours été de ceux qui croient que lorsque ce canal sera construit, il le sera par le Gouvernement et non par une compagnie. Je n'ai rien à dire contre la compagnie actuelle. Je connaissais les premiers promoteurs de l'entreprise, en 1894 et 1896 ; ils paraissaient très sincères et se montraient très disposés à entreprendre les travaux. Mais nous avons dans le bill lui-même la preuve que ce canal ne peut pas être construit par une compagnie privée, et ce serait une mauvaise politique de la part du Gouvernement d'en confier la construction à une compagnie privée.

Cette charte a été obtenue en 1894, renouvelée en 1896, puis en 1900, en 1902, en 1904 et finalement en 1906—tous les deux ans. Si nous accordons le renouvellement demandé aujourd'hui, la compagnie reviendra devant le Parlement, dans deux ans. Je ne l'en blâme pas. Je comprends parfaitement qu'elle ne peut pas exécuter ces travaux. Le Gouvernement a dépensé près d'un million en études et en levers hydrographiques et quand il se décidera enfin—comme je l'espère—à construire le canal, dans quelle situation se trouvera-t-il vis-à-vis la compagnie. Nous avons déjà eu des exemples de cette nature ; il est déjà arrivé que le Gouvernement ait eu à compter avec une compagnie qui avait pris l'initiative.

Le Gouvernement serait tenu de négocier avec la compagnie qui prétendra avoir été autorisée à construire le canal, avoir fait certaines dépenses. . . .

M. CONMEE: L'honorable député (M. Bergeron) pense-t-il que nous pourrions éviter la réclamation tout simplement en refusant d'accorder cette charte? La compagnie ne réclamerait-elle pas, même sans cela?

M. BERGERON: Non.

M. CONMEE: Je le crois.

M. BERGERON: C'est en ceci que nous différons d'opinion. Cette compagnie est défunte; elle ne peut renaître de ses cendres sans l'autorisation du Parlement. Je consentirais volontiers à l'indemniser de ses dépenses légitimes, mais je ne saurais permettre qu'elle nous prenne à la gorge.

L'hon. M. GRAHAM : Si l'honorable député veut bien se reporter au projet de loi, il verra qu'il y est stipulé que la compagnie, comme l'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart), ne touchera que ce qu'elle aura déboursé.

M. BERGERON: Mais mon honorable ami sait ce que cela signifie; ce n'est pas la première fois que pareil cas se présente. Nous savons quelle sorte de réclamation sera présentée, nous savons aussi que la compagnie trouvera quantité d'amis qui, par sympathie ou pour quelque autre raison, l'aideront à obtenir du Gouvernement tout ce qu'elle réclamera. Le Gouvernement est une excellente vache à lait que chacun sait toujours découvrir. Le Gouvernement est saisi de la question depuis assez longtemps pour avoir pu prendre une détermination, et il a fait des dépenses susceptibles de lui fournir les informations nécessaires. A quoi bon alors renouveler cette charte et laisser la compagnie caresser l'espoir qu'on va la charger d'exécuter certains travaux ou qu'elle pourra se faire indemniser par l'Etat. C'est purement et simplement un appât qu'on lui tend. Il ne serait pas sage de la part du Parlement, ce me semble, de renouveler cette charte. Lorsque la compagnie aura une réclamation à faire, qu'elle la présente; je serai des premiers à l'aider à obtenir tout ce à quoi elle a droit. Mais pour nous qui représentons ici la population entière du Canada, rétablir cette compagnie c'est la mettre en posture plus favorable pour réclamer du Gouvernement plus qu'il ne lui est légitimement dû. Je désapprouve une telle manière d'agir et, pour ma part, je suis résolu à la combattre de mon vote.

M. URIAH WILSON : Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le Gouvernement remette aux gens les deniers qu'ils ont légitimement consacrés à une entreprise de ce genre ; mais je tiens à ce qu'il mette fin à ces dépenses, car on ne saurait compter sur cette compagnie pour construire le canal. Si celui-ci doit être construit ce sera par les soins du Gouvernement. Dans l'intervalle, il convient de faire cesser des dépenses dont on finira par demander le remboursement au pays sans qu'elles lui aient été d'aucune utilité.

## REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE TRAITE DE COMMERCE FRANCO-CANADIEN.

L'heure consacrée à l'examen des projets d'intérêt privé étant expirée, la Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 57), déposé par M. Fielding, concernant une certaine convention passée entre Sa Majesté et le président de la République française.

M. BERGERON : Si je comprends bien, advenant l'intervention entre la France et les Etats-Unis d'un traité semblable à celui-ci, les marchandises pourraient, aux termes de cet article, s'imposer au Canada en passant par les Etats-Unis.

L'hon. M. FIELDING : Non pas. L'honorable député dit : S'il intervenait un traité entre les Etats-Unis et la France. Ce n'est pas cela. Advenant entre les Etats-Unis et le Canada un traité par lequel nous admettrions nos voisins à bénéficier de notre tarif moyen, cet article s'appliquerait alors aux Etats-Unis, et les marchandises pourraient s'importer en la manière mentionnée par l'honorable député.

M. BERGERON : Ce n'est pas le sens que je trouve à l'article, qui est ainsi conçu :

Pour bénéficier des avantages tarifaires stipulés aux articles ci-dessus, les produits canadiens devront être transportés sans transbordement d'un port du Canada ou d'un port jouissant du tarif minimum français dans un port de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine.

L'hon. M. FIELDING : Je me reportais à la première partie, tandis que mon honorable ami donne lecture de la seconde.

M. BERGERON : Je ne le critique pas. Si je signale ce point, c'est simplement en manière de réponse à certaine observation de l'honorable député de Toronto-sud (M. Claude Macdonell).

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami fait allusion à la deuxième partie de de l'article, qui se rapporte aux marchandises exportées au Canada. Les marchandises pourraient suivre cette voie-là si les Etats-Unis étaient admis à bénéficier du tarif minimum de la France.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, nous subventionnons déjà une ligne de paquebots entre la France et le Canada. Est-ce à dire que nous aurons deux lignes et qu'il nous faudra établir une ligne directe ?

L'hon. M. FIELDING : On se propose, je crois, d'améliorer le service de la ligne actuelle. La compagnie Allan a déjà établi entre le Canada et le Havre une ligne dont les paquebots font escale à Londres. Mon honorable collègue (M. Brodeur) est peut-être en mesure de fournir des renseignements au sujet du nouvel arrangement.

M. SPROULE : Comment l'améliorer ?

L'hon. M. BRODEUR : Il existe actuellement un contrat relatif à une subvention de $100,000, au taux de $5,555 par voyage. Cette somme de $100,000 pourvoit à 18 voyages. Nous nous proposons d'élever le chiffre de la subvention afin d'augmenter le nombre des voyages sans toutefois rien changer au coût de chacun de ces voyages.

M. SPROULE : Que payez-vous actuellement à la ligne ?

L'hon. M. BRODEUR : $100,000, parfois un peu plus. Nous payons $5,555 par voyage, et la loi actuelle nous autorise à payer $133,000.

M. ARMSTRONG : Le chiffre total de la subvention est-il de $133,000 ?

L'hon. M. BRODEUR : A peu près ; je n'en suis pas très sûr.

M. DANIEL : C'est cela : $133,000.

L'hon. M. BRODEUR : Le contrat devant cesser ses effets à l'ouverture de la navigation, la nouvelle subvention est destinée à prendre la place de l'ancienne.



M. BERGERON : Combien de fois a-t-on conclu des arrangements dans le but de subventionner des lignes de paquebots allant en France ? Il y a quelques années, on en a conclu un pour subventionner une compagnie française quelconque.

L'hon. M. BRODEUR : La ligne Bossière.

M. BERGERON : C'était la première. Après qu'elle eut fait faillite, en a-t-on subventioné d'autre ?

L'hon. M. BRODEUR : Il n'a pas été conclu d'arrangement avec le gouvernement français à ce sujet.

M. BERGERON : Je veux parler d'une subvention quelconque payée par le gouvernement canadien par rapport au même service.

L'hon. M. BRODEUR : Il existe actuellement un contrat en vertu duquel nous payons $5,555 à la compagnie Allan. Il n'y en a pas d'autre. Ce contrat, qui fut signé en 1905, cessera ses effets au commencement de la saison de navigation de 1908, et le projet de résolution dont j'ai donné avis est destiné à prendre la place de cet arrangement.

M. BERGERON : Je comprends que cette subvention de $133,000 sera accordée à condition qu'il soit effectué un certain nombre de voyages.

L'hon. M. BRODEUR : Le projet de résolution inscrit au feuilleton porte qu'il sera payé $100,000 à l'égard de 18 voyages, aller et retour, chaque voyage additionnel devant augmenter le chiffre de la subvention de $5,555.

M. SPROULE : Je comprends que le service doit être direct. Le gouvernement français, de son côté, subventionne-t-il cette ligne ?

L'hon. M. BRODEUR : Cette subvention sera accordée en conformité du régime établi depuis nombre d'années, depuis 1894, je crois. Longtemps les crédits ouverts à cette fin restèrent intacts, nul ne se prévalant de la subvention. Il y a quelques années, la compagnie Allan entra en négociations avec le Gouvernement dans le but de s'attribuer cette subvention. Comme je disais tantôt, nous avons passé avec elle, en 1905, un contrat qui doit bientôt expirer, et le projet de résolution qui sera déposé est destiné à autoriser le renouvellement du contrat ainsi que de plus nombreux voyages.

M. SPROULE : Aujourd'hui les paquebots de la compagnie Allan peuvent faire escale dans un port anglais à l'aller comme au retour.

L'hon. M. BRODEUR : Aux termes du nouvel arrangement le premier et le dernier port de relâche devront êtres des ports français.

M. SPROULE : Mais les navires pourront aussi faire escale dans un port anglais.

L'hon. M. BRODEUR : Rien ne les empêchera de faire escale ailleurs. Je doute que la compagnie qui se chargera du service tienne plus longtemps à ce que ses paquebots se rendent à Londres.

M. ARMSTRONG : Le ministre pourrait-il nous dire quelle différence il y aura entre le coût du nouveau service et celui des anciens ?

L'hon. M. BRODEUR : Des services antérieurs au service actuel ?

M. ARMSTRONG : Quel sera l'écart entre le coût du nouveau service et celui du service qui s'effectue en vertu du contrat qui est sur le point de cesser ses effets ?

L'hon. M. BRODEUR : La seule différence est énoncée dans le projet de résolution que l'honorable député trouvera inscrit au feuilleton ; il est ainsi conçu :

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à passer un contrat, pour une durée n'excédant pas dix ans, avec tout particulier ou toute compagnie pour l'exécution d'un service par steamer entre un port ou des ports du Canada et un port ou des ports français, aux conditions que le Gouverneur en conseil déterminera ; et d'accorder à cet effet une subvention basée sur un minimum de dix-huit voyages par an, aller et retour, ladite subvention n'excédant pas $100,000, avec une augmentation proportionnelle pour un service plus fréquent.

Si le volume du commerce venait à exiger un service hebdomadaire au lieu du service actuel, qui consiste en quatorze voyages pendant l'été et quatre en hiver, la résolution autoriserait le Gouverneur en conseil à conclure un arrangement en vertu duquel on continuerait de payer la même somme de $5,555 par voyage, mais les voyages seraient plus fréquents.

M. ARMSTRONG : Mais le ministre est tenu de faire une estimation quelconque de l'augmentation probable de dépense qui doit résulter du changement.

L'hon. M. BRODEUR : Nous n'avons pas encore arrêté dans quelle proportion il faudra, pour commencer augmenter le nombre des voyages. Il ne faut pas oublier que pour bénéficier des avantages tarifaires conférés par le traité, les marchandises doivent être transportées sans transbordement. Par le passé, il s'est importé de grandes quantités de marchandises passant par différents ports. Comme les marchandises devront dorénavant s'importer directement, il faudra probablement augmenter de façon sensible le nombre des voyages.

M. ARMSTRONG : Dans quelle proportion prévoyez-vous l'augmenter ?

L'hon. M. BRODEUR : Plus tard, sinon tout de suite, il faudra probablement établir un service hebdomadaire.

M. BERGERON : Ces paquebots transporteront-ils le courrier entre le Canada et la France ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BERGERON : Et la compagnie se fera indemniser de ce chef ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BERGERON : Ce service sera prévu au contrat ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BERGERON : Pendant que l'honorable ministre était en négociations avec les autorités françaises, n'a-t-il pas été question que le gouvernement français dût, lui aussi, subventionner une ligne de paquebots entre la France et le Canada ? On sait que la France s'est depuis longtemps donné pour règle de subventionner les navires qui transportent ses produits sur tous les points de l'univers. Etant donnée la négociation d'un traité entre les deux pays, n'a-t-il pas été question que le gouvernement français dût contribuer sa part de la subvention ?

L'hon. M. BRODEUR : Il a une autre manière de subventionner les navires.

M. BERGERON : Il en favorise la construction à l'aide de ses propres deniers ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. BERGERON : C'est sa manière à lui, mais il reste à savoir s'il ne consentirait pas à contribuer sa part de la subvention. Le lui a-t-on proposé ? Il n'y aurait pas de mal à le faire.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons pensé que le plus sage était de ne pas introduire cette question dans les négociations et de laisser la plus complète latitude à chacune des parties au traité. Aux termes de la convention, la France n'est pas plus tenue que nous d'accorder une subvention, mais nous comptons que le commerce accusera de part et d'autre une activité telle, qu'elle jugera à propos de le faire.

M. SPROULE : Puisque nous lui donnons l'avantage de nous vendre pour cinq dollars de ses marchandises quand nous ne lui vendons que pour un seul dollar des nôtres, il est assez naturel de penser qu'elle est plus intéressée que nous à stimuler ce commerce. Il est donc légitime de compter qu'elle contribue sa part au maintien d'une ligne directe de paquebots. En outre, étant obligée d'établir une ligne directe, la compagnie qui effectuera le service ne sera pas dans une situation aussi avantageuse que s'il était permis à ses navires de faire escale en d'autres ports. La subvention, nous la payons en entier dans le but de donner à la France l'avantage de nous envoyer pour $5 de ses produits tandis que nous enverrons pour $1 des nôtres.

M. DANIEL : Pour ce qui est du choix des ports, le nouveau contrat sera-t-il conçu à peu près dans les mêmes termes que les précédents ? Si je me rappelle bien, aux termes de l'ancien contrat, le choix d'un port de ce côté-ci de l'Atlantique était laissé à la discrétion des compagnies subventionnées. Cette stipulation sera-t-elle maintenue au nouveau contrat, ou y insérera-t-on une stipulation nouvelle à cet égard ?

L'hon. M. BRODEUR : Le contrat actuel porte que les ports d'attache seront Québec et Montréal en été, et, en hiver, Saint-Jean et Halifax, ou Saint-Jean seulement—je n'en suis pas bien sûr. Il n'y a encore rien d'arrêté au sujet des ports d'attache. La question fera l'objet de négociations avec la compagnie intéressée.

M. COCKSHUTT : Il convient de discuter un moment cette question d'une subvention à être accordée à une ligne française de paquebots. Puisque, ainsi que je le crois, les avantages découlant de la convention doivent être réciproques, les ministres qui ont négocié le traité auraient dû proposer au gouvernement français de prendre sa part du coût de cette ligne. Le volume de nos exportations en France se chiffre à environ $1,500,000. Nous allons subventionner une ligne de paquebots jusqu'à concurrence de $150,000 par année, ce qui représente le dixième de ce que le Canada exportera en France. C'est déjà un joli profit, et si le traité était convenablement négocié et bien équilibré, la question du transport serait assurément réglée dans le même esprit. Le gouvernement français aurait dû subventionner cette ligne de paquebots dans la même mesure que le Gouvernement du Canada.

L'hon. M. FIELDING : Le traité et la subvention accordée aux paquebots sont deux choses absolument différentes. Il existe sans doute quelque rapport entre elles, puisque ce sont les paquebots qui transporteront les marchandises ; mais nous avons cru que le plus sage était de laisser chaque gouvernement libre d'agir à sa guise. Rien ne nous oblige à subventionner cette ligne, et il est tout à fait loisible au gouvernement français de la subventionner s'il le juge à propos. Mais sa manière de subventionner ses navires marchands est telle, qu'il est assez difficile que les deux gouvernements établissent une ligne en commun. Le gouvernement français ne subventionnant que les navires portant pavillon français, nous avons pensé qu'il valait mieux laisser chaque partie libre d'agir à son gré à cet égard.

M. COCKSHUTT : Il n'est pas probable que le trafic soit suffisant pour qu'il vaille la peine de subventionner deux lignes, et puisque, comme l'a dit le ministre des Finances, les marchandises devront arriver au Canada sans transbordement, il devient nécessaire de subventionner une ligne. Si nous voulons que les marchandises entrent au Canada, il nous faudra bien recourir à ces paquebots, puisque nous n'avons pas actuellement de ligne directe entre le Canada et les ports français.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons déjà une ligne subventionnée qui fait le service entre le Canada et le Havre.

M. BERGERON : Les paquebots de la ligne Allan portant pavillon français, les négociations ne devraient pas se heurter à l'obstacle indiqué par le ministre.

L'hon. M. FIELDING : Comme bien d'autres paquebots, ceux de la ligne Allan portent un assez grand nombre de pavillons. C'est du caractère national des navires que j'ai voulu parler.

M. BERGERON : Que signifient les dispositions de l'article 10 ?

L'hon. M. FIELDING : Que nous ne pouvons établir à l'égard de la France aucune prohibition ni restriction d'importation qui ne soit en même temps applicable à tous les autres pays ; nous ne pouvons faire de distinction au détriment de la France. Nous n'interdirons l'importation d'aucun produit de la France à moins que ce ne soit pour des motifs d'intérêt public et que cette interdiction ne s'étende à toutes les autres nations.

M. COCKSHUTT : A propos de l'expression "articles originaires de France", la matière première entrant dans la fabrication de ces articles doit-elle être exclusivement de provenance française ou bien pourra-t-elle comprendre des éléments originaires de l'étranger, et, dans l'affirmative, dans quelle proportion ces éléments entreront-ils dans la fabrication de ces articles ?

L'hon. M. FIELDING : Comme dans l'ancien traité, il est stipulé que tous les articles devront être originaires de France, et il n'est pas établi de règle semblable à celle qui régit la préférence accordée à l'Angleterre. Je ne prévois aucune difficulté à cet égard. Il va sans dire que s'il était établi que certain produit n'est pas vraiment de provenance française, nous nous verrions obligés de faire respecter l'esprit de cet article-ci.

M. BERGERON : Je ne crois pas qu'il y ait aucun désagrément à redouter de ce côté-là.

L'hon. M. FIELDING : Il n'en est jamais survenu.

Sur l'article 11.

M. BERGERON : Veuillez expliquer cet article.

L'hon. M. FIELDING : Le Canada garantit à la France le traitement de la nation la plus favorisée à tous égards, excepté en ce qui concerne les dispositions tarifaires, au sujet desquelles nous nous réservons le

droit d'établir des distinctions. La raison d'être de la réserve portant que ce privilège ne s'étend pas aux états limitrophes, c'est qu'en vertu des traités entre la France et certaines nations voisines, un rayon de territoires ne dépassant pas quinze kilomètres ou environ dix milles de chaque côté de la frontière est considéré comme une sorte de zone neutre où les règlements de la douane ne sont pas mis en vigueur. L'autre réserve se rapporte à un traité intervenu entre la France et la Principauté de Monaco et aux termes duquel les deux pays ne font qu'un pour les fins du commerce.

M. R. L. BORDEN : Depuis un certain nombre d'années, les Etats-Unis ont modifié la formule habituelle de la clause relative à la nation la plus favorisée en stipulant que la faveur ne sera accordée que si la nation étrangère leur accorde une faveur équivalente.

L'hon. M. FIELDING : C'est la manière des Américains de concevoir le traitement de la nation la plus favorisée.

M. R. L. BORDEN : Non seulement cela, mais ils le stipulent expressément dans leurs traités. Je ne dis pas qu'il faille faire comme eux, mais au moment de négocier des traités, il convient de se demander si cette attitude n'est pas celle qu'il serait le plus logique et le plus avantageux de prendre.

L'hon. M. FIELDING : Les Etats-Unis ont très fortement insisté sur ce point-là.

M. R. L. BORDEN : J'appellerai l'attention de l'honorable ministre des Finances sur le passage suivant que je relève à la page 421 de l'ouvrage de Schuyler, intitulé " American Diplomacy " :

Il est d'usage d'insérer dans les traités de cette sorte ce que l'on appelle " la clause de la nation la plus favorisée ", dont l'effet est de conférer à chaque partie le même traitement et les mêmes faveurs ayant déjà été ou pouvant être accordés à la nation la plus favorisée, sans autre spécification ou convention. Depuis notre traité avec l'Italie, nous avons inséré cette clause dans la plupart de nos traités sous la forme suivante:

Les Etats-Unis d'Amérique et le Royaume d'Italie s'engagent mutuellement à n'accorder aucune faveur particulière à d'autres nations, en matière de commerce et de navigation, qui ne devienne immédiatement commune à l'autre partie, qui en jouira librement, si la faveur a été librement conférée, ou en accordant la même compensation, si la faveur a été conférée conditionnellement.

Dans le traité qu'ils ont récemment conclu avec le Japon, cette stipulation, quelque peu modifiée, se trouve énoncée comme suit en l'article XIV :

Les hautes parties contractantes sont convenues de ce qui suit en ce qui concerne le commerce et la navigation:

Tout privilège faveur ou immunité que l'une des hautes parties contractantes a déjà conférés ou pourra conférer à l'avenir au Gouvernement, aux navires, aux citoyens ou sujets de l'autre haute partie contractante, et cela gratuitement, lorsque la concession faite à cet autre Etat aura été accordée gratuitement, et à des conditions semblables ou équivalentes, lorsque la concession aura été faite conditionnellement; leur intention étant que le commerce et la navigation de chacun des deux pays soit, à tous égard, placé par l'autre sur le pied de la nation la plus favorisée.

Le ministre remarquera que dans les deux cas le traitement de la nation la plus favorisée doit être accordé à des conditions semblables.

L'hon. M. FIELDING : Faveur pour faveur.

M. R L. BORDEN : Faveur pour faveur. Ainsi, si nous passions demain avec l'Allemagne une convention par laquelle nous lui conférerions certains avantages tarifaires et que, de son côté, l'Allemagne nous accordât des avantages semblables, nous serions obligés d'étendre ces avantages à la France pourvu que celle-ci nous donnât l'équivalent de ce que nous recevrions de l'Allemagne. Dans l'intérêt des traités à venir, le point me paraît valoir la peine d'être étudié ; car en ces sortes de choses, il importe de bien savoir s'orienter, sans quoi on risque fort de faire fausse route.

L'hon. M. FIELDING : Le point a été sûrement étudié en d'autres cas, et le service diplomatique d'Angleterre estime que l'ancien principe est encore le meilleur et le plus sûr. Je crois que tous les traités de l'Angleterre portent que lorsqu'il est accordé quelque faveur à une autre nation, avec ou sans condition, cette faveur doit s'étendre à la Grande-Bretagne. Le principe trouve son application de part et d'autre, et comme l'Angleterre s'en est bien trouvée à plus d'un point de vue, rien n'empêche qu'il nous soit tout aussi avantageux. Je sais que les Américains s'en tiennent fermement à l'autre manière de voir, mais la diplomatie anglaise la réprouve absolument.

M. R. L. BORDEN : J'apprécie hautement ce que vient de dire le ministre des Finances. Je sais que le sentiment de la diplomatie anglaise est contraire à cela, mais j'ai pensé qu'elle pouvait obéir à quelque motif particulier. Libre-échangiste, la Grande-Bretagne n'est pas en mesure de conférer de bien grandes faveurs tarifaires, si ce n'est à l'égard des vins et de quelques autres articles sur lesquels elle prélève des droits de douane. Il se peut que l'Angleterre se soit bien trouvée de l'application du principe dont il vient d'être parlé, comme il se peut aussi que le principe américain soit le plus avantageux aux Etats-Unis ; mais comme notre régime tarifaire se rapproche plus de celui des Etats-Unis que de celui de l'Angleterre, puisqu'il est fondé

sur le protectionisme, cela vaudrait la peine de rechercher si le mode de stipulation des traités américains ne pourrait pas nous favoriser davantage.

L'hon. M. FIELDING : Il sera peut-être utile d'étudier le point à l'avenir, mais nous sommes et devons nécessairement être liés par tous les traités de la Grande-Bretagne qui, portant la clause de la nation la plus favorisée s'appliquent au Canada. Tant que ces traités subsisteront, nous devons adopter la manière de voir de l'Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Je ne prétends en aucune façon qu'ainsi énoncée la stipulation soit susceptible de laisser planer quelque doute. Je ne critique pas l'interprétation que lui donne la diplomatie anglaise et que contestent nettement les Américains. Je l'agrée volontiers.

M. BERGERON : Le ministre des Finances connait-il la nature des conventions de commerce passées entre l'Angleterre et la France ?

L'hon. M. FIELDING : L'Angleterre bénéficie du tarif minimum de la France.

M. BERGERON : Je remarque que toute disposition applicable à la France doit également s'appliquer à l'Algérie, aux colonies et possessions françaises et dans les pays de protectorat de l'Indo-Chine ; dans ses conventions avec la Fraince, l'Angleterre mentionne-t-elle ainsi toutes ses colonies ?

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami observera que la différence provient de ce que le régime colonial de l'Angleterre n'est pas semblable à celui de la France. Ainsi, l'Angleterre ne se charge pas de conclure des arrangements tarifaires pour le compte du Canada, tandis que la France se charge de ce soin à l'égard de la plupart de ses colonies et possessions.

M. BERGERON : Je préfère notre régime. Je ne demandais cela qu'à titre d'information.

M. DANIEL : Le ministre des Finances pourrait-il me dire au juste ce que l'on entend par le mot "octroi "?

L'hon. M. FIELDING : Je prie mon honorable collègue de la Marine et des Pêcheries de vouloir bien répondre à cette question.

L'hon. M. BRODEUR : L'octroi est une sorte de taxe indirecte, de droit d'accise perçu sur les objets qui, entrant dans une ville, sont destinés à la consommation locale. Il faut qu'il soit approuvé par le gouvernement central.

M. BERGERON: Je crois qu'il est d'abord établi par un règlement municipal qui doit ensuite être ratifié par le Gouvernement.

L'hon. M. BRODEUR : Que mon honorable ami se rapporte au "Dictionnaire de l'Administration française" de Maurice Bloch, il y trouvera la définition complète de ce qu'est l'octroi.

M. COCKSHUTT : Le ministre pourrait-il nous donner une idée du nombre des villes de France assujéties à cet impôt ?

L'hon. M. BRODEUR : Elles le sont toutes—il y en a environ 1,500, je crois.

M. COCKSHUTT : Le ministre a-t-il quelque idée du tant pour cent du droit ainsi prélevé sur les objets à leur entrée en ces villes?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas ce renseignement ; je sais néanmoins que le droit prélevé sur les vins est d'environ 2 cents par gallon.

M. COCKSHUTT : Pouvez-vous nous donner une idée du droit perçu sur les produits alimentaires ?

L'hon. M. BRODEUR : Non ; nous n'avons pas de données à ce sujet.

Sur l'article 16 :

S'il est produit par les importateurs de vins français au Canada des certificats d'analyse délivrés par les établissements scientifiques placés sous le contrôle du ministre de l'Agriculture de France et désignés par lui, ces certificats seront pris en considération pour déterminer le taux alcoolique des vins, par les autorités douanières du Canada sans toutefois lier leurs pouvoirs d'appréciation.

M. R. L. BORDEN : Que signifient les mots " pris en considération " ?

L'hon. M. FIELDING : Si nous avions consenti à accepter ces certificats comme authentiques, les ministres français en auraient été bien aises ; mais nous avons déclaré que, malgré l'importance que nous attachions à ces certificats, nous ne voulions pas priver nos autorités douanières du droit de les révoquer en doute s'il y avait lieu de croire qu'ils sont faux. Nous aurons beaucoup d'égards pour ces certificats sans les accepter comme une preuve concluante.

M. E. D. SMITH : Cet article n'a trait qu'au taux alcoolique, mais la sophistication ?

L'hon. M. FIELDING : Il n'en est pas question, car il s'agissait du taux alcoolique.

M. E. D. SMITH : Que ferait le ministre s'il s'apercevait que les vins sont sophistiqués à l'aide de produits chimiques ?

L'hon. M. FIELDING : Si l'on soulevait cette question, les autorités douanières seraient obligées de faire venir des spécialistes.

M. ARMSTRONG : Quel soin mettra-t-on à leur examen ?

L'hon. M. FIELDING : Je dois supposer que les autorités douanières rempliront bien leur devoir.

Sur l'article 20 :

La présente convention, après avoir été approuvée par les chambres françaises et par le parlement du Canada, sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris, aussitôt que faire se pourra.

Elle entrera en vigueur immédiatement après l'accomplissement de cette formalité et demeurera exécutoire pendant une période de dix années, à moins cependant que l'une des parties contractantes ne vienne, au cours de cette période, à notifier à l'autre partie son intention de mettre fin à la convention, auquel cas la présente convention cessera ses effets douze mois après la réception par l'autre partie de la notification en question.

Dans le cas où aucune des parties contractantes n'aurait notifié, avant l'expiration du terme ainsi fixé, son intention de faire cesser les effets de la présente convention, celle-ci restera en vigueur jusqu'à l'expiration de douze mois, à partir du jour où l'une ou l'autre des parties l'aura dénoncée.

M. BERGERON : Que signifie cet article ?

L'hon. M. FIELDING : Je l'ai déjà expliqué lors du dépôt du projet de loi. Bien qu'un délai de dix ans soit stipulé, le traité peut prendre fin douze mois après que l'une des parties aura notifié à l'autre son intention d'y mettre fin. Nous désirions qu'il demeurât exécutoire pendant dix ans, mais nos amis de France n'ont pas voulu se lier pour cette période de temps. Ils ont laissé la mention des dix années, mais ils ont rédigé l'article de manière à ce que le traité puisse cesser ses effets après un avis de douze mois.

M. R. L. BORDEN : Cela revient à dire qu'au cours des dix premières années qui suivront son entrée en vigueur, la convention pourra être dénoncée en donnant un avis de douze mois ; et qu'à l'expiration des dix années, il pourra encore l'être de la même manière.

L'hon. M. FIELDING : Exactement.

M. BERGERON : Il peut demeurer exécutoire pendant plus de dix ans ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, mais il peut ne demeurer en vigueur que pendant une année. Nous avons conservé la mention des dix ans, bien qu'elle ne lie pas les parties. Cependant, elle implique une espèce d'obligation morale.

M. DANIEL : Pour revenir aux vins sophistiqués, y a-t-il actuellement une loi canadienne qui décrète qu'il est illégal d'importer ces vins ? Autrement, les autorités douanières n'auraient pas le droit de les soumettre à une analyse.

L'hon. M. BRODEUR : Il en sera des vins comme des autres denrées alimentaires. Lorsqu'un article adultéré est mis sur le marché, celui qui l'offre en vente est passible de l'amende prescrite par la loi sur la falsification des substances alimentaires.

M. R. L. BORDEN : Quant aux articles adultérés, après la ratification du traité, la situation sera la même qu'à présent. Si le traité doit augmenter les importations d'articles spécialement exposés à la falsification, il sera nécessaire d'examiner si nos lois nous protègent suffisamment. Le représentant d'Elgin (M. Marshall) a parlé de l'importation de pois colorés, dit-on, à l'aide de substances délétères. D'autres députés qui sont renseignés sur le commerce des vins disent que la sophistification de certains crus est commune. Si l'on doit s'attendre que le traité favorisera des vins particulièrement exposés à la falsification, le Gouvernement devrait bien étudier la loi et faire en sorte qu'elle nous protège.

L'hon. M. FIELDING : J'ai plus d'inquiétude à cet égard, car la question est importante. Le gouvernement français désire beaucoup empêcher la falsification et, vu que nous agissons de concert avec lui, j'espère que ce danger sera évité.

L'hon. M. BRODEUR : L'article ayant trait à l'analyse a été ajouté par les autorités françaises dans le but de prévenir la falsification et d'empêcher la vente de produits adultérés.

M. BARR : Vu la situation où se trouve le ministre, ne serait-il pas sage de sa part de faire subir à la loi les retouches nécessaires ? Il ne semble pas avoir des notions bien exactes.

L'hon. M. FIELDING : Si l'on s'aperçoit que la loi sur la falsification des denrées alimentaires est défectueuse, il faudra certainement y voir de près.

M. l'ORATEUR : Lirai-je les annexes ?

M. R. L. BORDEN : Nous pouvons, j'imagine, les renvoyer à la fin, et si quelque député désire signaler un article spécial...

L'hon. M. FIELDING : Certainement.

Sur l'article 4 :

Toute réduction de droit de douane accordée par le Canada à un pays étranger quelconque sur l'un des produits énumérés au tableau B sera applicable de plein droit au produit correspondant, originaire de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine.

M. R. L. BORDEN : Puis-je savoir si, aux termes de la loi française, il est nécessaire d'insérer une disposition semblable, ou si le gouvernement français peut, par décret, accorder aux produits canadiens importés en France les avantages que cet article confère aux produits français importés au Canada ?

L'hon. M. FIELDING : Leur procédure ressemble à la nôtre. On a soumis aux chambres françaises une loi qui a été adoptée—je ne suis pas certain si toutes les formalités sont remplies. Ainsi, la procédure

est la même, en substance, dans les deux pays.

M. DANIEL : Je suppose que cet article a pour effet d'incorporer dans le traité tous les articles énumérés au tableau B. . .

M. R. L. BORDEN : Aux tableaux B et C.

M. DANIEL : Lorsque j'ai discuté cette convention au moment de la 2e lecture, j'ai mentionné particulièrement l'importation de l'absinthe. Je voudrais, si faire se pourrait, qu'on supprimât complètement du traité la mention de cet article. Le Canada n'a pas besoin de l'importer. Il n'y a aucun avantage à en retirer et son importation sera la source de beaucoup de maux, surtout si l'usage de cet article se répand.

On le considère, en France, et principalement à Paris, comme fort nuisible à la jeunesse du pays. Ainsi que je l'ai dit précédemment lorsque j'ai traité ce sujet, nous avons assez de moyens d'avoir mal aux cheveux et de nous énerver sans aller en chercher un autre en France et, pour ma part, je voudrais voir disparaître de la convention toute mention de cette liqueur, l'absinthe. Si c'est possible, je proposerai une motion à cet effet, sinon, je laisserai au ministre le soin de prendre des dispositions.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que l'honorable député (M. Daniel) se fait une fausse idée de l'effet du traité relativement à cet article. Il croit, j'imagine, que nous faisons une concession à l'égard du droit sur l'absinthe. La convention ne diminue pas ce droit. Nous mentionnons l'absinthe dans une liste d'articles au sujet desquels nous décrétons que le tarif moyen applicable à d'autres pays devra s'appliquer également à la France. Actuellement, le droit est exactement ce qu'il était. Et si nous jugeons à propos, soit pour le motif invoqué par l'honorable député (M. Daniel) dont l'opinion doit être respectée, vu sa profession—soit pour une autre raison, d'interdire l'importation de l'absinthe au Canada, nous avons le droit de le faire.

M. DANIEL : Je ne me plains pas du droit. Quant à moi, je préférerais qu'il fût plus élevé. Ce que je condamne, c'est l'absinthe elle-même et, si mon opinion a quelque poids, je me prononcerai pour la suppression de cet article des pages du traité.

L'hon. M. FIELDING : Mais en la supprimant, on ne. . . .

M. DANIEL : Si cela est impossible, je préfère qu'on augmente le droit plutôt que de le diminuer.

M. BERGERON : Mais cette convention ne nous oblige pas à permettre l'importation de l'absinthe ni à frapper ce produit d'un certain droit. Ce que l'honorable député (M. Daniel) désire—et il a peut-être raison—c'est d'empêcher l'importation de cette liqueur, mais cela peut se faire d'une autre manière.

L'hon. M. BRODEUR : En modifiant le tarif.

M. BERGERON : Oui. Mais la présente convention n'y peut rien.

M. DANIEL : Je serais entièrement satisfait, si le ministre des Finances nous déclarait dès maintenant qu'il inscrira l'absinthe parmi les articles prohibés lorsqu'il fera son exposé budgétaire.

L'hon. M. FIELDING : Je ne pourrais pas m'y engager et, d'ailleurs, cela ne tirerait pas à conséquence en ce qui concerne le traité. Nous pouvons prohiber l'importation de l'absinthe sans toucher au traité.

M. R L. BORDEN : Pourvu que la prohibition s'applique à tous les pays.

L'hon. M. FIELDING : Exactement. La présente convention n'entrave aucunement la liberté de la Chambre à cet égard. Si nous désirons en interdire complètement l'importation, ce sera bel et bon ; la seule obligation que nous impose la convention c'est d'appliquer aux autres pays la prohibition que nous appliquerions à la France.

M. DANIEL : Je prends pour acquis qu'en inscrivant l'absinthe sur la liste des articles prohibés, nous ferions ce que la France fait relativement à nos médicaments brevetés. J'imagine qu'elle applique cette prohibition à tous les pays, ainsi que le ministre des Finances le laisse entendre. Dans ce cas-là, en supprimant du traité la mention de l'absinthe, on interdirait l'importation de l'absinthe venant de France mais il faudrait d'autres mesures, j'imagine, pour étendre cette prohibition aux autres pays. Je laisse au ministre des Finances le soin de dire ce qu'il faudrait faire. Mais, je serai bien aise de lui entendre déclarer qu'il en interdira l'importation.

L'hon. M. FIELDING : En supprimant du traité la mention de l'absinthe, on n'empêcherait pas que cet article soit importé de France. Pour en interdire l'importation, il faudrait modifier la loi générale.

M. BERGERON : Ce que l'honorable député (M. Daniel) voudrait savoir c'est si le ministre se propose de prohiber l'absinthe lorsqu'il préparera son budget, je crois que cette proposition mérite considération.

L'hon. M. FIELDING : En effet.

M. BERGERON : Naturellement, elle ne concerne aucunement la convention.

L'hon. M. BRODEUR : En ce qui a trait à l'absinthe, je crois que c'est la France qui est le moins à craindre, car, l'an dernier, un projet de loi a été déposé à la Chambre des députés pour prohiber ce produit auquel les

journaux ont déclaré la guerre, de sorte qu'il est probable que sous peu la fabrication et la consommation de l'absinthe seront absolument interdites en France.

M. BERGERON : L'absinthe est interdite, je crois, dans les armées de France et d'Allemagne.

Sur l'article 4 la convention pourra s'étendre à la Tunisie.

M. BERGERON : Naturellement, le Gouvernement français notifierait son intention aux autorités canadiennes.

L'hon. M. FIELDING : Cela nécessiterait une entente. La Tunisie a une forme de gouvernement différente. Bien qu'elle soit sous le protectorat de la France, les autorités françaises n'ont pas voulu un arrangement qui la lierait, mais elles ont pris les moyens de le faire pour des avantages de la convention, au cas où elle le désirerait.

M. R. L. BORDEN : Quel article de la convention a trait à cette question ?

L'hon. M. FIELDING : L'article 18. Les deux parties devroint échanger une déclaration à cet effet.

Sur l'article 5 :

Les avantages accordés à la France, à l'Algérie, aux colonies et possessions françaises et aux pays de protectorat de l'Indo-Chine par ladite convention, relativement à leur commerce avec le Canada, s'étendent à toute autre puissance étrangère qui, par l'effet de la mise à exécution de cette convention, se trouve, en vertu d'un traité ou d'une convention avec Sa Majesté, avoir droit, en totalité ou en partie, aux mêmes avantages ou à des avantages similaires relativement à son commerce avec le Canada, et cela dans la mesure où cette autre puissance étrangère y a droit de la manière susdite; et ces avantages doivent continuer à s'étendre ainsi à cette autre puissance étrangère tant que ladite convention reste en vigueur ou jusqu'à ce que prenne fin, avant l'expiration de cette dernière, le droit qu'a ladite autre puissance étrangère à ces avantages en vertu de son traité ou de sa convention avec Sa Majesté.

M. BERGERON : Qu'est-ce que signifie cet article en peu de mots ?

L'hon. M. FIELDING : Il a pour objet d'étendre les avantages accordés par la convention aux pays ayant conclu des traités renfermant la clause de la nation la plus favorisée.

M. BERGERON : Avec la France ?

L'hon. M. FIELDING : Des traités avec l'Angleterre qui s'appliquent au Canada. Toute puissance étrangère qui a conclu avec la Grande-Bretagne un traité, applicable au Canada, le mettant sur le pied de la nation la plus favorisée, se trouve avoir droit aux avantages de la présente convention. Bien que le traité y pourvoie, nous avons cru qu'il y avait lieu de le faire décréter par le Parlement. C'est ce qui eut lieu lors de la convention de 1893. Bien que celle-ci dût aussi s'appliquer aux nations les plus favorisées, on a cru que le Canada devait adopter des prescriptions législatives à cet effet. La loi décrète que les avantages de la présente convention s'étendront à tous les pays ayant conclu avec la Grande-Bretagne un traité les mettant sur le pied de la nation la plus favorisée. Le Canada formant partie de l'empire, il est tenu d'accorder à ces pays les avantages qu'il confère à la France. J'ai précédemment donné une liste de ces pays.

Sur l'article 6.

Les avantages ainsi accordés à la France, à l'Algérie, aux colonies et possessions françaises et aux pays de protectorat de l'Indo-Chine, par ladite convention, s'étendront au Royaume-Uni et aux différentes colonies et possessions britanniques relativement à leur commerce avec le Canada, tant que la France, l'Algérie, les colonies, les possessions françaises et les pays de protectorat de l'Indo-Chine continueront à avoir droit à ces avantages; mais rien en la présente ne peut être interprété comme portant atteinte à aucun avantage dont bénéficient le Royaume-Uni et les colonies et possessions britanniques sous le régime du tarif de préférence britannique.

M. BERGERON : C'est le même avantage qui nous est accordé.

L'hon. M. FIELDING : Quant aux pays auxquels s'applique le tarif de faveur, cette disposition n'est guère nécessaire, car ce tarif, à quelques exceptions près, est plus favorable que les droits mentionnés dans la présente convention. Mais, à l'Australie et à Terre-Neuve auxquelles ne s'applique pas le tarif de faveur nous accordons l'avantage du tarif réduit établi pour la France, d'après le principe qu'aucune partie de l'empire anglais ne doit être soumise à un tarif plus élevé que celui qui s'applique à une puissance étrangère.

M. LAKE : Afin d'obtenir de la France certains avantages, nous sommes obligés d'accorder des faveurs considérables à plusieurs autres, est-ce bien cela ?

M. BERGERON : Et vice versa.

L'hon. M. FIELDING : C'est une manière d'expliquer la situation. Auparavant, nous étions obligés d'accorder à la France, sans rien obtenir en échange, tous les avantages que nous conférions à un autre pays en compensation d'avantages réciproques, nous avons cru qu'il valait mieux, au début de nos négociations avec l'étranger, en venir à une entente satisfaisante avec la France. Du consentement du gouvernement anglais, nous pourrions dénoncer ces anciens traités, mais ce serait regrettable. D'abord, nous causerions des embarras au gouvernement anglais, car cette dénonciation serait une question internationale. Il ne faut pas perdre de vue que nous obtenons des avantages réciproques, car chaque nation doit s'engager à ne pas accorder à d'autres des avanta-

ges plus grands que ceux qu'elle nous confère. En somme, nous obtenons une compensation.

M. BERGERON : Est-ce qu'en somme nous n'abaissons pas notre tarif.

L'hon. M. FIELDING : Ah, oui ! cette disposition applique les droits réduits que fixe la présente convention à un grand nombre de pays ; il y a diminution sensible des droits sur un grand nombre d'articles.

M. BERGERON : Elle rend le tarif canadien moins lourd qu'auparavant.

L'hon. M. FIELDING : Oui, nous avons adopté les droits du tarif moyen de l'an dernier, ce qui a demandé la protection de la différence entre ce tarif et le tarif général. Mais le tarif de faveur est encore plus bas, de sorte que la protection dont jouissaient les produits canadiens n'a pas été diminuée, si ce n'est à l'égard des marchandises que l'Angletere ne fabrique pas.

M. BERGERON : La convention profite aux pays qui jouissent des avantages du tarif français.

L'hon. M. FIELDING : Mais le tarif de faveur est encore plus bas et on le considère d'ordinaire comme la mesure de la protection accordée. Règle générale, les industriels mesurent la protection d'après le droit applicable aux marchandises anglaises. On constatera, dans le présent cas, que le tarif de faveur est moins élevé que le tarif établi par la convention ; et cela étant, la protection dont jouisent les produits canadiens ne sera pas diminuée. Cependant, il y a incontestablement une diminution de la protection relativement aux marchandises qui ne se fabriquent pas en Grande-Bretagne.

Sur l'article 9 :

L'application de toutes lois incompatibles avec la mise à pleine exécution de ladite convention et de la présente loi doit, lorsqu'il y a lieu, être suspendue dans la mesure de cette incompatibilité.

M. BERGERON : Qu'est-ce que cela signifie ?

L'hon. M. FIELDING : Supposons qu'un pays ayant droit de jouir de ces réductions, cesse par son propre fait de participer à ces avantages, nous ne voulons suspendre l'application des lois que tant que le premier état de choses existera. Si la situation change, nous ne voulons plus que l'application de ces lois soit suspendue. Tel était notre but, et je crois que nous l'avons atteint.

M. BERGERON : Nous comprendrions peut-être mieux cet article, si le ministre le lisait en français.

L'hon. M. FIELDING : C'est une disposition qui a déjà été adoptée et qu'on a jugée satisfaisante.



M. R. L. BORDEN : Vous dites : doit, " lorsqu'il y a lieu ", être suspendue. On n'emploie jamais, que je sache, l'expression " lorsqu'il y a lieu " en pareil cas.

M. BERGERON : Il me semble que le mot " temporairement " ferait mieux.

L'hon. M. FIELDING : Les conditions varient selon que nous avons affaire à divers pays. Je crois que c'est la raison qui a engagé le rédacteur de cette loi à employer cette expression. D'ailleurs, cela ne tire pas à conséquence .

L'hon. M. BRODEUR : Je suppose, si un traité entre la Grande-Bretagne et un autre pays était dénoncé, l'expression " lorsqu'il y a lieu " s'appliquerait.

L'hon. M. FIELDING : Elle s'applique dans plusieurs cas.

M. BERGERON : Les négociations ont eu lieu en français, j'imagine.

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BERGERON : C'est donc une traduction.

L'hon. M. BRODEUR : L'article 9 ne faisait pas partie du traité et n'a pas été discuté pendant les négociations. C'est une disposition qu'on a insérée dans la loi de 1893 ou de 1894, lorsque le Parlement a ratifié la convention de 1893, et nous avons cru qu'il était à propos de l'incorporer dans la loi actuelle, mais elle n'a jamais été l'objet des négociations entre la France et le Canada. C'est une formule empruntée à nos propres statuts.

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas un article du traité, mais un article du projet de loi. Je suis d'avis de nous en tenir à ce texte. Avant la 3e lecture, je le soumettrai au ministère de la Justice, afin de savoir s'il croit qu'il y a lieu de le modifier.

M. BERGERON : Il est entendu que tout député qui désirera discuter quelqu'un de ces articles pourra le faire plus tard ?

L'hon. M. FIELDING : Lors de la 3e lecture ; je le veux bien. Je crois que la question a été discutée à fond, mais si quelque député désire la traiter de nouveau lors de la 3e lecture, je ne m'y opposerai pas.

M. BERGERON : J'ai en l'idée que le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) désirait vivement discuter ce projet de loi, mais la maladie l'a obligé à s'absenter.

L'hon. M. FIELDING : Si le représentant de Jacques-Cartier désire traiter cette question, rien ne s'y oppose.

M. R. L. BORDEN : Que le ministre veuille bien regarder au haut de la page 19. Pourquoi dit-on " six pintes et douze chopines " ?

L'hon. M. FIELDING : C'est l'étalon de mesure dans notre tarif. Six pintes ne font

pas ordinairement un gallon. Ce n'est pas six pintes, mais six bouteilles d'une pinte.

M. R. L. BORDEN : C'est la faute d'orthographe que je relevais. Je ne comprends pas pourquoi vous dites " six pintes et douze chopines " ?

L'hon. M. FIELDING : J'ai ici le traité tel qu'imprimé en premier lieu et il porte " pinte ". La lettre " s " a été ajoutée lorsque le traité a été réimprimé au Canada. On doit donc lire " six bouteilles d'une pinte ou 12 bouteilles d'une chopine ".

M. R. L. BORDEN : Vous feriez mieux de corriger l'erreur.

L'hon. M. FIELDING : Oui, je crois qu'il vaut mieux supprimer cet " s ".

(Il est fait rapport du projet de loi.)

A la demande de l'honorable M. Fielding la séance est levée à dix heures et demie.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 24 février 1908.

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

### 1re LECTURE

De deux projets de loi, déposés par M. Guthrie :

Le 1er (n° 103) concernant la Eastern Trust Company ;

Le 2e (n° 104), tendant à modifier la loi sur les compagnies.

### INSCRIPTION AUX PROJETS D'INITIATIVE GOUVERNEMENTALE DU BILL RELATIF A LA COOPERATION.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose :

Que l'article n° 7 du tableau des projets d'intérêt public, relatif à la 2e lecture du projet de loi (n° 5) concernant la coopération, soit inscrit au tableau des projets du Gouvernement.

### RADIATION D'UN OBJET RELATIF AUX PENSIONS DE LA VIEILLESSE.

L'ordre du jour appelle le dépôt d'un projet de loi tendant à autoriser la distribution de pensions d'Etat à la vieillesse.

L'hon. M. FIELDING : Je demande la radiation de cette affaire, car elle est déjà visée dans un projet de résolution inscrit à l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Cet objet est rayé.

### DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA POSE D'ESTACADES DANS LES EAUX INTERNATIONALES.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) demande à déposer un projet de loi (n° 105), portant réglementation du droit de placer et d'entretenir des estacades flottantes dans les eaux internationales.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer brièvement les dispositions du bill ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je puis dire, monsieur l'Orateur, que le bill a pour but d'empêcher d'attacher sur la rive canadienne ou sur tout cours d'eau international, ou de placer dans le lit d'aucune rivière sur le côté canadien, au milieu du chenal principal de ladite rivière des estacades flottantes ou allant au large, sans avoir, au préalable, obtenu un permis du ministre des Travaux publics. Le bill dit aussi que ce permis peut être accordé par le ministre à telles conditions et pour aussi longtemps qu'il le jugera à propos. Il dit de plus que toute personne qui attache ou maintien des estacades de ce genre sur le côté canadien du chenal sera passible d'une amende de pas moins de $100 et pas plus de $1,000, pour chaque jour qu'il les tient en position. Je puis dire que la cause immédiate de la présentation de ce bill est un état de choses qui s'est présenté sur cette partie du fleuve Saint-Jean, qui fait la frontière entre l'état du Maine et la province du Nouveau-Brunswick. Il y a deux ou trois ans, une compagnie, qui a été constituée par la législature de l'état du Maine, s'est mise en frais de construire une scierie à Van-Buren, sur le côté américain du fleuve Saint-Jean, en face de Saint-Léonard. En même temps que la scierie, cette compagnie a construit des quais et des estacades pour le triage du bois, et elle a virtuellement bouché tout le côté américain du fleuve Saint-Jean. Ensuite, pour travailler avec plus d'aise, cette compagnie a acquis certains droits riverains sur le côté canadien et elle a placé des estacades flottantes jusque sur le côté canadien, afin de pouvoir réunir sur le côté américain, pour en faire le triage toutes les billes descendant le fleuve Saint-Jean et destinées aux propriétaires de scieries en aval. Le résultat a été que l'on a causé de grands retards, de grandes pertes et de grands dommages aux propriétaires de scieries à Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et autres endroits sur le fleuve Saint-Jean.

Le bill que je présente dit que le fleuve ne pourra pas être obstrué sans le consentement du ministre des Travaux publics, mais on pourra peut-être dire avec raison que le maintien de ces estacades flottantes dans le fleuve n'obstrue pas la navigation, mais que nos tribunaux n'ont en conséquence aucune juridiction en la matière.

On a cru bon d'attribuer au ministre des Travaux publics certains pouvoirs sur cette partie des eaux internationales situées dans le Canada, et ce bill a pour objet de donner au Gouvernement fédéral une certaine autorité et le droit de faire certains règlements concernant ces estacades.

Si ce bill devient loi, le ministre pourra dire de quelle nature devront être faites ces estacades et pourra prendre toutes les précautions nécessaires pour empêcher tout retard, toute perte ou tout dommage pour les propriétaires de scieries dans le bas de la rivière. Je crois que c'est le seul moyen à prendre, quand il s'agit d'un cours d'eau international, pour protéger le grand commerce de bois qui se fait sur de grands cours d'eau, comme le fleuve Saint-Jean.

Le Gouvernement a pensé qu'il valait mieux donner au bill une portée générale, bien que je doive avouer franchement à la Chambre que je ne connaisse pas aucun autre cours d'eau, à part celui du fleuve Saint-Jean, où un cas semblable existe. Le Gouvernement présente ce bill pour accéder à la demande d'un très grand nombre de propriétaires de scieries et de commerçants de bois du fleuve Saint-Jean, et je peux dire que tous les commerçants de bois du bas du fleuve Saint-Jean sont unanimes à demander une législation de ce genre. Ils la demandent avec instance, et si le bill devient loi, il sera d'un grand bienfait dans cette partie du pays.

M. SAM. HUGHES : Je suppose que le ministre a étudié la question de juridiction provinciale sur le lit du fleuve et les rives.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, avec beaucoup de soin. C'est un cours d'eau navigable, et je ne pense pas que l'on puisse mettre en doute la juridiction du parlement fédéral de légiférer en la matière.

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

## DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. ARMAND LAVERGNE demande à déposer un projet de loi (n° 106) tendant à modifier la loi des chemins de fer.

Quelques VOIX : Expliquez-le.

M. ARMAND LAVERGNE : Je me proposais de parler en français, mais on me demande de parler en anglais. Ce bill est très simple. Son premier objet est de modifier l'article 270 de la loi de chemin de fer qui dit que la circulation des trains devra se faire, autant que possible, d'après un horaire déterminé par avis public. Je propose de modifier cet article en en retranchant les mots "autant que possible", et de décréter que la compagnie de chemin de fer sera passible d'une amende minimum de $5 pour chaque minute de retard dans la circulation de ses trains. La loi actuelle des chemins de fer n'impose aucune pénalité dans le cas de retard des trains, et il est absolument inutile d'imposer une obligation à une compagnie de chemin de fer sans l'accompagner d'une amende si cette obligation n'est pas exécutée. Les compagnies de chemins de fer dans notre pays semblent traiter le public avec beaucoup de sans-gêne. On dit au public à quelle heure un train doit arriver à une gare, mais on n'est pas certain de l'heure à laquelle il arrivera, et il y a toujours des retards nombreux qu'on ne s'explique pas. Je propose que les compagnies de chemins de fer soient frappées d'une amende pour tous les retards dans la circulation des trains, à moins qu'elles ne prouvent force majeure contraire.

Le deuxième but du bill est de modifier l'article 343 de la loi des chemins de fer, de façon à obliger les compagnies de navigation à vapeur, opérant dans nos eaux intérieures, et qui reçoivent des subventions du gouvernement, à transporter gratuitement les membres de la Chambre des communes et du Sénat. Je ne vois pas de raison pour que la règle qui s'applique aux compagnies de chemin de fer, ne s'applique pas aux compagnies de navigation. Les compagnies de navigation reçoivent des subventions du Parlement, et elles demandent des lois particulières tout comme les compagnies de chemins de fer ; et bien que le Gouvernement accorde des faveurs spéciales aux compagnies de chemins de fer et de navigation, ces dernières ne favorisent et ne transportent gratuitement que les membres du Parlement qui se montrent favorables à la législation qu'elles demandent, et elles les refusent aux autres. Si le principe de transport gratuit des membres du Parlement, par les compagnies de chemins de fer ou de navigation est admis il devra appliqué à tous les membres de cette Chambre et à tous les sénateurs indistinctement.

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

## INTERPELLATION SUR L'ATTITUDE DU GOUVERNEMENT FEDERAL DANS LES ELECTIONS PROVINCIALES.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : S'autorisant de l'article 37, M. Foster désire discuter comme question d'intérêt urgente :

L'intervention des employés du Gouvernement dans les élections fédérales en se mêlant aux assemblées publiques et en y adressant la parole dans l'intérêt d'un parti, et la promesse d'aide et de subvention de la part du gouvernement fédéral, faite par des membres du Parlement ou par le Gouvernement.

La Chambre donne-t-elle à l'honorable député la permission de proposer l'ajournement ?

Plusieurs MEMBRES : Adopté.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : M. Foster propose, appuyé par M. R. L. Borden, l'ajournement de la séance.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): La Chambre se rappellera que, il y a quelques jours, j'ai posé une question au ministre des Chemins de fer, basée sur un télégramme que j'ai reçu, disant que les employés du chemin de fer intercolonial, à Moncton, intervenaient dans les élections provinciales qui ont lieu à l'heure actuelle dans la province du Nouveau-Brunswick. J'ai donné les noms de deux personnes, les deux Leblanc, que l'on accusait clairement dans le télégramme d'avoir parlé devant une assemblée publique et de prendre une part active dans l'élection du comté de Westmoreland. Le ministre des Chemins de fer a semblé vouloir douter un peu que ses fidèles employés pussent s'occuper d'autre chose que de leur travail, et il a demandé une journée ou deux pour s'informer. Plus tard, en répondant à ma question, il a dit à la Chambre qu'il n'avait pas pu découvrir que ces personnes se fussent mêlées activement à la lutte électorale, mais qu'il continuait encore son enquête avec diligence.

Il a poursuivi cette enquête pendant une journée ou deux, le plus, et il y a quelques jours il a fait savoir à la Chambre, en réponse à une question que je lui ai posée, que l'un des Leblanc était allé passer le dimanche chez lui et était retourné à son ouvrage à Québec, et que l'autre Leblanc était allé quelque part ailleurs et qu'il ne savait pas où il était. Je crois qu'il a donné à entendre que cet agent avait obtenu un congé. Puis le ministre a dit qu'il avait averti le surintendant que le Gouvernement ne voulait pas que les employés du chemin de fer prissent une part active aux luttes électorales, bien que la plus entière liberté leur était accordée de voter et d'exercer leur droit de suffrage. J'ai reçu aujourd'hui les deux affidavit suivants corroborant en détails les renseignements que je possédais.

Canada, Province du Nouveau-Brunswick.

Je, Antoine Bourque, de Cocagne, paroisse de Dundas, comté de Kent, province du Nouveau-Brunswick, cultivateur, déclare solennellement:

Que dans la soirée du vingtième jour de février 1908, j'ai assisté à une réunion électorale tenue dans les intérêts des candidats du gouvernement provincial, à Cocagne, dans ledit comté de Kent; que l'avis de cette assemblée avait été publié comme assemblée politique dans les intérêts du gouvernement provincial, et que Henri Leblanc, de Moncton, dans le comté de Westmoreland, a été l'un des principaux orateurs à ladite assemblée et a parlé longuement; que ledit Henri Leblanc a parlé à cette réunion en faveur des candidats du Gouvernement, a condamné le parti de l'opposition et a demandé aux électeurs de voter contre ses candidats; que ledit Henri Leblanc est un employé du gouvernement fédéral et est employé dans les bureaux principaux du chemin de fer l'Intercolonial à Moncton, comté de Westmoreland, et je fais cette déclaration solennelle, croyant consciencieusement qu'elle est vraie, et sachant qu'elle a la même force et la même valeur que si elle était faite en vertu de l'acte de la preuve du Canada.

Sa
(Signé): ANTOINE X BOURQUE.
Marque.

Déclaré devant moi à Shédiac, dans le comté de Westmoreland, ce vingt et unième jour de février, A.D. 1908, W. A. Russell, commissaire autorisé à recevoir des affidavits pour la cour suprême, et je certifie que j'ai donné lecture de la déclaration qui précède audit témoin qui a apposé sa marque en ma présence et qui a paru parfaitement comprendre la signfication de la déclaration.

(Signé): W. A. RUSSELL,
Commissaire.

Canada, province du Nouveau-Brunswick.

Je, Jeremiah S. Légère, de Robichaud, paroisse de Shédiac, comté de Westmoreland, province du Nouveau-Brunswick, cultivateur, déclare solennellement:

Que le quatorzième jour de février 1908, dans la soirée, j'ai assisté à une réunion politique tenue dans la maison d'école de Robichaud, dans la paroisse de Shédiac, dans ledit comté de Westmoreland, dans les intérêts du gouvernement provincial. Les avis convoquant cette réunion disaient qu'elle était dans l'intérêt du parti ministériel, que tel a été son caractère et que l'orateur de ladite réunion a été Henri Leblanc, de Moncton, dans ledit comté, qui est un employé du gouvernement fédéral, et occupe un emploi dans les bureaux généraux du chemin de fer l'Intercolonial, à Moncton; qu'il a parlé en faveur de l'élection des candidats du Gouvernement dans ce comté; qu'un grand nombre des électeurs du comté de Westmoreland assistaient à cette réunion; que ledit Henri Leblanc a aussi parlé à une réunion publique tenue à Dupuis'-Corner, dans ledit comté, le soir du 13 courant, dans l'intérêt des candidats du gouvernement, et je suis informé que depuis cette époque il a parlé à d'autres assemblées politiques ; que je connais Alphonse T. Leblanc, employé du gouvernement fédéral, au service du chemin de fer l'Intercolonial, et je sais qu'il a parlé dans une assemblée politique tenue à Barachois, dans la paroisse de Shédiac, dans ledit comté, dans la soirée du vingt février courant, en faveur du parti ministériel provincial. Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite en vertu de l'acte de la preuve du Canada.

(Signé): JEREMIAH S. LEGERE.

Déclaré devant moi à Shédiac, dans le comté de Westmoreland, ce vingt et unième jour de février 1908.

(Signé): W. A. RUSSELL.
Commissaire autorisé à recevoir des affidavits pour la cour suprême.

Ces deux affidavit pourraient être appuyés par d'autres, s'il était nécessaire. Mais je crois qu'ils établissent suffisamment l'accusation que j'ai portée que les employés du chemin de fer intercolonial ont pris une part active, s'ils ne le font pas dans le moment, ouvertement et publiquement en faveur

d'un parti politique, qu'ils ont parlé et assisté à des réunions politiques, que non seulement ils ont appuyé leurs amis, ce qui est une chose louable, mais qu'ils ont dit des choses malicieuses et très dures à l'adresse de leurs adversaires politiques, ce qu'un employé du Gouvernement, qui est employé de tout le pays, et payé avec l'argent des deux partis politiques, ne devrait pas faire.

Nous constatons que Henri Leblanc a parlé à des réunions politiques à Dupuy's-Corner, le 13 février, à Robichaud, le 14 février et à Cocagne, le 20 février, et nous avons des témoignages qu'il a aussi parlé à d'autres réunions. Il paraîtrait que le dit Leblanc fait toute la campagne électorale. Alphonse Leblanc a parlé le 20 février à Barachois, dans le comté de Westmoreland. L'attention du ministre des Chemins de fer a été appelée vers le 13 février, je crois, sur ce fait ; et l'accusation a été précédée d'un débat dans cette Chambre soulevé par mon honorable ami, le député d'York (N.-B.) (M. Crocket) qui a fait des allégations semblables ; et je trouve très étrange qu'après que le fait eût été signalé à cette époque, le Gouvernement qui avait à sa disposition le télégraphe et tous les moyens de communication rapide ait permis à ces deux employés de parler le 13, le 14 et le 20 de ce mois, et qu'aucun de ces employés de l'Intercolonial à l'œil d'argus ait pu s'apercevoir du scandale que commettaient ces employés du Gouvernement et n'en ait pas informé le ministre.

Il ne faut pas porter de jugement téméraire, mais il semblerait que M. Henri Leblanc a demandé un congé et qu'on lui a permis d'organiser l'élection. A mon avis, cela ne fait pas de différence qu'il ait obtenu un congé ou non. Il n'est ni à propos ni convenable qu'un employé du Gouvernement, payé par le peuple de ce pays pour le servir, aille, qu'il ait obtenu un congé ou non, prendre part aux élections, défendre ses amis et accuser ses adversaires, louanger une partie de la population qui le paie et abaisser l'autre.

Que se propose de faire le Gouvernement? Ne se rend-il pas compte de l'inconvenance de sa conduite. Se moque-t-il du peuple ? Le Gouvernement déploie de magnifiques drapeaux. Celui qui est à la tête du mât principal porte en lettres flamboyantes que la politique du Gouvernement est que les employés publics ne prennent pas de part active dans les élections en faveur d'un parti ou d'un autre, soit fédérales, soit provinciales. Il y a là un très beau sujet pour les journaux religieux et indépendants à noter; et les partisans du Gouvernement ne sont pas lents à louanger le gouvernement Laurier de ce progrès extraordinaire et d'avoir posé des règles morales aussi élevées.

Mais que signifie tout cela, lorsque nous voyons ce Gouvernement s'abritant sous ce drapeau, permettre à ses employés, chaque fois qu'arrive une élection, de tenir une ligne de conduite absolument différente à la face même des ministres dont ils démentent les déclarations solennelles.

Nous voyons un employé du Gouvernement à Woodstock (N.-B.), assister à une assemblée politique, ce qui est la partie la plus importante d'une élection, et là, usant de toute l'influence que lui donne sa situation, comme employé du gouvernement fédéral et distribuant les petites faveurs dont il pouvait disposer, agissant sur ses amis pour les encourager à maintenir au pouvoir un certain gouvernement, et empêcher un autre parti d'arriver ; et le meilleur directeur général des Postes vient nous dire que cet homme n'a pas parlé dans une assemblée publique.

Il n'y a pas le moindre doute que Smith a assisté à une réunion libérale et y a prononcé un discours. Je ne sais pas ce que le ministre a fait depuis à ce sujet, mais dans l'intérêt du Gouvernement et dans son intérêt propre, et s'il veut être honnête et juste, il doit réprimander cet homme ; et il peut se tenir pour assuré que ce Smith n'est pas le Smith qui arbore les couleurs conservatrices et qui est candidat dans cette élection.

Ce ne sont là que des fautes d'employés inférieurs ; mais que dire de celles des employés supérieurs? Nous voyons le ministre des Travaux publics aller dans la ville de Saint-Jean, et en faisant mirouetter adroitement des projets probables pour l'avenir, et en fait de creusage, dragage, et autres travaux dans les environs de la ville de Saint-Jean, destinés à construire un grand terminus pour le chemin de fer transcontinental-national et autres chemins de fer et ensuite en disant aux électeurs que s'ils veulent lui donner de la force comme ministre fédéral et voir ces prédictions se réaliser, il faut qu'ils élisent ses amis, les six candidats dans le comté et dans la ville de Saint-Jean. Qu'est-ce que cela signifie ? Dès avant 1904, on avait choisi comme sauveur dans l'Ontario, le ministre actuel de la Justice, (M. Aylesworth), que le premier ministre désirait beaucoup avoir dans son cabinet pour lui donner de la dignité et de la force et compenser les pertes que le Gouvernement essuyait dans cette province ; nous avons vu que cet apôtre n'a pas cru au-dessous de sa dignité d'aller dans Durham avec une horloge sur son épaule et une des bouches du canal de la vallée de la Trent sur l'autre, et de promettre à cette région les grands avantages qui en résulteraient et les fonds d'un trésor bien rempli si les électeurs voulaient seulement voter comme il le désirait.

Je dirai à l'honorable premier ministre, qu'il le sache ou ne le sache pas déjà, que ses paroles d'approbation de la résolution que la Chambre a votée unanimement contre la participation des fonctionnaires fédéraux aux élections, n'étaient pas sitôt sorties de sa bouche, que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) qui dans ce moment dirige la Chambre, s'est fait accompagner

par un de ses employés dans une tournée électorale, l'a fait parler dans toutes les réunions, et lorsqu'on le questionna il répondit qu'il croyait que les fonctionnaires publics avaient tout autant de droits que n'importe quelle autre classe de la société. Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, les dix-neuf vingtièmes des fonctionnaires publics dans les provinces du Nord-Ouest sont tout simplement des agents électoraux, et quoi qu'ils fassent, en n'importe quelle sphère, leur premier et principal désir est d'aider à leur parti au lieu de servir les intérêts du pays.

Où est ce Leech aujourd'hui ? Jamais on n'aurait pu faire une insulte plus grande aux sentiments et au bon sens du pays que de nommer Leech, qui a privé des milliers et milliers de conservateurs de leur droit de suffrage dans le Manitoba, pour diriger la distribution des graines de semence.

Après que cet homme eut accompli cette sale besogne à la satisfaction des ministres qui emploient des gens comme Wagner, Nixon et autres, on l'a nommé pour administrer ce fonds de $2,000,000 à $3,000,000 que nous avons voté pour venir en aide au peuple dans un moment de grande crise nationale, et sur la promesse du Gouvernement que le fonds serait sagement et judicieusement administré.

Qu'a fait Leech dans le Manitoba ? Il a cherché quels étaient les conservateurs sur les listes électorales et a passé un trait de plume sur les noms de tous ceux auxquels il pouvait enlever le droit de suffrage. Pourquoi ? Parce qu'il était en quête d'avancement, et parce qu'il croyait—et ce n'est pas une chose qui est à l'honneur du Gouvernement actuel—que le moyen le plus sûr d'obtenir ce qu'il cherchait était de faire quelque chose d'illégal, quelque chose de vilain, quelque chose de méprisable, pour servir ses maîtres.

Et cependant voilà celui que le Gouvernement nomme pour administrer ces fonds. Que pouvons-nous supposer qu'il fera ? Lorsque le moment viendra d'inscrire les demandes il fera exactement comme il a fait au sujet des listes électorales. Il dira : Ah ! voici un conservateur, je vais rayer son nom. Voici maintenant un libéral, je vais bien le traiter.

Or, il se trouve que l'influence néfaste de cet homme est encore à l'œuvre dans le Nord-Ouest, et on lui donne comme moyen d'action de l'argent qui a été voté pour venir en aide à la population. Je dis donc que le Gouvernement insulte à l'opposition et au bon sens du peuple qui, je l'espère, saura la ressentir.

La gauche a soulevé cette question plusieurs fois, et nous voudrions savoir ce qu'a décidé le premier ministre. Va-t-il continuer son rôle de pharisien ? Va-t-il agrandir son phylactère, et faire encore de grandes professions de principes ? Ou bien, pour une fois dans sa vie sera-t-il franc, et va-t-il renier sa promesse en disant qu'il l'a faite dans un moment de faiblesse ?

Quelques VOIX : Très bien !

L'hon. M. FOSTER : Sera-t-il assez franc pour dire qu'il n'a jamais eu l'intention de l'exécuter ? Il s'en moque tous les jours. Pourquoi alors persister dans ces prétentions hypocrites ? Pourquoi les maintenir ? Ce n'est pas un exemple que devraient donner ceux qui sont à la tête du pays. Un gouvernement qui a la prétention d'être un des meilleurs au monde devrait se piquer d'avoir comme trait distinctif celui de tenir toutes ses promesses. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux osera-t-il nous dire que s'il avait réellement désiré agir comme il le devait dans cette affaire, il n'aurait pas pu entre le 12 de ce mois et aujourd'hui se mettre au courant des faits ? S'il avait été animé du désir de faire son devoir, il aurait donné promptement ordre à ces employés de revenir à leur ouvrage. Pourquoi ne le fait-il pas dans ce cas-ci ? La force impulsive n'est pas là. Monsieur l'Orateur, j'ai rempli mon devoir en appelant l'attention de la Chambre sur cette question.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il doit être agréable à cette Chambre et agréable aussi au pays que l'opinion publique se soit tellement réveillée qu'un simple soupçon au sujet de deux employés inférieurs provoque autant d'attention. Il y eut un temps où, quand bien même tous les employés des ateliers de l'Intercolonial auraient été lancés dans une élection, mon honorable ami (M. Foster) ne l'aurait vu.

L'hon. M. PUGSLEY : C'était à l'époque où l'on commandait les bardeaux par télégramme.

L'hon. M. GRAHAM : Oui ; un des principaux sujets de plainte que j'entends depuis que je suis ministre des Chemins de fer est que les employés de l'Intercolonial n'ont pas autant de liberté politique qu'ils avaient autrefois. Mon honorable ami n'a pas été juste, sur la fin de son discours, lorsqu'il a prétendu que depuis le 13 février je n'avais fait aucune tentative de régler cette affaire.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. GRAHAM : Ce que vous avez dit équivalait à cela. L'honorable député a dit que je n'avais fait aucun effort réel. Or, il n'a pas raison de dire cela, et je crois qu'il le sait. Lorsqu'il a appelé l'attention de la Chambre sur cette affaire, je lui ai répondu franchement que je n'en avais eu aucune connaissance. Mais j'ai télégraphié immédiatement pour savoir ce qu'il pouvait y avoir de vrai dans l'accusation. Je ne veux pas me reposer sur de simples soupçons pour accuser quelqu'un. Je ne saurais enjoindre à un employé de cesser

de faire telle chose, lorsque je ne sais pas encore s'il l'a faite. Je ne saurais ordonner à des gens qui sont aussi bons citoyens que moi-même ou que mon honorable ami qu'ils doivent observer certaines règles de conduite rigides, tant que je n'aurai pas constaté qu'il y a nécessité de le faire. Je ne soupçonne pas autant les gens que mon honorable ami le fait généralement. J'ai télégraphié au gérant général, et il m'a répondu en disant qu'Alphonse est à son ouvrage dans la province de Québec.

L'hon. M. FOSTER: Et où était Gaston?

L'hon. M. GRAHAM : Il venait ensuite. Or, quand j'ai appris que l'un de ceux que mon honorable ami soupçonnait était à son ouvrage, je ne crois pas que l'on puisse exiger de moi que je dise à cet homme : Maintenant que je suis informé que vous êtes à l'ouvrage, vous devez y rester. L'autre n'était pas à sa besogne. J'ai télégraphié pour savoir où il était, et pour lui dire que le département des Chemins de fer et des Canaux ne voulait pas enlever aucune liberté politique aux employés de l'Intercolonial, ni les empêcher de voter comme bon leur semblait, mais que le Gouvernement ne voulait pas qu'ils prissent une part active dans les élections fédérales ou provinciales.

J'ai reçu depuis un télégramme me disant qu'Alphonse avait passé le dimanche à Moncton. J'ai télégraphié de lui transmettre les mêmes injonctions. Mon honorable ami ne peut certainement pas me demander de faire plus que cela, et, en agissant ainsi, je crois remplir mon devoir envers la Chambre, envers le pays et envers moi-même.

J'ai déclaré clairement que je ne voulais pas que les employés de l'administration prissent part aux élections fédérales ou provinciales, et je ne crois pas que l'on puisse démontrer par des faits que ces employés, depuis que j'ai envoyé ces télégrammes, se soient mêlés aux élections. Je ne vois pas ce que j'aurais pu faire plus que cela. Je déclare de nouveau que telle est mon opinion et que je désire qu'on s'y conforme.

D'un autre côté, mon honorable ami nous a donné, l'autre jour, lecture d'un télégramme qui disait en substance que quelqu'un avait entendu l'un de ces Leblanc dire qu'il allait ouvrir une salle de comité électoral. Je ne sais pas s'il en a ouvert une, et réellement je ne crois pas qu'il l'ait fait. Mon honorable ami nous lit aujourd'hui deux affidavit. Mais il n'est pas juste de condamner une personne même sur des affidavit. Naturellement je ne voudrais pas attaquer l'honorabilité de ceux qui ont signé ces affidavit ; mais je crois que nous ferions mieux d'attendre pour nous prononcer; ces affidavit peuvent peut-être avoir une portée toute différente. Si l'on examine la question d'une manière impartiale, sans chercher à en tirer un argument politique, je crois que mon honorable ami devra admettre que le département des Chemins de fer et des Canaux a fait son devoir.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je me joins à mon honorable collègue (M. Graham) pour féliciter mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster) d'avoir si grandement modifié ses vues sur la conduite que doivent tenir les fonctionnaires dans les élections. Je me rappelle très bien qu'autrefois il ne professait pas, bien qu'il ait pu les énoncer quelquefois, et je lui demande pardon si je l'offense—les mêmes principes qu'il prêche aujourd'hui.

Cela ne m'étonne pas que, quelquefois, des fonctionnaires publiques qui peuvent avoir des sympathies très prononcées pour le gouvernement fédéral ou pour un gouvernement provincial, soient tentés de prendre une petite part dans une élection lorsqu'ils voient un si grand nombre de conservateurs à l'emploi des gouvernements dans les différentes provinces—et je veux parler surtout de ma province—aient pu, impunément, avec la permission du gouvernement fédéral, pendant dix ans, prendre une part active aux luttes électorales dans l'intérêt du parti conservateur. J'admets que ce n'est pas une chose désirable, c'est quelquefois très ennuyeux et très irritant pour les libéraux, mais cela n'empêche pas que le gouvernement conservateur a laissé faire la chose et n'a pris aucune mesure pour y mettre un terme. Je suis très heureux aussi que mon honorable ami (M. Foster) ait fait en ma présence les déclarations qui me concernent, car cela me permet d'y répondre immédiatement. Dans ce cas-ci il n'a pas suivi l'exemple donné par deux citoyens de la province qu'il avait autrefois l'honneur de représenter, et qui m'ont, en mon absence, accusé d'intervenir dans les élections provinciales, et qui aussitôt après sont descendus en toute hâte dans la province pour combattre en faveur du parti opposé.

Au sujet de ce que je puis avoir dit dans le Nouveau-Brunswick je ne craindrais pas et n'aurais pas honte de répéter devant cette Chambre toutes les paroles que j'y ai prononcées.

Je n'ai fait aucune promesse aux électeurs du Nouveau-Brunswick, pour les engager à voter en faveur du gouvernement provincial. Cela ne m'était pas nécessaire. Il me suffisait de montrer ce qu'avait fait le parti libéral dans le passé dans tout le Canada et dans les Provinces maritimes. Je dois avouer que la conduite politique de mon honorable ami (M. Foster) qui a autrefois représenté mon comté natal dans le Nouveau-Brunswick et qui maintenant représente Toronto-nord, me fournissait un bon thème, et même un très bon sujet sur lequel je pouvais discourir avec les électeurs de la province. Pendant les nombreuses années qu'il a représenté le Nouveau-Brunswick dans le Gouvernement jusqu'au moment où le parti conservateur est descendu

du pouvoir, mon honorable ami a gouverné d'une façon qui était hautement désapprouvée par les électeurs du Nouveau-Brunswick et des Provinces maritimes en général. Il n'a jamais semblé être imbu de l'idée que nous nous plaisons à appeler dans les Provinces maritimes l'idée canadienne, l'idée de faire passer le commerce par les ports canadiens, et il a permis, et le Gouvernement dont il était membre a permis aux paquebots transatlantiques subventionnés par le Gouvernement pour le transport des dépêches, d'avoir leur terminus à un port étranger, et contribuer ainsi à développer une ville étrangère aux dépens du Canada. Il m'a été facile de montrer le contraste entre le politique du Gouvernement actuel et celle du Gouvernement précédent, et tout ce que j'ai fait a été de faire voir au peuple que la politique du Gouvernement actuel était de travailler autant qu'il le pouvait au développement des ports canadiens. Il m'a été facile de démontrer que la ville de Saint-Jean, la grande métropole commerciale du Nouveau-Brunswick que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, bénéficierait immensément de notre politique, et que le résultat serait un accroissement considérable de sa prospérité et de sa population. Pour ma part je ne vois rien de mal si j'ai dit ces choses-là. Il me semble qu'un homme public a parfaitement raison et a le droit de dire aux électeurs auxquels il s'adresse qu'il est fier du parti auquel il appartient, de leur faire voir quel est le passé de ce parti et de leur demander de montrer par leurs votes qu'ils l'approuvent.

Mais la plainte particulière que l'on porte, c'est que j'aurais dit que l'on faisait du dragage dans la baie Courtenay. Mon honorable ami a même dit à cette Chambre que j'avais voulu faire croire aux électeurs que ces travaux seraient faits par le département que j'ai l'honneur de présider. Bien loin de cela, j'ai expliqué distinctement que mon département n'entreprendrait pas et ne pouvait pas entreprendre de faire cette dépense. J'ai dit en outre aux citoyens de Saint-Jean que s'ils croyaient que leur ville deviendrait l'un des terminus du Transcontinental national, ils devraient entreprendre eux-mêmes ces travaux, et tout heureusement le premier ministre du gouvernement du Nouveau-Brunswick se trouvait à Saint-Jean ce jour-là, et il déclara qu'il était disposé a coopérer avec la ville de Saint-Jean pour faire les sondages nécessaires afin de connaître le meilleur endroit où pourraient être construits les bâtiments du terminus du Transcontinental.

Ce n'était certainement pas offrir aux électeurs de fausses espérances que d'appeler leur attention sur le fait que le Transcontinental national, entièrement en voie de construction depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, va ouvrir à la colonisation une immense étendue de pays très fertile, et qu'avant que plusieurs années se soient écoulées ce chemin aura un trafic qui cherchera son débouché, en été à Montréal, à Québec et probablement d'autres ports du Saint-Laurent, et en hiver à Saint-Jean, à Halifax et autres ports des Provinces maritimes.

Je n'ai certainement pas commis de faute en disant ces choses aux électeurs, et je crois que c'était mon devoir de les dire. Je suis fier de la politique suivie par le Gouvernement sur toutes les autres questions. Pour montrer que je n'ai pas dit ces choses simplement parce qu'il y avait une élection dans le Nouveau-Brunswick, je puis dire, et j'en suis fier, que tout récemment je suis allé sur les rives de la baie Georgienne, et que j'y ai trouvé le même sentiment national canadien qui existe dans le Nouveau-Brunswick ; j'y ai vu le même désir de créer des ports canadiens sur l'Atlantique par lesquels on ferait passer le trafic de l'Ouest qui prend aujourd'hui la route des ports américains. C'est une bonne politique, c'est une politique de progrès, c'est une politique canadienne, c'est une politique que nous devrions prêcher avec persistance, afin que chaque citoyen du Canada, de l'Atlantique au Pacifique, se fasse bien à l'idée qu'il est citoyen d'un grand pays qui se développe continuellement, et qu'à mesure que le commerce de l'Ouest augmentera, toutes les parties du Canada, particulièrement les provinces de l'Est, auront leur part d'avantages dans ce développement.

Voilà tout ce que j'ai fait. J'ai exposé cette magnifique politique canadienne aux électeurs. Je lui ai parlé des magnifiques résultats qu'elle doit produire en toute probabilité, et j'ai constaté que la lutte qui se fait actuellement dans le Nouveau-Brunswick qui, grâce principalement à la conduite de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et de ses amis politiques dans cette Chambre, est devenue une lutte de parti politique. Depuis de nombreuses années dans la politique provinciale il n'y avait pas de partis, mais mon honorable ami, qui était le chef du parti conservateur dans le Nouveau-Brunswick, convoqua ses partisans et leur dit qu'il était dans l'intérêt public et dans l'intérêt du parti conservateur que, dans la politique provinciale comme dans la politique fédérale, les partis fussent tranchés, bien qu'à cette époque plusieurs conservateurs éminents, entre autres des hommes comme le colonel Chipman, de Saint-Stephen, et M. George Clarke, tous deux membres de la législature et conservateurs très estimés dans la province, nous donnassent leur appui.

L'hon M. EMMERSON : Et M. Fowler aussi.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne parle pas de M. Fowler dans le moment. Je préfère borner mes remarques à ceux que j'ai nommés, parce que c'étaient des membres éminents du parti conservateur et appuyaient toujours le gouvernement provincial.

Répondant à l'appel de l'honorable député de Toronto-nord, pressés comme ils l'étaient de travailler dans l'intérêt du parti conservateur, ces députés se sont séparés, ont retiré leur appui au gouvernement provincial dans lequel ils avaient pleine confiance, et qui, d'après eux, administrait les affaires de la province de la manière la plus prudente, la plus économique et en même temps la plus progressive. La lutte actuelle dans le Nouveau-Brunswick est donc, dans une grande mesure, une lutte, fédérale, et j'ai le droit de dire à l'opposition et au parti conservateur :

Etait-il peu convenable de ma part de me rendre, comme je l'ai fait, dans ma province natale pour demander à mes amis libéraux de se rallier autour des candidats qui appuient le gouvernement provincial ? J'ai cru devoir agir ainsi, mais tout en accomplissant cette tâche, je n'ai pas fait de promesses. Je n'ai jamais dit à la population de cette partie du pays que si elle ne votait pas en faveur du gouvernement provincial actuel, certains travaux ne s'exécuteraient pas. Je n'ai pas non plus promis l'exécution de certains ouvrages si le vote de cette province favorisait le parti au pouvoir. Non, mais j'ai fait ce que j'avais le droit de faire; j'ai signalé les résultats de la politique de ce Gouvernement pour la population des Provinces maritimes et j'ai demandé à cette dernière d'approuver cette politique, d'avoir confiance en notre programme.

M. W. G. GANONG (Charlotte) : Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) est un homme de coïncidences. Nous le connaissions en cette qualité depuis un grand nombre d'années, mais elle est certainement étrange cette coïncidence qui réunit à un endroit particulier, le même jour, mon honorable ami et le premier ministre du Nouveau-Brunswick. On doit certainement s'étonner de ce que l'honorable ministre des Travaux publics ait parlé si longuement des ouvrages que le Gouvernement fédéral peut faire exécuter. Il a oublié l'allusion qu'il a faite au dragage de la rivière Miramichi qu'on réclame avec insistance, de même qu'il ne se souvient plus de ce qu'il a dit à propos du redoublement de la voie de l'Intercolonial entre Moncton et Halifax. Il y a beaucoup de choses que l'honorable ministre a tout intérêt à oublier. Je ne veux pas le suivre dans tous les détours qu'il a pris pour expliquer sa conduite, mais il y a un ou deux faits auxquels je voudrais faire allusion. Nous savons combien il est facile pour le ministre des Travaux publics de faire des promesses à la population du Nouveau-Brunswick au cours des élections provinciales. Nous n'ignorons pas la nature des promesses ainsi faites.

L'hon. M. PUGSLEY : Quelles sont ces promesses?

L'hon. M. GANONG : Celles qui se rapportent au creusage de la rivière Miramichi.



L'honorable ministre n'a peut-être pas signé de sa main cette promesse, mais il sait qu'il a parlé de l'opportunité d'exécuter cet ouvrage.

L'hon. M. PUGSLEY : Si mon honorable ami veut me le permettre.

M. GANONG : Servez-vous de votre propre remède, car il vous fera du bien.

L'hon. M. PUGSLEY : A propos de ce dragage de la rivière Miramichi, je dois dire que lorsque je devins ministre des Travaux publics, j'ai constaté que mon prédécesseur avait, deux années auparavant, décidé l'exécution de ces travaux.

M. GANONG : C'était pour obtenir quelques suffrages. Mais quant à ce qui se rapporte au comté de Charlotte dont les intérêts me touchent plus particulièrement, je veux savoir si l'honorable premier ministre a délégué à M. le sénateur Gillmor, par l'intermédiaire de mon honorable ami (M. Pugsley), le droit de promettre l'exécution de certains ouvrages publics. J'étais dans ce comté vendredi dernier, et à cette date on avait calculé à $100,000 le coût des travaux publics qu'on avait promis d'exécuter dans cette circonscription électorale.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que mon honorable ami va dire que nous sommes la cause de cette tempête violente qui a détruit les ouvrages qui existaient déjà.

M. GANONG : M. le sénateur Gillmor est tellement connu que lorsqu'il faisait partie de cette Chambre, comme certains d'entre nous pouvons nous le rappeler, on le désignait toujours sous le prénom abrégé de "Dan." Il demeure à Montréal mais dans la circonscription sénatoriale qu'il représente est compris le comté de Charlotte. S'il n'a aucune autorité pour parler comme il l'a fait, la population du comté de Charlotte voudrait connaître ce détail et obtenir une déclaration du premier ministre à cet effet. Les électeurs de Charlotte désirent savoir si mon honorable ami veut poser comme l'auteur de tout ce qui se fait de bien sous la calotte des cieux tout en refusant d'assumer la responsabilité de tous ces faits que nous signalons. Il y a un grand nombre de cas que nous pourrions signaler au premier ministre, mais nous attendrons à plus tard pour accomplir cette besogne. Je veux m'occuper surtout de l'objet de ma visite dans ce comté. L'association ministérielle de la rivière Sainte-Croix m'a demandé ainsi qu'à des citoyens importants de cette région, de dire si nous serions disposés à signer une convention d'après laquelle on ferait une élection suivant les dispositions des lois électorales du Nouveau-Brunswick qui ont été, en réalité, préparées principalement par mes honorables amis de la droite, l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) et le ministre actuel des Travaux publics (M. Pugsley). Il y a eu une semaine vendredi dernier, c'est-à-dire le 14 février au

soir, que s'est tenue une réunion importante de cette association. Un grand nombre de libéraux et beaucoup de conservateurs y assistaient, et bien que ce fût une assemblée des deux partis qui professaient des opinions politiques différentes, jamais réunion plus harmonieuse n'a existé, je crois. On en est venu à une entente et je veux lire pour mieux renseigner la Chambre les résolutions adoptées. Les voici :

Attendu que l'association ministérielle de la vallée de Sainte-Croix a fait remarquer aux deux partis intéressés dans la présente campagne politique l'opportunité de faire les élections prochaines sans avoir recours à des moyens injustes ou illégaux pour s'assurer des suffrages, il est en conséquence résolu:

Premièrement—Nous reconnaissons que dans aucune circonstance aucun des candidats, aucun agent des candidats, aucune personne représentant les candidats ne devra directement ou indirectement se servir d'argent, de liqueurs ou de toute autre considération à l'avantage de l'un ou de l'autre des candidats en lisse dans le but de s'assurer de la présence d'un électeur au bureau de votation ou d'empêcher cet électeur d'exercer son droit de suffrage, ou de l'influencer quant à ce suffrage, ou pour aucune fin se rapportant à l'élection, en dehors du paiement des factures pour les impressions nécessaires, pour le loyer des salles et pour d'autres dépenses légitimes mentionnées dans la loi relative aux élections contestées;

Deuxièmement—Que chaque comité déposera à la St. Stephen's Bank une somme de $1,000 qui servira à acquitter les frais des poursuites instituées contre chacun et contre tous ceux qui enfreindront cette résolution ou les dispositions de la loi électorale, ce fonds devant être, à cette fin, sous le contrôle d'un comité de cinq membres composé de deux personnes qui seront nommées par le comité de l'opposition, deux autres qui seront choisis par le comité ministériel, le cinquième membre devant être le président de l'association ministérielle de la vallée de Sainte-Croix, tout cela suivant ce qu'en décidera la majorité du comité;

Troisièmement—Que toutes les promesses, s'il s'en trouve, que toute récompense, fonction ou rémunération accordée en vue de corrompre les électeurs au cours de cette campagne déjà faites ou accordées seront annulées et qu'on ne les répètera plus à l'avenir;

Quatrièmement—Que ces résolutions soient signées par les représentants du comté de Charlotte au Sénat et à la Chambre des communes du Canada par chacun des candidats maintenant nommés, par tous ces candidats, et par vingt représentants en vue de chaque parti qui seront choisis par le comité représentant le parti adverse;

Cinquièmement—Que chaque partie à cette convention n'enverra que des agents autorisés par les candidats aux différents bureaux de votation pour y faire de la propagande le jour du scrutin;

Sixièmement—Que chacun des membres de ce comité et que tous ceux qui signeront ces résolutions devront employer tous les moyens raisonnables possibles pour faire observer ces résolutions; ils devront faire connaître tout ce qui constitue une violation de ces résolutions aux membres, ou au moins à l'un des membres du comité nommé pour surveiller la mise en vigueur de cette convention, et ils devront prendre tous les moyens nécessaires pour poursuivre et faire condamner celui qui se rendrait coupable d'une infraction à ces résolutions;

Septièmement—Qu'on obtienne des représentants du comté de Charlottetown au Sénat et à la Chambre des communes, de tous les candidats à cette élection qu'ils signent ces résolutions au cours de la semaine qui va suivre; que le dépôt de $2,000 soit fait et qu'on obtienne les signatures des vingt membres de chaque partie dans les sept jours qui vont suivre; autrement ces résolutions n'auront aucun effet;

Daté à St-Stephen, Nouveau-Brunswick, le 14 février 1908.

Ce délai de sept jours expirait vendredi soir, et je remarque dans la "Gazette" de ce jour que nos amis libéraux, au moins ceux qui représentent le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ont tous signé ces résolutions, à l'exception de M. le sénateur Gillmor. On a invoqué plusieurs excuses ; ainsi on a prétendu que le dépôt était trop considérable. On manque grandement de fonds dans cette province, à l'heure qu'il est, et cet état de choses se continuera tant que l'honorable ministre ne fera pas une autre visite dans cette partie du pays. On a demandé que ce dépôt fut réduit à $500, ce à quoi l'opposition a consenti—mais on a trouvé d'autres raisons pour échapper à l'obligation contractée. Qu'a dit mon honorable ami ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je faisais une simple observation à mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster).

L'hon. M. FOSTER : C'était un aparté.

M. GANONG : Mon honorable ami a tout ce qu'il lui faut de la part de ses amis de Montréal qui possèdent de l'argent. Qu'il se montre donc ici aussi osé qu'il l'est en dehors de la Chambre. Alors son ami l'ex-ministre aura quelque chose à dire au sujet des $25,000 que ses amis ont envoyés de Montréal pour le faire échouer dans son élection. Il y a de l'argent en abondance qu'on peut se procurer à volonté. Je sais que dans le comté de Charlotte, on peut obtenir certaines choses...

L'hon. M. PUGSLEY : Je serai très heureux...

M. GANONG : C'est le prix d'achat que vous avez payé pour vous procurer un candidat à la dernière élection.

L'hon. M. PUGSLEY : Je serai très heureux que l'honorable député fasse une motion relative à ce sujet, quand il lui plaira.

M. GANONG : Vous pourrez être servi à souhait. Toute la difficulté provient de ce que M. le sénateur Gillmor, représentant du Gouvernement dans ce comté, représentant

du premier ministre en tant qu'il s'agit de cette question, a refusé de signer cette convention ; le très honorable chef de la droite ne peut nier l'évidence des faits, et dans ce cas il doit répudier ici les promesses faites par M. le sénateur Gillmor s'il ne veut supporter l'opprobre qui s'attache au fait d'avoir conclu cette convention ou l'avoir permise dans l'unique but d'influencer les électeurs de ce comté. La difficulté provient peut-être de ce que M. Gillmor aurait trop d'ouvrage d'ici au jour de la votation pour répudier toutes les promesses qu'il a faites. Il s'est tenu dans le comté de Charlotte depuis trois semaines, travaillant avec ardeur, et il ne pourrait dans une seule semaine répudier toutes les promesses faites par lui jusqu'à ce jour. L'une des conditions de cette convention l'obligeait à retirer toutes les promesses faites, et j'imagine que le temps lui manque pour cela.

M. BERGERON : Est-ce là l'une des raisons qui l'engage à ne pas signer cette convention ?

M. GANONG : Probablement. Quoi qu'il en soit, il est évident que l'honorable sénateur a refusé de signer ce document, de même qu'il est hors de tout doute qu'il a prétendu agir d'après l'autorité du ministre des Travaux publics.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.): Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) a pris un ton indigné et quelque peu pathétique à propos de l'attitude prise par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) en soulevant cette question ici. Il me semble que l'honorable ministre n'apprécie pas bien la situation Il a prétendu que ses réponses étaient spécialement justes. A mon sens, s'il veut bien me permetre de le lui dire, elles étaient peut-être un peu indirectes chaque fois que cette question a été soumise à l'attention de la Chambre ; elles ont revêtu même un certain degré de pétulance dans une circonstance au moins, si j'en crois l'impression qu'elles m'ont fait alors, et j'ose espérer qu'en avançant cela on n'inférera pas que je veux attaquer sans motif mon honorable ami. La façon de procéder de l'honorable ministre et cette légèreté avec laquelle il a semblé envisager toute cette question, indiquaient qu'il ignorait que la Chambre eût adoptée une résolution proposée comme amendement à la motion lui demandant de se former en comité pour délibérer les subsides, motion acceptée par le très honorable premier ministre lui-même. Cette résolution est ainsi conçue :

Que s'il est désirable que tout fonctionnaire du gouvernement du Canada jouisse d'une parfaite liberté d'opinion en politique, et de l'entier exercice de ses droits à ce sujet, aucun fonctionnaire ne peut livrer ou avoir la permission de se livrer à un travail quelconque, dans l'intérêt d'un parti, dans l'élection d'un représentant à la législature provinciale ou au parlement fédéral.



Un membre de cette Chambre, sous sa propre responsabilité, à lu ici un télégramme disant qu'un homme digne de foi l'avait informé que deux fonctionnaires de l'Etat dans plus d'une circonstance avaient fait de la propagande dans les élections actuellement pendantes au Nouveau-Brunswick ; l'honorable ministre des Chemins de fer a promis une enquête. Il lui est arrivé, non pas de son propre mouvement, mais lorsque cette question fut mentionnée de nouveau, de déclarer qu'un de ces employés avait repris son travail et que l'autre se trouvait à Moncton. Si la résolution adoptée par cette Chambre signifie quelque chose, on pourrait supposer que l'honorable ministre aurait été prêt à dire à la Chambre si oui ou non ces fonctionnaires-là avaient fait un travail de partisan, en ajoutant que le Gouvernement avait ou non l'intention de considérer comme lettre morte la résolution adoptée unanimement par cette Chambre.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami a oublié, ou c'est peut-être moi qui ai oublié ce qui s'est passé. Le premier télégramme disait qu'un des nommés Leblanc avait déclaré qu'il allait ouvrir une salle de comité. C'était là l'accusation portée contre lui, si je me rappelle bien.

L'hon. M. FOSTER : Et qu'il était aussi engagé dans une propagande politique.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai télégraphié pour m'assurer du fait et j'ai donné la réponse que j'ai reçue, c'est-à-dire que M. Leblanc était chez lui le dimanche et qu'il était retourné à son ouvrage dans la province de Québec. C'est un agent voyageur. Je ne pouvais faire plus que je n'ai fait.

M. R. L. BORDEN : J'apprécie tout cela, mais la question en discussion n'est pas réglée.

Il ne s'agissait pas de savoir si ce monsieur était chez lui le dimanche, ni s'il s'était rendu à l'église ce jour-là ; le fait important pour cette Chambre, c'était de connaître si cet homme-là s'était rendu coupable de ce dont on l'accusait, et c'était la question à laquelle l'honorable ministre aurait dû répondre. Bien qu'on ait informé le Gouvernement de cette prétendue ingérence de ses employés, il n'a énoncé aucune attitude définie, et il a fallu qu'un citoyen déclarât sous serment que ces gens-là s'étaient mêlés des élections provinciales ; c'était une faute qu'on leur imputait. La question est maintenant celle-ci : le Gouvernement a-t-il l'intention de permettre à ses fonctionnaires de traiter avec mépris cette résolution unanime de la Chambre ? Quand ses employés sont accusés d'avoir violé cette résolution, suffit-il au ministre d'informer la Chambre qu'un de ces hommes-là passe le dimanche chez lui et qu'on espère que l'autre retournera bientôt à son travail dans la province de Québec ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai jamais avancé cela.

M. R. L. BORDEN : Quelle déclaration avez-vous faite ?

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami prétend citer ce que j'ai dit, mais alors il devrait rapporter mes paroles aussi exactement que possible.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que je m'efforce de faire.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai rien dit qui ressemble à ce que m'attribue l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Alors qu'a dit l'honorable ministre ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas dit qu'un des messieurs Leblanc était chez lui le dimanche et que l'autre allait retourner à son travail ; je n'ai pas parlé de ce dernier.

M. R. L. BORDEN : Qu'a dit l'honorable ministre au sujet de l'autre Leblanc ?

L'hon. M. GRAHAM : Si l'honorable chef de l'opposition veut rapporter ce que j'ai dit, qu'il le fasse exactement.

M. R. L. BORDEN : Si mon honorable ami ne veut pas faire de déclaration, j'assumerai cette tâche pour lui.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai déjà fait une fois ma déclaration.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami n'a pas cru utile de corriger ce que j'ai dit et, dans ce cas, je devrai laisser la question en l'état.

L'hon. M. GRAHAM : Parfait, quant à moi.

M. R. L. BORDEN : Alors, pourquoi l'honorable ministre m'a-t-il interrompu, s'il voulait laisser la question en l'état où elle se trouvait?

L'hon. M. GRAHAM : Non pas en l'état où elle se trouvait, mais en celui où elle se trouve.

M. R. L. BORDEN : Je comprends: l'honorable ministre ne croit pas opportun de corriger sa déclaration et il est prêt à la laisser exactement telle que je l'ai rapportée.

L'hon. M. GRAHAM : Pas du tout.

M. R. L. BORDEN : Il importe sérieusement de savoir si les fonctionnaires peuvent faire fi d'une résolution unanime de cette Chambre dans une matière importante. Ces hommes-là peuvent travailler une semaine ou dix jours durant dans une campagne électorale, avant qu'un membre de cette Chambre ait été mis au courant du fait, et le ministre des Chemins de fer ou tout autre ministre peut prendre quatre, cinq jours ou même toute une semaine pour se procurer un renseignement plus ou moins satisfaisant quant au travail accompli par ces employés, et alors la seule satisfaction que peuvent obtenir la Chambre et le pays, c'est d'apprendre qu'un ou l'autre de ces hommes-là a repris son travail, sans fournir la moindre information de nature à indiquer si cet employé a fait de la propagande politique, sans nous faire connaître l'attitude que le Gouvernement va tenir à l'égard de ces gens qui ont délibérément fait un travail de partisan, contrairement à la résolution unanime de cette Chambre, acceptée par les ministres actuels. Sur tout cela le ministre des Chemins de fer n'a fourni le moindre renseignement à la Chambre.

Parlons maintenant de l'honorable ministre des Travaux publics. Sur cette question il s'est montré tout aussi doucereux qu'il l'a été sans doute au Nouveau-Brunswick. Il nous dit qu'il n'a pas fait de promesses. Mais il sait parfaitement bien qu'il peut faire ce qui constitue en réalité des promesses sans employer un langage très explicite ; il peut jeter dans l'esprit de toute une population des espérances, en faisant précisément ce qu'il a fait à Miramichi. Il dit que tout cela relève de la politique fédérale en tant que le Nouveau-Brunswick est concerné. Qui a rendu fédérales ces questions-là? L'honorable ministre des Travaux publics a pris tous les moyens pour qu'il en fût ainsi, en se rendant au Nouveau-Brunswick pour s'y allier avec le gouvernement provincial et pour s'efforcer d'influencer les électeurs en faisant miroiter à leurs yeux l'espérance, le motif que si le gouvernement provincial était maintenu au pouvoir, ces ouvrages fédéraux seraient exécutés et que son pouvoir serait renforcé d'autant. En disant qu'il a employé les mots " mon pouvoir serait renforcé d'autant," je cite, si je ne me trompe, les expressions mêmes qu'il a employées. Inutile pour le ministre des Travaux publics de supposer qu'un seul membre de cette Chambre, qu'un seul citoyen de ce pays se laissera prendre à l'explication qu'il nous a fournie aujourd'hui. Le leurre est trop transparent, ma foi.

Il se rend à Miramichi, il veut renforcer son influence, il signale la nécessité de creuser la rivière Miramichi ; il va ensuite à Saint-Jean et à Moncton et partout où il passe, il signale la nécessité d'une double voie pour l'Intercolonial de Saint-Jean à Halifax, mais il veut renforcer son influence dans toutes ces questions-là. Or il n'atteindra son but d'une manière efficace que si l'on ramène au pouvoir le gouvernement provincial, et il fait voir les grands avantages que la cité de Saint-Jean retirerait de tous ces travaux-là, si son influence est accrue par l'élection de cinq ou six députés qui appuieraient le gouvernement actuel au parlement provincial et que cette ville élit. Et il prétend que cette Chambre et que le pays ne comprennent pas qu'il ne fait pas servir les faveurs et l'aide que peut accorder ce Gouvernement aux fins d'influencer les électeurs de cette province ! Je puis dire à l'honorable ministre des Travaux publics, avec tout le respect possible, que ni la

Chambre, ni le pays n'accepteront un argument semblable. Il y a plus, nous n'avons pas encore obtenu de déclaration catégorique du ministre des Travaux publics ou du premier ministre, nous disant si le ministre des Travaux publics a reçu du cabinet l'autorisation de se rendre au Nouveau-Brunswick, à cette époque spéciale, pour expliquer la nécessité de ces ouvrages et pour promettre que ces derniers seront exécutés, à condition toutefois que l'influence du ministre soit fortifiée par l'élection d'un nombre de députés libéraux suffisant pour maintenir au pouvoir le gouvernement provincial.

L'hon. M. PUGSLEY : Je sais que mon honorable ami ne veut pas rapporter inexactement ce que j'ai dit.

M. R. L. BORDEN : Non, certainement.

L'hon. M. PUGSLEY : Je puis lui affirmer que je n'ai pas fait de déclaration allant à dire que ces travaux importants seront exécutés. Tout ce que j'ai voulu dire avait trait à certaines matières relevant de mon département. Quand au comté de Charlotte, je pourrais dire qu'il n'y a pas bien longtemps il y a moins de deux ou trois semaines, une tempête violente a visité ces parages où elle a causé des dommages énormes ; j'ai envoyé sur les lieux mes ingénieurs, ainsi qu'il était de mon devoir de le faire, me semblait-il, pour juger des dommages et pour prendre les moyens nécessaires de réparer aussi promptement que possible les dégats considérables causés par cet ouragan ; de plus, si on ne réparait pas les ouvrages ainsi détruits en partie, les pêcheurs et la population de cette région en éprouveraient un préjudice désastreux.

M. GANONG : Mon honorable ami voudra-t-il me permettre de l'interrompre ?

L'hon. M. PUGSLEY : Certainement.

M. GANONG : Je tiens à rappeler à l'honorable ministre qu'il a fait sa principale promesse avant que l'orage dont il parle eût ravagé cette région.

L'hon. M. PUGSLEY : Il n'en est pas ainsi.

M. LENNOX : C'est cette promesse qui a occasionné cette tempête.

M. R. L. BORDEN : Cela me semble une coïncidence qui va un peu loin. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics est capable d'expliquer sa conduite sous un jour des plus favorables, en invoquant les excuses les plus plausibles. Qu'on ne lui permette pas un seul instant de diminuer l'appréciation que je fais de son habileté sous ce rapport. Je réalise parfaitement combien est grande cette habileté; cependant, tout en tenant compte de la façon engageante qu'il a employée pour nous présenter son argumentation, à quoi se résume tout cela? A ceci : le Gouvernement fédéral fera encore exécuter des ouvrages dans la province du Nouveau-Brunswick, mais il est excessivement à désirer que l'influence du ministre soit augmentée et maintenue, qu'on puisse lui tenir les mains élevées ainsi qu'on l'a fait pour Moïse, il y a des siècles, par le maintien au pouvoir du gouvernement provincial actuel. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics sait exactement ce que cela signifie, ce qu'il avait dans son esprit et le premier ministre lui-même est tout aussi bien renseigné sous ce point-là. Il est important que la population du Canada sache et comprenne si oui ou non ces promesses—je continuerai à employer ce terme, en dépit de la déclaration du ministre des Travaux publics—relativement à l'aide et à l'ingérence du gouvernement fédéral dans les élections provinciales, ont été faites avec le consentement du premier ministre, et si oui ou non les promesses faites par un sénateur de ce pays dans le comté de Charlotte ont été énoncées du consentement du cabinet, de celui du premier ministre ou du ministre des Travaux publics. Si j'ai bien compris ce qu'a dit mon honorable ami de Charlotte, monsieur le sénateur Gillmor a déclaré formellement que les promesses qu'il avait faites dans ce comté, et dont l'exécution entraînerait une dépense considérable des deniers publics, avaient reçu l'approbation et la sanction du ministre des Travaux publics. Mon honorable ami (M. Pugsley), au cours de ses observations, bien qu'il se soit occupé d'un grand nombre de sujets qui se rapportaient d'une façon assez éloignée à la question en discussion, a négligé de mentionner ce qu'avait avancé l'honorable représentant de Charlotte.

L'hon. M. PUGSLEY : Il a parlé après moi.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a interrompu mon honorable ami de Charlotte sur les autres points, mais il s'est bien gardé de risquer la moindre interruption sur ce point-là ou de donner à la Chambre une explication quelconque. Dans ces circonstances, j'estime qu'on a bien fait d'appeler sur cette affaire l'attention de la Chambre et nous écouterons avec intérêt la déclaration que nous ferait le premier ministre au sujet de la politique que le Gouvernement entend suivre dans cette affaire.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis certainement me plaindre de ce qu'on ait appelé sur cette affaire l'attention de la Chambre, bien que je constate avec regret qu'on a mêlé à cette discussion beaucoup de choses qui y sont absolument étrangères. Quant au blâme que mon honorable ami de Toronto-nord a cherché à imputer au Gouvernement dans cette affaire, je n'hésite aucunement à le discuter d'une manière loyale et sans détour aucun. Ce sujet n'est pas nouveau, certes ; au contraire, depuis que je fais partie du Parlement, chaque fois que des élections provinciales se développaient, j'ai toujours entendu des députés se

plaindre de ce que le Gouvernement au pouvoir, soit qu'il fût conservateur, soit qu'il fût libéral, prenait part à la lutte et permettait à ses fonctionnaires de suivre cet exemple. Discutons d'abord la question posée en premier lieu, c'est-à-dire la part que doivent prendre les employés du Gouvernement dans les élections provinciales actuelles du Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami de Toronto-nord, je regrette de le dire, s'est servi d'un langage violent en discutant cette question ; mais lorsqu'il a employé des expressions comme celles-ci : " moments de faiblesse ", il a oublié peut-être ce qu'il a fait dans le passé. J'estime que nous pourrions discuter une question de ce genre sans essayer de jeter de la boue sur l'un ou sur l'autre parti. Je reconnais avec lui, et je crois qu'il en est ainsi de tous les membres de cette Chambre, que les employés de ce Gouvernement ou de n'importe quel autre gouvernement ne devraient pas avoir le droit de prendre une part offensive dans les élections quand il s'agit des élections fédérales. Ainsi que l'ont dit avec raison l'honorable leader de l'opposition et l'honorable député de Toronto-nord, les fonctionnaires de ce Gouvernement reçoivent des appointements qui sont payés par toute la population du pays, et voilà pourquoi, ainsi qu'on l'a affirmé dans une résolution de cette Chambre, on ne devrait pas leur permettre de prendre une part offensive aux élections fédérales.

En agissant ainsi—je le sais par ma propre expérience—ils créent dans le pays un scandale et même plus qu'un scandale, un sentiment d'animosité contre eux-mêmes. On sent que ce n'est pas là la place de ces fonctionnaires ; que ces derniers devraient plutôt remplir leurs devoirs officiel et que tout ce qu'on pourrait leur permettre de faire—et sur ce point nous nous accordons tous—c'est de déposer leur suffrage.

Mais dans le cas actuel, il ne s'agit pas d'élections fédérales mais d'élections provinciales. Quant à moi et quant à l'honorable ministre des Chemins de fer, nous croyons que le même principe devrait s'appliquer dans les deux cas.

Je suis surpris de constater que l'honorable leader de l'opposition tente de jeter du discrédit sur l'honorable ministre des Chemins de fer dans tout cela, puisque ce dernier a déclaré, non seulement une fois mais encore à deux reprises—et, j'ai le regret de le dire, alors qu'il pouvait être entendu de l'honorable leader de l'opposition—qu'il avait donné des ordres très sévères pour qu'aucun employé de l'Intercolonial ne prît la moindre part à ces élections du Nouveau-Brunswick. Que pouvait-il faire de plus ? L'honorable député de Toronto-nord a, il y a quelques jours, appelé l'attention de la Chambre sur une déclaration à l'effet que certains fonctionnaires de l'Etat avaient pris part aux élections provinciales du Nouveau-Brunswick. La première chose que fit mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer fut de s'enquérir si cette déclaration relative à ces deux employés était vraie ou fausse. Il a dit alors qu'il avait envoyé des instructions au gérant de l'Intercolonial, M. Pottinger, lui disant d'avertir ses fonctionnaires et tous les autres employés de l'Intercolonial qu'ils ne devaient pas prendre la moindre part à ces élections provinciales. Si, au mépris de cette injonction, ces employés interviennent dans les élections, ils le font à leur propre risque et péril. Ceci rend ce point aussi clair qu'il est possible de l'établir. Mais nos adversaires vont très loin dans leur prétention quant à la responsabilité du Gouvernement dans tout cela. Mon honorable ami de Charlotte (M. Ganong) et l'honorable chef de l'opposition ont dit qu'en ma qualité de premier ministre, je suis responsables des actes de M. le sénateur Gillmor.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que nous aimerions connaître si oui ou non le Gouvernement avait autorisé ou sanctionné les promesses que faisait M. Gillmor.

Sir WILFRID LAURIER : Je suppose que mon honorable ami va dire que j'étais responsable de ces promesses-là.

M. R. L. BORDEN : Certainement, si elles étaient faites avec votre sanction.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami de Charlotte n'a pas pris de gants blancs. Il a laissé entendre très distinctement que je devais partager l'opprobre qui s'attachait aux actes de M. le sénateur Gillmor.

M. GANONG : Certainement, si vous les autorisez.

Sir WILFRID LAURIER : Eh bien, je n'ai qu'une chose à dire, c'est que M. Gillmor est pour moi un vieil ami; je le tiens pour un homme honorable ; je n'ai rien à dire contre lui. S'il a accompli de bonnes actions, je n'en réclame pas le crédit, de même que s'il a fait des actes répréhensibles, je ne suis pas prêt à accepter le blâme qui s'y attache. En sa qualité de sénateur, il est parfaitement indépendant du Gouvernement et s'il a fait quelques promesses dans le comté de Charlotte je ne puis accepter le blâme ou la louange qu'on y attache.

M. GANONG : Non, certes, à moins que vous ne l'ayez autorisé à faire ces promesses.

Sir WILFRID LAURIER: Je puis encore ajouter simplement ceci, en tant que cela me concerne : depuis six ou huit mois je n'ai parlé à M. le sénateur Gillmor, ni correspondu avec lui directement ou indirectement, par lettre ou en conversation. Voici la déclaration que je fais à mon honorable ami et j'espère qu'il l'acceptera dans le même es-

prit que je la fais, je ne suis pas lié à M. le sénateur Gillmor et j'ignorais même qu'il s'occupait de ces élections-là. Mais c'est là tout ce que je veux dire sous ce rapport. Quant à la conduite des membres du Parlement ou les membres du Gouvernement, je crois que la règle qui s'applique aux fonctionnaires n'a pas sa raison d'être dans leur cas. J'estime qu'ils sont libres de prendre part aux élections soit provinciales, soit fédérales. Telle a été la règle depuis la Confédération ; il n'y a pas de doute qu'elle ne sera jamais modifiée. Viendrait-on nous dire qu'un membre du Parlement n'est pas aussi libre qu'aucun autre citoyen du Canada, de prendre part à une élection, soit fédérale, soit provinciale, soit municipale, etc.? Doit-on, parce qu'il fait partie du Parlement lui enlever le droit d'exposer ses vues et d'exercer ses droits comme le fait n'importe quel autre citoyen ? Quant aux promesses qui auraient été faites, j'ai la parole, que j'accepte, de l'honrable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) qu'il n'a fait aucune promesse quelconque, mais qu'il a parlé en sa qualité de citoyen né au Nouveau-Brunswick. S'il en est ainsi, il n'a pas outrepassé les règlemnts de cette Chambre, ni les bornes de cette influence raisonnable qu'il pouvait exercer en sa qualité de membre de cette Chambre, en sa qualité de fils du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. GRAHAM : Que mon honorable ami (M. Foster) me permette de lui indiquer, avant qu'il réplique le jour où il a lu ce télégramme. C'est le 17 et non pas le 13 février, de sorte que je n'ai pas perdu beaucoup de temps pour me renseigner.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Graham) laisse plutôt supposer que je n'ai pas été juste à son endroit. Je n'avais pas cette intention-là et je ne crois pas qu'en lisant dans les débats ce que j'ai dit, il m'en prête une autre. Mais il devient nécessaire de parcourir un peu de nouveau ce terrain. Le 17 février, je lisais le télégramme suivant :

Alphonse Leblanc, agent ambulant du service des voyageurs sur le chemin de fer l'Intercolonial est actuellement à faire de la propagande ici pour le compte des candidats ministériels à la législature locale.

Je dois reconnaître ce que l'honorable ministre a fait sous ce rapport. Il croyait que tout ce dont on se plaignait dans ce télégramme, c'était que Leblanc allait ouvrir une salle de comité à l'endroit désigné sous le nom de "Dupey's Corner", mais le télégramme est explicite puisqu'il ajoute :

Il a annoncé son intention d'ouvrir une salle de comité à Dupuis'-Corner, qui restera ouverte jour et nuit jusqu'après l'élection. Henri Dupuis est employé dans le service de vérification du bureau général de l'Intercolonial à Moncton; il est aussi à faire la tournée des paroisses de Shédiac et Dorchester, d'école en école, critiquant et dénigrant les candidats de l'opposition.

Sir WILFRID LAURIER.

Cela se passait le 17 et j'ai demandé à l'honorable ministre s'il avait quelque renseignement à nous fournir sur cette affaire. Le ministre a répondu :

J'ai pris des renseignements et je n'ai pu m'assurer si les deux fonctionnaires mentionnés sont intervenus dans les élections. Je ne puis pas donner à mon honorable ami la réponse précise qu'il désirerait avoir, mais je n'ai pas perdu l'affaire de vue et je prendrai de nouveaux renseignements.

Jusqu'à présent tout est bien. Rien n'est survenu jusqu'au 21 février, soit quatre jours après que ce télégramme eut été lu ici même. Ce jour-là, j'ai demandé à l'honorable ministre s'il avait obtenu d'autres renseignements. Je demanderais au très honorable premier ministre de prêter une attention spéciale à cette réponse, parce que à mon avis, le ministre des Chemins de fer est allé aussi loin que le croit mon très honorable ami. Voici ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer :

J'ai des nouvelles, si je n'ai pas d'informations. J'ai télégraphié, comme je l'avais promis, au gérant général de l'Intercolonial, qui m'a dit qu'un des messieurs Leblanc, l'agent voyageur, qui habite dans le Nouveau-Brunswick, avait passé le dimanche dans cette province et était retourné à son ouvrage à Québec.

C'est exactement ce que l'honorable leader de l'opposition a déclaré se rappeler.

Sir WILFRID LAURIER : Mais l'honorable ministre des Chemins de fer a fait une autre déclaration.

L'hon. M. FOSTER : Oui, et la voici :

J'ai reçu du gérant général un nouveau télégramme disant que l'autre employé, nommé Leblanc était absent de son travail, mais quant à lui il ne savait pas où se trouvait ce nommé Leblanc ni s'il travaillait aux élections.

Je télégraphiai à l'administrateur pour l'informer que bien que les employées de l'Intercolonial, M. Leblanc compris, eûssent tous la faculté d'exercer leur droit de suffrage, à titre de citoyens, avec la plus entière liberté, et à leur propre gré, nous n'entendions pas qu'ils prissent une part active aux luttes électorales, soit pour le parlement fédéral, soit pour la législature provinciale. Je n'ai pas reçu d'autre communication de lui, depuis cette époque.

Ici le ministre a fait preuve de suavité. Le premier ministre affirme que son collègue n'a absolument rien négligé, puisqu'il a, sur le champ, adressé une dépêche à l'administrateur de l'Intercolonial, pour lui donner instruction d'avertir M. Leblanc et tous les autres employés qu'ils devaient s'abstenir de s'immiscer, d'une façon quelconque, dans les élections provinciales.

Sir WILFRID LAURIER : C'est bien cela.

L'hon. M. FOSTER : Eh bien ! il y a une nuance assez prononcée dans ce texte. Quand le ministre des Chemins de fer dé-

clare qu'il n'entend pas que les employés du gouvernement fédéral s'ingèrent dans les élections, cette expression pleine de suavité tend plutôt à encourager les intéressés à continuer à le faire. Naturellement, le ministre ne veut pas que les employés s'ingèrent dans la mêlée électorale, mais il ne le leur défend nullement. Il n'existe aucune dépêche ordonnant à M. Leblanc de retourner à son poste ou lui donnant positivement instruction de ne point s'ingérer dans les élections provinciales. Pareilles instructions eussent été justifiables et auraient produits leur effet. Mais si j'examine le texte même de la dépêche, la rapprochant de la déclaration du ministre, aujourd'hui même, que l'affidavit ne règle nullement la question, puisqu'il peut se produire des contre-déclarations, sous serment, et force m'est bien d'avouer que, pour arriver à une conclusion définitive, il faut attendre que ces contre-déclarations aient eu lieu.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député en conviendra, il ne nous a donné aucun renseignement tendant à établir que ces employés se soient ingérés dans la campagne politique, depuis que la dernière dépêche a été transmise. Quant aux affirmations sous serment, j'ai fait observer que cette habitude de dresser ces affidavit n'est guère digne d'approbation.

L'hon. M. FOSTER : Ce que j'allais dire, c'est que le ministre provoque cette contre-déclaration et lorsque la chose arrivera aux oreilles des Leblanc, ils se diront probablement : Il nous reste encore quelques jours de grâce, et nous allons en profiter, et déployer tous nos efforts, dans la mêlée électorale.

Le ministre en doute-t-il? La dépêche du 17 a paru dans les journaux du 18, au Nouveau-Brunswick, où ces deux individus ont pu la lire; or, le 20 voilà que tous deux ils portent la parole devant des assemblées publiques. Est-ce que le ministre ignore où ils ont péroré? Tout homme tant soit peu sensé pourrait facilement le dire. S'il l'eut voulu le ministre aurait pu aisément découvrir l'endroit où se trouvait Henry Leblanc. Ce que je reproche au ministre, c'est qu'il n'ait pas fait usage de son autorité auprès de M. Pottinger et, au cas où ces individus seraient occupés à la besogne des élections, qu'il ne leur ait pas donné instruction de leur ordonner de revenir immédiatement à leurs postes, et cela sous peine d'être congédiés du service. L'adoption de pareille mesure eut atteint son but, mais l'attitude actuelle du ministre n'aboutira à rien. Quand ces messieurs liront dans les journaux que le ministre cherche à provoquer des contre-déclarations, j'incline à croire qu'ils assisteront volontiers à quelque autre assemblée, afin de réchauffer le zèle des fidèles.

L'hon. M. EMMERSON : Il faut que votre cause soit bien mauvaise, pour invoquer pareil argument.

L'hon. M. FOSTER : Pas le moins du monde.

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que la dépêche en question a produit son effet.

L'hon. M. FOSTER : Un mot, maintenant, au sujet de l'attitude du ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Pour la plupart des députés, le ministre est presque un inconnu. Cependant, les députés ont assez vieilli dans la carrière parlementaire, ils sont assez avertis, pour observer et noter ce qui se passe ici, et ils ne manquent pas à ce devoir. Ils ont observé qu'à certains égards, le ministre des Travaux publics est un artiste. Avec quelle merveilleuse sûreté de doigter n'a-t-il pas posé la base servant d'appui à l'œuvre de tous ces libéraux, dans les élections provinciales, en affirmant que, depuis dix ans passés, plusieurs conservateurs, qui sont encore à la solde du Gouvernement, ont fait œuvre de partisans, au cours des élections ! Mais il s'est bien donné garde de désigner un seul de ces employés conservateurs. L'eut-il fait, nous aurions pu apporter des preuves, en réplique à son assertion. S'il eût cru possible de contre-balancer l'accusation portée par les députés de la gauche, en montrant que les employés libéraux-conservateurs se sont ingérés dans les élections, il eut volontiers fait connaître à cette Chambre les faits à l'appui de son affirmation.

M. SINCLAIR : Si l'honorable député me le permet je lui demanderai s'il ignore qu'à dater de 1896, des centaines de conservateurs ont été congédiés pour avoir pris part aux élections?

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député (M. Sinclair) n'est guère au fait de la question. Il ignore qu'il y a quinze jours, j'ai formulé ici même l'affirmation qu'il vient de faire et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) m'a carrément donné le démenti dans cette Chambre, en déclarant qu'on avait congédié ni deux cents ni cent employés. J'ai affirmé que le Gouvernement actuel avait démis des centaines de fonctionnaires et que je pourrais le prouver par les dossiers mêmes déposés sur le bureau. Le député de la Nouvelle-Ecosse (M. Sinclair) ferait mieux d'adresser ces questions au premier ministre.

M. SINCLAIR : Pourquoi l'honorable député demande-t-il qu'on désigne ceux qui prennent part aux élections, si les dossiers désignent des centaines d'employés congédiés pour cette raison là même ?

L'hon. M. FOSTER : Je ne saisis pas parfaitement votre argument.

M. SINCLAIR : L'honorable député critique le ministre des Travaux publics parce qu'il a affirmé que certains conservateurs se sont immiscés dans les élections, sans avoir le courage de les désigner. Or, il admet que le gouvernement en a congédié des centaines. Alors, pourquoi veut-il que le ministre les désigne ?

L'hon. M. FOSTER : J'incline à penser que l'honorable député n'a guère suivi la marche du débat. Si le ministre des Travaux publics a avancé quelque argument, c'est bien celui-ci : que les conservateurs se sont immiscés dans les élections et que personne ne leur a touché. Voyons, est-ce que le ministre des Travaux publics est réellement d'avis que pareil argument, quand bien même il eût exposé tous les faits, autoriserait le Gouvernement libéral à permettre à ses partisans de parcourir les comtés, et d'y travailler aux élections ?

Voyons, il se souvient encore, sans doute, des jours passés à l'université du Nouveau-Brunswick et il n'a pas oublié les leçons de logique qu'il a reçues, au point d'invoquer aujourd'hui pareil argument. Coïncidence des plus étranges. Voici le ministre des Travaux publics, accablé de besogne, chargé d'une multiplicité d'affaires qui demandent son attention, en présence de toutes ces ennuyeuses demandes de dossiers, qui l'obligent à se mettre à la recherche de gens que le surcroît de besogne ne devrait pourtant pas empêcher de confectionner ces rapports, sans compter son budget devant cette Chambre, et tous ces bills d'intérêt public qui réclament son attention, outre l'affaire de l'hôtel du Grand Tronc Pacifique qui demeure en suspens parce qu'il n'est pas ici pour pousser ce projet de loi ; or, je le répète, n'est-ce pas une coïncidence des plus étranges que, malgré cette multiplicité de fonctions s'imposant ici à ses préoccupations, il se soit trouvé dans la province du Nouveau-Brunswick, qu'il se soit rencontré par hasard avec M. Robinson, premier ministre de cette province, ait passé la journée avec lui, bref, que se trouvant côte à côte avec lui sur l'estrade, il ait adressé la parole aux électeurs en sa faveur ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne me rappelle nullement avoir prononcé les paroles que vous me prêtez.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre, j'en suis convaincu, a parfaitement dressé ses batteries. Ce n'est pas un impulsif, agissant sans volonté réfléchie. Longtemps avant son arrivée, on savait qu'il devait venir ; tous soupiraient après le moment de sa venue. Tous les partisans étaient réunis, à son arrivée ; tous saluèrent le ministre, retour de la terre promise, apportant les raisins d'Eschol dont ils désiraient tant rassasier leur faim et dont la présence, ils en avaient l'espoir, leur assurait quatre années d'abondance, dans la terre promise du pouvoir. Etait-ce une simple coïncidence ? Ou bien était-ce un plan de campagne, un itinéraire bien tracé, pour Saint-Jean, Chatham, Campbelltown et tous les autres endroits ? Certes, personne ne se laissera prendre aux sophismes du ministre. Il cherche querelle au député d'York (M. Crocket) au député de Saint-Jean (M. Daniel) au député de King et Albert (M. Fowler), parce que ces trois poltrons de députés l'ont attaqué, en son absence. De tous les députés, à mon avis, le ministre (M. Pugsley) est bien celui qui peut le moins se vanter d'être un personnage assez terrible pour empêcher les antiministériels de l'attaquer. Car, il n'a guère fait preuve de courage chevaleresque ni de combativité, lorsque le député de Toronto-est (M. Kemp) lui a demandé raison des courageuses paroles qu'il avait prononcées à la tribune populaire, lorsqu'il était à huit cents milles de distance du concurrent qu'il attaquait.

Mais je me trompe, ce n'est pas à huit cents milles, c'est à trois mille milles de distance qu'il était, au Nord-Ouest, à ce moment ; oui, à trois mille milles. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics—était-il alors titulaire de ce ministère ou bien ministre des Chemins de fer et des Canaux en perspective ?—s'est montré fort brave, lorsqu'il était séparé de celui qu'il attaquait par une distance de trois mille milles ; mais lorsque cette distance s'est réduite à une perche et demie ou à peu près, il a courbé la tête sans mot dire, devant un réquisitoire et une réprimande, comme on en a rarement administré à un ministre.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question, à titre de vieux parlementaire ? Si j'ai formulé, en dehors de cette Chambre, quelque affirmation dérogatoire à l'honneur de quelque membre du parlement, et dont l'exactitude soit révoquée en doute, ne convient-il pas que l'honorable député cite ici même le journal donnant le compte rendu de mes paroles et qu'il demande la création d'un comité chargé de faire enquête sur ma conduite ? Qu'il le fasse, et je serai en mesure de prouver ici même l'exactitude de chacune de mes affirmations.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre s'est senti d'humeur à entreprendre un procès, lorsqu'il était à trois mille milles de distance de celui qu'il attaquait. Il l'a alors, déclaré : Si celui que j'attaque veut intenter un procès, il saura bientôt si mes affirmations sont conformes ou contraires à la vérité des faits."

Disons que j'attaque, à la tribune populaire, la conduite du premier ministre (Sir W. Laurier) ; supposons que je le traque sans merci, et que je l'accuse d'actes de " corruption illimitée " et autres choses semblables ; eh bien ! après avoir eu le courage de prendre une attitude aussi énergique devant les électeurs de ce pays, voici ce que je ferais : quand je rencontrerais le premier ministre dans cette Chambre et qu'on me mettrait au défi de donner la preuve de mes allégations, en sa présence, je prouverais mes affirmations ou je succomberais à la tâche. Mon honorable ami s'est pavané dans une sphère politique plus bornée que celle-ci, là où la lumière est moins intense et où l'on tolère des modes d'attaque qui ne

seraient pas de mise, dans une asemblée parlementaire comme celle-ci. Que le ministre, que j'ai eu pour ami de vieille date et qui demeure encore aujourd'hui mon ami, je l'espère, me permette de lui dire que jamais au point de vue de la tactique ou autrement, il n'a commis de plus grave faute que lorsqu'il a courbé la tête, qu'il est demeuré comme frappé de mutisme, dans son fauteuil, refusant de relever le défi qu'on lui avait lancé, de prouver devant le pays l'accusation portée contre le chef de l'opposition dans cette Chambre, accusation dénuée de tout fondement. Et cependant, comme le député d'Assiniboia-est, il s'imagine que, lorsqu'il prend la parole ici, tout le monde tremble de crainte, et prend la fuite, et court se blottir quelque part, sous quelque abri bien sûr.

Il ne faut pas que le ministre s'emballe ainsi. S'il s'esquive de son poste pour aller s'ingérer, d'une manière injustifiable, dans une élection provinciale, qu'il ne se plaigne donc pas, si on n'arrête pas la marche des affaires publiques, en attendant qu'il lui plaise de revenir à son poste. C'était bien l'heure de faire ces observations qui ont été formulées et s'il n'était pas ici pour y répliquer, c'est sa propre faute et il n'a nullement le droit de faire de reproches à qui que ce soit. Mais, s'écrie-t-il, j'étais au Nouveau-Brunswick et pourquoi ? Il nous l'a déclaré, il y est allé pour discuter devant les électeurs les questions de la politique fédérale. Niera-t-il le fait ? Il la déclaré ici même, cet après-midi. Il ne le saurait nier, puisque nous avons sous les yeux le compte rendu des journaux. Je croyais qu'il s'agissait de faire une élection provinciale, au Nouveau-Brunswick. Est-ce qu'on électionne pour la législature provinciale au Nouveau-Brunswick, en discutant les questions d'intérêt fédéral ?

L'hon. M. PUGSLEY : Avez-vous oublié la convention de Moncton ?

L'hon. M. FOSTER : Non, je ne l'ai pas oubliée. Je sais infiniment gré à mon honorable ami d'avoir rafraîchi mes souvenirs, à cet égard ; j'y reviendrai plus tard. La bataille électorale au Nouveau-Brunswick, se livre autour de la loi des routes publiques et autres dépenses insensées exécutées par le gouvernement provincial et dont quelques-unes sont l'œuvre du ministre des Travaux publics, à l'époque où il était membre de ce Gouvernement ; et cependant, voilà qu'aujourd'hui, il déclare et répète qu'il est allé là discuter les questions d'intérêt fédéral, le dragage de la rivière Miramichi, le système commercial du parti conservateur et celui du parti libéral, dans le domaine fédéral ; bref, il n'a pas mentionné une seule question qui ne soit d'intérêt fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY : Pardon ; j'ai discuté d'autres questions.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi a-t-il mêlé au débat ces questions de politique fédérale ? Il le sait parfaitement, et tous ses auditeurs le savent aussi, c'est qu'il voulait, à l'aide de ces questions, influencer le résultat d'une élection provinciale, au Nouveau-Brunswick.

Les souvenirs du ministre sont un peu confus et à plusieurs égards, sa mémoire a subi une éclipse. Non, il n'a pas discuté une seule question de politique fédérale devant les électeurs de Saint-Jean sauf ce fait-ci, comme il l'appelle; c'est que, lorsque j'étais membre du gouvernement conservateur, nous avons autorisé les steamers de la ligne Allan à faire escale à un port étranger, qu'il a condamné ce système, et qu'il ne fallait pas permettre à cette compagnie de faire de Portland un de ses ports d'escale. A-t-il donc oublié qu'avant la chute du gouvernement libéral-conservateur en 1896, ce gouvernement avait arrêté à cet égard un système auquel il avait donné publicité ; c'est qu'à l'expiration de la subvention alors existante, le prochain subside qui serait affecté aux paquebots desservant les ports maritimes ne s'appliquerait pas à Portland qui serait exclu, comme port d'escale, de ce côté-ci de l'Atlantique ? Mon honorable ami a encore oublié un fait qui date de l'avènement du gouvernement libéral au pouvoir ; c'est que, dans le comté de King en 1896, il avait pris l'engagement de combattre de toutes ses forces, les libéraux dans l'intérêt du grand parti libéral-conservateur et du vénéré chef de ce parti qu'il élevait alors jusqu'aux nues—c'était après avoir adopté cette attitude d'indépendance qui n'était qu'un acheminement vers l'attitude ultérieure qui lui permettrait de passer, après l'élection, du côté des vainqueurs, et cela sans perte de prestige—il oublia cet engagement et devint chaud partisan du chef du gouvernement actuel et ce même gouvernement permit aux steamers de la ligne Allan de faire escale au port de Portland, dans l'Etat du Maine, pendant deux ans après l'expiration de la subvention.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est une erreur.

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

L'hon. M. PUGSLEY : Cela ne s'est fait que pendant une seule année.

L'hon. M. FOSTER : J'ai eu la curiosité de faire des recherches à cet égard ; j'avais même préparé une note pour le ministre : et bien que je n'aie pas ces chiffres sous les yeux, je puis les citer.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est qu'une seule année.

L'hon. M. FOSTER : Mon affirmation, d'une façon générale est exacte et le ministre en conviendra.

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

L'hon. M. FOSTER : Aux électeurs de Saint-Jean, intéressées dans une élection provinciale, le ministre a demandé de donner leur approbation à un système, mais

quel système ? Celui du gouvernement libéral actuellement à la tête des affaires fédérales. Voilà bien le conseil que le ministre a donné aux électeurs ; il vient de le déclarer, ici même, cet après-midi, comme en fera foi le " Hansard " de demain. Quelle charmante façon de maintenir la ligne de démarcation entre les affaires d'ordre fédéral et celles d'ordre provincial ?

Quelle admirable manière d'éviter de se servir des influences fédérales, au cours d'une élection locale ! En présence de 6,000 électeurs appelés à voter sur la loi des routes publiques, et à se prononcer sur la question financière et la politique du gouvernement provincial, le ministre s'écrie : "Voyez la politique du parti libéral, aujourd'hui ; établissez le contraste avec le système appliqué par les conservateurs, il y a quelques années ; et lorsque vous irez au bureau de vote, vous, électeurs appelés à voter à une élection provinciale, votez pour les candidats provinciaux à cause de leur adhésion à la politique fédérale ; car cette politique est bien supérieure à celle appliquée par les conservateurs, il y a quelques anées ; votez ainsi, vous dis-je, afin de me fortifier le bras! oh ! quelle phrase ! Cette expression, il l'a empruntée du premier ministre. Portant la parole devant les électeurs, à Ottawa, le premier ministre, mettant la main sur l'épaule de George W. Ross, s'écriait naguère : " Voici mon bras droit ; vous ne souffrirez pas qu'on le brise ! Et d'une façon plus modeste, le ministre des Travaux publics qui était alors assez tiède partisan du premier ministre, s'exclame aujourd'hui avec tout le zèle d'un néophyte : " Souvenez-vous qu'il faut me fortifier le bras." Les vieux souvenirs de l'école du dimanche sont revenus le hanter ; il s'est reporté, en esprit, à des milliers d'années en arrière, vers le désert où errait le peuple choisi, évoquant le souvenir d'Aaron et de Hur, avec tout le cortège imagé des choses de cette époque ; puis à l'aide de ces images sacrées, faisant appel aux citoyens de Saint-Jean, il s'écrie : " Fortifiez ma main, soutenez mon bras ! Où sont mes bras ? A Ottawa : Sondages, dragages, places, bureaux de poste ; soutenez mon bras et je vous apporterai tout cela ici; mais garde à vous! Si vous laissez battre Robinson et ses partisans, mon bras sera tellement faible que je ne pourrai même pas vous apporter ici un bureau de poste de 3e ordre." Quel but, quel objectif le ministre visait-il ? Un seul but, un seul et unique objectif possible.

Je n'ai pas eu le temps de relire le discours prononcé par le ministre et dont le " Sun " de Saint-Jean a publié le compte rendu.

L'hon. M. PUGSLEY : Relisez-le donc en entier ; cette lecture vous sera utile.

L'hon. M. FOSTER : C'est possible ; cela rafraîchirait mes souvenirs sur certains points. Mais voici certaines affirmations que je relève, dans ce discours. Il y est question de l'œuvre de M. Blair ; mais cette allusion à l'œuvre de M. Blair se rattache-t-elle aux choses de la politique provinciale? Non, pas le moins du monde. Ecoutons le :

Le Gouvernement, pendant que M. Blair en faisait partie, adopta les premières mesures réellement importantes en vues de réaliser les espérances des citoyens demandant que Saint-Jean devint un des grands ports d'hiver du Canada, et cela en annulant le marché qui faisait du port de Portland, Maine, en hiver, le terminus sur l'Atlantique des paquebots subventionnés.

Le ministre sera-t-il assez loyal pour convenir que le Gouvernement conservateur, antérieurement à ce marché, transmit par écrit à la compagnie Allan les conditions de ce service, l'avertissant qu'à l'expiration de ses présentes subventions, il ne serait plus accordé de subside pour les paquebots desservant Portland, Maine ; que les propres amis du ministre eux-mêmes prorogèrent ce délai, et que M. Blair, s'il a fait quelque chose, s'est borné à réparer la faute commise par ses amis et a appliqué le système adopté par le gouvernement conservateur précédent ?

Il obtint une forte subvention du Gouvernement. . .

Du gouvernement provincial ? Il eût été à propos d'alléguer que le gouvernement provincial, par l'entremise de M. Blair, avait accordé une subvention à la ville de Saint-Jean. Mais non.

Il obtint une forte subvention du Gouvernement, pour l'amélioration de la partie nord du port, se rattachant à l'Intercolonial.

Pourquoi le ministre mentionne-t-il ce fait ? Blair était le représentant du parti libéral au Nouveau-Brunswick ; il obtint de fortes subventions au bénéfice de Saint-Jean. Je suis son successeur, s'écrie-t-il, raffermissez mon bras et je vous apporterai une aussi grosse subvention que celle que Blair vous a obtenue !

L'hon. M. PUGSLEY : Un mot, s'il vous plait, avant de quitter cette intéressante question des subventions postales. Afin de mettre en pleine lumière le traitement accordé à la ville de Saint-Jean, lorsque l'honorable député était au pouvoir, rappelons ici un fait : en 1895, une délégation se rendit à Ottawa, auprès de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et l'honorable M. Ives, alors ministre du Commerce et de l'Industrie, et ils informèrent cette députation que le gouvernement était à la veille de passer un marché avec la compagnie du Grand-Tronc, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la ligne de steamers Allan, afin de faire de Portland, Maine, pour les dix années prochaines, le terminus sur l'Atlantique. L'honorable député se rappelle-t-il ce fait ?

L'hon. M. FOSTER : Non monsieur, jamais le gouvernement conservateur n'a délibéré pareil sujet.

L'hon. M. PUGSLEY : J'affirme que M. Ives a explicitement donné cette information aux délégués de la ville de Saint-Jean.

L'hon. M. FOSTER : C'est une erreur, du tout au tout. Comment le ministre pourrait-il concilier pareille chose avec ce que j'ai déclaré au sujet de l'attitude réellement adoptée par le parti conservateur ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'intense agitation soulevée à Saint-Jean eut pour résultat la formation du parti indépendant dont je devins le candidat, l'année suivante.

L'hon. M. FOSTER : Et c'est à titre de candidat de ce parti que vous avez joui d'une influence telle que vous avez perdu votre dépôt, à Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est vrai, mais j'ai battu vos deux candidats.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre tient à nous prouver que c'est par l'énorme influence dont il jouissait qu'il a réussi à détourner le parti conservateur de ce projet néfaste et à l'orienter vers le droit sentier ; mais il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir abattu, et quand vint le moment de prouver sa grande influence en briguant les suffrages comme candidat indépendant, il perdit son dépôt.

M. DUNCAN ROSS : Vous avez eu forte affaire pour conserver votre dépôt, à la même élection.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable collègue (M. D. Ross) en parle à son aise, lui qui gagne tant d'élections, haut la main ! Donc, après avoir exploité cet argument relativement à M. Blair, le ministre se tourne vers son prédécesseur :

Vint ensuite M. Emmerson qui obtint une chose que le parti conservateur n'avait jamai cru possible, lorsqu'il était au pouvoir: le dragage des stations ou ancrage de navires, du côté ouest du port. Je ne fais, pour le moment, qu'élargir le sentier et je m'oriente vers le parfait accomplissement du devoir que le mandat que vous m'avez confié m'impose dans vos plus chers intérêts.

Le tableau n'est-il pas complet ? Discutant les choses de la politique provinciale au Nouveau-Brunswick, il amène sur le tapis la loi des grandes routes et entre autres arguments qu'il formule, prétend qu'un de ses prédécesseurs, M. Blair, a doté la ville de travaux dont elle a grandement bénéficié ; qu'un autre de ses prédécesseurs, ou plutôt son prédécesseur immédiat qu'il a réussi, soit dit en passant, à évincer de son parti, a fait élargir les stations ou mouillages des navires, au port de Saint-Jean et pour couronner le tout, il ajoute cette phrase réellement exquise : " Je ne fais, pour le moment, qu'élargir le sentier."

C'est précisément l'ouverture d'un plus vaste horizon. M. Blair a enlevé quelque peu de broussailles ; M. Emmerson a été en mesure d'en enlever un peu davantage, et si vous voulez raffirmer mon bras, j'élargirai ce sentier et le transformerai en grande route ! Nous voilà loin des affaires provinciales. Raffermissez mes mains, pour les élections locales au Nouveau-Brunswick. Mais il ya encore plus loin. Il déclare que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en toute probabilité, prendra à sa charge le chemin de fer Central. Examinons, un instant, si vous voulez bien, l'importance de cet argument, au point de vue de la politique provinciale. Voici un gouvernement qui donne la moitié d'un royaume à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et à celle du Grand-Tronc, collectivement. Ces compagnies peuvent obtenir tout ce qu'elles veulent. Quand elles demandent de l'aide, pour des travaux s'étendant des Grands lacs au Pacifique, on les force d'accepter des secours, de Moncton au Pacifique. Quand ces gens veulent ériger un hôtel à Ottawa, on les oblige d'accepter un terrain et cela, au centre même de la ville ! Probablement, il n'est rien que ces compagnies ne puissent obtenir. Notez bien comment le ministre aborde la question : " Je fais aujourd'hui partie de ce gouvernement ; je suis du cénacle et je sais tout ce qui s'y passe ; M. Hays me dit qu'il va faire l'acquisition du chemin de fer Central ; il est possible que cela souffre quelque retard, mais c'est chose décidée." Est-ce là une question d'intérêt fédéral ou d'intérêt local ?

L'hon. M. PUGSLEY : Sans aucun doute, c'est une question d'intérêt local, puisqu'un des principaux arguments qu'a fait valoir M. Hazen, c'est que le chemin de fer Central ne serait pas incorporé au Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FOSTER : L'argument capital invoqué par M. Hazen n'aurait plus,dorénavant, de raison d'être. Le ministre a accordé des subventions, émis des obligations et exécuté des dépenses, sans l'autorisation voulue ; à force de subventions, ce chemin de fer, presque sans valeur aujourd'hui, coûte au pays près de $1,000,000. Puis, à titre de ministre fédéral, il s'écrie : " J'ai la promesse de la compagnie du Grand-Tronc; M. Hays dit qu'il va nous en débarrasser ; raffermissez donc mon bras et le Gouvernement fédéral dégrèvera la province de cet accablant fardeau ? Je pourrais poursuivre ma démonstration jusqu'au bout, mais je m'arrête ; car j'en ai assez dit pour exposer la conduite de ces messieurs.

Maintenant, je veux consacrer un instant au premier ministre. Il a prétendu que cette question n'a nullement le mérite de la nouveauté. En effet, la question est déjà souvent revenue sur le tapis, tout le monde en convient. Il m'a administré une assez bonne mercuriale au sujet de certains moments de faiblesse, de mes tendances pharisaïques et autres choses du même genre. Tout cela, c'est du badinage et de la bonne plaisanterie et je n'ai rien à redire à ces observations du premier ministre. Mais il

ajoute que mes opinions concordent parfaitement avec celles du ministre des Travaux publics. Voyons ce qu'a dit le premier ministre, au cours d'un débat, le 17 juin 1905 : Voici ses paroles :

On dira peut-être que nous n'avons pas de juridiction en matière provinciale et que, par conséquent, la motion va trop loin en embrassant les élections provinciales aussi bien que les élections fédérales. Mais réflexion faite, j'ai pensé que nous pouvions adopter la motion dans sa teneur actuelle. Les partis politiques se différencient trop peu, au point de vue de la politique fédérale et provinciale, pour qu'il soit à propos de les traiter différemment. Nous acceptons les services de tous ceux qui sont au service de l'Etat, au Canada, pourvu qu'ils se consacrent tout entiers à leur besogne. Il va sans dire qu'à titre de citoyens, ils ont le droit de suffrage, et comme je l'ai déjà déclaré, à ce titre de citoyens, ils ont droit d'exprimer leur opinion. Mais, pour ma part, je crois sincèrement, comme je le croyais lorsque je siégeais à la gauche, qu'un fonctionnaire public qui joue un rôle agressif, dans les campagnes électorales se fait tort à lui-même et à son parti; il se met par là même en antagonisme avec un groupe nombreux de la population qui contribue au payement de son salaire, et dans cette mesure-là même, il atténue son utilité. Il diminue donc la valeur des services qu'il est tenu de rendre à l'Etat.

Et ailleurs, il affirme qu'un fonctionnaire ne doit pas faire fonction d'agent du Gouvernement ou de scrutateur. Ecoutons-le :

A mon avis, tout fonctionnaire de l'Etat doit se borner à exprimer son vote et au légitime exercice de ses fonctions de citoyen.

Ce sont là des sentiments que nous partageons tous et je tiens à poser ici une question au premier ministre : pourrait-il me signaler un seul exemple d'un employé qui, après s'être mainte et mainte fois ingéré dans les affaires électorales, aurait été châtié. Le premier ministre est au courant des agissements de Wagner ; Wagner, dis-je, qui a été deux fois condamné à la prison, pour avoir commis des fraudes au préjudice même des immigrants confiées à ses soins ; Wagner qui, après cet exploit, reçut de l'avancement d'un des ministres et qui, plus tard encore, joua publiquement un rôle des plus scandaleux, au cours de l'élection d'Edmonton, faisait des distributions d'eau-de-vie, et parquait les électeurs et les barils d'eau-de-vie dans le même local, ainsi que l'ont prouvé nombre de témoins. Aujourd'hui, Wagner est au service de l'Etat et on lui a accordé une augmentation de salaire.

Quel châtiment le premier ministre a-t-il infligé à Wagner ? Quelle punition a-t-il infligée à Nixon qui a reçu de l'avancement et qui touche aujourd'hui un meilleur salaire ?

M. BERGERON : Et Jackson ?

L'hon. M. FOSTER : Quel châtiment Jackson a-t-il reçu—il n'est pas employé fédéral,—mais Leech, comment l'a-t-on puni ? Peut-on citer un seul exemple d'un libéral qui aurait été réprimandé ou châtié, pour s'être ingéré dans les élections? Quelle initiative le premier ministre prendra-t-il à cet égard ? Aujourd'hui, il s'est servi d'un langage tout aussi énergique qu'il y a deux ans ; mais je le mets au défi d'ouvrir une enquête sur les agissements de ces employés publics, dans la province du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ? Ce sont des partisans, je déclare ici publiquement devant le premier ministre, ils ont accompagné ses courtiers électoraux et lui ont même servi de courtiers, pour les élections tant fédérales que provinciales ; ils ont accompagné ses propres collègues et se sont immiscés dans les affaires politiques de toutes les façons concevables, comme la chose sera surabondamment prouvée si l'enquête a lieu. Ces employés se sont rendus coupables d'actes de partisans et d'ingérence dans les affaires politiques, comme l'ont établi les nombreuses déclarations présentées à cette Chambre, et le premier ministre s'est contenté, pour toute réforme, de donner à ces employés de l'avancement et une augmentation de salaire, aux frais de l'Etat.

(La motion de M. Foster, demandant que la Chambre lève sa séance est rejetée.)

## DEMANDE DE DOSSIERS.

M. BERGERON : Je prends occasion de la présence du ministre des Travaux publics, vu qu'il pourrait retourner au Nouveau-Brunswick, pour m'informer d'un dossier dont la Chambre a ordonné le dépôt, le 16 décembre, relativement au dragage de la rivière à la Graisse, à Rigaud. Ce sont des dossiers fort peu volumineux et bien que j'ai posé plusieurs questions à cet égard, ils n'ont pas encore été déposés sur le bureau.

L'hon. M. PUGSLEY : Le premier ministre vient de me remettre ces dossiers et je les dépose sur le bureau.

M. BERGERON : J'ai été bien inspiré en soulevant la question.

## QUESTION RELATIVE A L'ACHAT DU GRAIN DE SEMENCE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY : Le ministre de l'Agriculture pourrait-il me dire si le Gouvernement a nommé un agent qui serait chargé de l'achat du grain de semence, dans l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. FISHER : Les fonctionnaires des ministères de l'Agriculture et de l'Intérieur ont répandu les renseignements se rattachant à cette question, dans l'île du Prince-Edouard, afin que les gens soient mis au courant de la situation. Si je ne me trompe, les habitants de l'île comprennent la situation.

M. LEFURGEY : Les habitants de ces localités, dites-vous ?

L'hon. M. FISHER : Oui, les citoyens de la province.

## CORRESPONDANCE RELATIVE AU SERVICE FRIGORIFIQUE.

L'hon. M. FOSTER : Le fait sur lequel j'appelle directement l'attention du premier ministre, vu que je ne sais trop comment je réussirais autrement, c'est qu'il existe parmi les documents relatifs au service frigorifique une lettre adressée par M. Williams au ministre des Chemins de fer du jour et qui renferme une note que M. Williams affirme être la formule de la convention intervenue entre lui-même et M. Macoun, sous la dictée du ministre de la Milice. Cette lettre n'est nullement confidentielle ; elle est comprise dans le dossier dont la Chambre a ordonné le dépôt, mais elle ne figure point dans ce rapport. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) affirme avoir fait le dépôt de toute la correspondance de nature publique, puisqu'elle se rattache à l'exploitation de service frigorifique. Le député de Westmoreland, aujourd'hui, est en dehors de notre juridiction, je suppose et je prierais le premier ministre d'avoir l'œil au dépôt de ce document, s'il est possible de l'obtenir.

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, l'autre jour, le ministre de la Milice a nié l'existence de cette convention.

L'hon. M. FOSTER : Non, il a nié l'avoir dicté.

Sir WILFRID LAURIER : Quoi qu'il en soit, je ne saurais dire si ce document se trouve dans les casiers du ministre. J'y aurai l'œil.

## RECLAMATION RELATIVE AU PONT DE HILLSBOROUGH.

M. BARKER : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention sur les faits que la Chambre, le 22 janvier, a ordonné le dépôt d'un dossier concernant la réclamation de M. J. Haney, relativement au pont de Hillsborough. On a demandé ce dossier, à diverses reprises. J'espère que nous aurons bientôt ces documents.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai signalé le fait à l'attention de mon département une fois ou deux et les fonctionnaires m'assurent qu'on est à faire la copie des documents avec toute la célérité possible. Ils forment une liasse très volumineuse.

L'hon. M. FOSTER : L'affaire sera vidée avant que les documents soient prêts.

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que l'affaire est déjà terminée, pour ce qui est de l'arbitrage.

M. BARKER : La Chambre a ordonné le dépôt de ces documents, et je tiens à les avoir.

L'hon. M. GRAHAM : On s'occupe de les produire le plus tôt possible. Mes employés m'assurent qu'il ne se trouve pas au département de communication de la nature de celle mentionnée par l'honorable député de Toronto-nord.

L'hon. M. FOSTER : Cela soulève la question de savoir jusqu'à quel point il est permis à un ministre démissionnaire d'emporter des pièces de correspondance publique.

Sir WILFRID LAURIER : C'est au ministre qu'il incombe de décider quels sont les documents d'un caractère public et ceux d'un caractère privé.

L'hon. M. FOSTER : N'est-ce pas là une doctrine dangereuse ?

Sir WILFRID LAURIER : Eh bien, discutons la question un peu. Le ministre reçoit un certain document. Qui va dire qu'il a un caractère public ou un caractère privé ? Je reconnais qu'il y a des documents d'un caractère essentiellement public, tandis qu'il y en a d'autres d'un caractère essentiellement personnel ou privé ; mais il en est d'autres aussi qui sont d'un caractère mi-public et mi-privé. Qui décidera en pareil cas, si ce n'est le ministre ? Si celui-ci décide que le document est d'un caractère privé, nous ne saurions en réclamer la possession. Si dans le cas actuel, le ministre a jugé que le document avait un caractère privé, comment pouvons-nous en exiger la remise ? L'honorable député reconnaîtra que, dans ces circonstances, le Gouvernement ne saurait être tenu responsable.

L'hon. M. FOSTER : Nous devons, à mon avis, être guidés par le contexte. Il s'agissait ici d'une demande de la part de Williams en vue d'obtenir une subvention aux termes de la loi relative aux entrepôts frigorifiques.

Pendant qu'il cherchait à faire agréer sa demande, il s'aperçut qu'il était en conflit avec le ministre qui cherchait également à obtenir la subvention ; et l'arrangement, à ce qu'il affirme fut fait sous la dictée du ministre, ce que nie, du reste, celui-ci, et consigné par écrit. Cet écrit fut dicté en présence d'autres personnes, et adressé au ministre par la poste, sans la marque "privée." Il faut donc tenir compte de cette circonstance ; le contexte semblerait indiquer que c'était là un document public.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'aime pas à exprimer une opinion pour le moment.

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER RADIAL D'HAMILTON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 25), déposé par M. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton.

M. LENNOX : Je me demande si nous devrions passer en ce moment à la suite de la discussion des articles de ce projet de loi. Il y a une question à décider au préalable. L'autre jour, le chef de l'opposition dit au ministre des Chemins de fer et des Canaux : " Tout ce que je désire c'est qu'on nous avertisse quelques jours d'avance." Le ministre des Chemins de fer répondit : " Parfaitement." L'affaire en est restée là. Vendredi soir, le ministre annonça que probablement la discussion de ce projet de loi serait reprise aujourd'hui ; mais certains de mes collègues m'informent qu'ils ne sont pas prêts à reprendre le débat pour le moment, n'ayant pas reçu l'avis qu'ils s'attendaient de recevoir. Mais la question préliminaire à décider, c'est de savoir si le présent bill devrait être renvoyé au comité des chemins de fer et des canaux, et cette question peut fort bien être décidée sur-le-camp. J'ai soulevé la question, lundi dernier, en comité général. Le ministre des Chemins de fer avait, dans le temps, proposé que le comité levât sa séance et fît rapport de l'état de la question, et il prétendit que j'aurais dû faire ma motion avant que monsieur l'Orateur eût quitté le fauteuil. Le comité ayant levé sa séance et fait rapport de l'état de la question, et monsieur l'Orateur repris son siège, je présentai ma motion.

M. GUTHRIE : Si j'ai bien compris, il fut décidé que cette motion n'était pas de celles qui pouvaient se décider en comité.

M. LENNOX : Je n'ignore pas que la motion n'est pas de celles que le comité peut décider ; mais ce que je me propose de faire, en conformité de la déclaration de monsieur l'Orateur, c'est de proposer la motion déjà présentée l'autre jour :

Que l'examen du bill (n° 25) ne soit pas repris maintenant, mais qu'il en soit fait de nouveau rapport à la Chambre, afin qu'il puisse, ainsi que le rapport du comité des chemins de fer et lignes téiégraphiques sur icelui, renvoyé audit comité, avec ordre au comité de modifier ledit rapport par l'énonciation des amendements faits par le comité au préambule dudit bill, et des raisons qui ont dicté lesdits amendements, comme le requiert l'article 106 du règlement de la Chambre.

Il est inutile que je m'arrête longuement sur ce point à ce moment de la discussion ; du reste, je ne suis aucunement disposé à le faire, car c'est le Gouvernement, en particulier le très honorable premier ministre, qui est responsable de la conduite de nos délibérations en cette Chambre. Aussi suis-je heureux d'être à même de soulever la question en sa présence, afin qu'il puisse se charger de la responsabilité à cet égard, et renvoyer le bill au comité des chemins de fer et Canaux pour en obtenir un rapport modifié. Le règlement prescrit qu'il sera nécessaire de noter le changement toutes les fois que la modification sera importante. Si la modification ne porte que sur les termes, sur la rédaction, l'article 106 du règlement n'a pas, j'imagine, son application ; mais si la modification porte sur le sens, il y a lieu d'indiquer dans le rapport les raisons de ce changement, et les modifications faites dans le cas actuel sont de cette nature. Le texte primitif du préambule, à la suite du considérant d'usage, au sujet de la constitution de la compagnie par acte de la législature provinciale, s'exprimait en ces termes :

Et condidérant que ladite compagnie a été informée qu'en vertu des dispositions des articles 306 et 307 de l'acte des chemins de fer de 1888, et des articles 91 et 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, son chemin de fer, en traversant la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à Burlington, en 1897, est devenue, et n'a pas depuis lors cessé d'être, assujétie exclusivement à l'autorité législative du Parlement du Canada.

Jusque-là, il n'a été fait qu'une modification au texte primitif. Au lieu des mots " ladite compagnie a été informée que," le comité a mis : " il a été soulevé des doutes quant à la question de savoir si " ; Puis le préambule reprend en ces termes :

Et considérant que des pétitions ont été présentées à l'Assemblée législative de l'Ontario demandant des actes à l'effet de proroger le délai accordé pour la construction des lignes de chemins de fer de ladite compagnie, et que pareils actes ont été édictés.

Jusque-là pas de changement ; mais les mots suivants se trouvaient ici dans le texte primitif du projet de loi :

Mais, selon que ladite compagnie a été informée, sans autorité ni compétence.

Ces mots du préambule ont été biffés par le comité. Puis, le texte primitif du projet de loi, au moment de son dépôt, devant le comité des chemins de fer renfermait le considérant ci-après :

Et considérant que ladite compagnie, a par sa pétition demandé l'autorisation de pousser certains prolongements de son entreprise et certains ouvrages au delà du ressort provincial ; et considérant qu'il est à propos de régler toutes les questions relatives à la compétence provinciale en l'espèce.

puis les mots suivants ont été biffés à partir de la 26e ligne :

De ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie, sous le régime desdits actes.

Les mots ci-dessus ont été rayés par le comité. L'importance des premières expressions que j'ai signalées, celles relatives à la compétence de la législature locale, sera d'autant plus apparente, si on les place en regard de la fin du premier article de l'acte qui est ainsi conçu :

Dans la présente loi, l'expression " la compagnie " signifie la corporation créée par le chapitre 88 des statuts de l'Ontario de 1894 et continuée par lesdites modifications de cet acte.

Cet article a trait aux amendements faits par la législature de l'Ontario en vue de pro-

longer le délai dont il est question ci-dessus comme n'étant pas de la compétence de la législature locale. Comme cette disposition contrevient au premier dispositif du bill, il était très important qu'elle fut rayée. Quant à l'autre amendement, qui consiste dans la radiation des mots suivants :

De ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits actes.

Tous ont été d'accord à reconnaître que c'était là une prescription très importante surtout en regard de la dernière partie de l'article 1er, ainsi conçue :

Et tous les droits privilèges et immunitées auxquels la compagnie a eu droit jusqu'à présent en vertu de son acte de constitution et des modifications dudit acte, et qui ne déroge pas à la présente loi, sont par la présente continués et ratifiés.

Voilà pour son importance. Celle-ci ressort suffisamment des modifications qui ont été faites, et je suis bien prêt à m'en rapporter à ce que pensera le premier ministre sur ce point.

Quant à la question de savoir quelle est la raison d'être de ce règlement, cela ne me regarde aucunement.

Mais il sera peut-être utile de référer le comité à deux ou trois extraits de l'ouvrage de Bourinot, dernière édition. Voici ce que je trouve à la page 773 :

Comme le préambule d'un bill d'intérêt privé expose les faits qui légitiment son adoption, il est nécessaire que ces faits soient pleinement et véridiquement exposés et prouvés et admis en substance.

Puis à la page 774 :

Les auteurs ou leurs agents commenceront par entretenir le comité du préambule; puis, s'il y a lieu, procèderont à la sommation et à l'examen de témoins.

Ces extraits nous font voir que le préambule est une des parties les plus importantes d'un bill d'intérêt privé. S'il existe quelque doute quant aux faits allégués, il faut en établir l'existence. Voici ce que je lis à la page 775 :

Une fois que les plaidoyers et les témoignages relatifs au préambule ont été entendus, on fait évacuer la salle, et le comité est appelé à décider si, oui ou non, les faits constatés dans le préambule ont été prouvés. Si la réponse du comité est affirmative, on rappelle les intéressés, et on les informe de la décision; puis les articles sont examinés un à un comme le sont en comité général ceux des bills d'intérêt public.

Cette pratique n'a pas, que je sache, été suivie dans notre Parlement, bien qu'elle soit, nous dit-on, celle du parlement anglais et qu'elle puisse avoir été parfois suivie chez nous. A la page 776, je trouve ce qui suit :

Si le comité décide que le préambule n'a pas été prouvé, il n'est plus rien fait devant le comité à l'égard de ce bill, mais il doit être fait rapport à la Chambre de la circonstance en conformité de la règle suivante.

Les comités chargés de l'examen des bills d'intérêt privé ont eu divers motifs de proposer le rejet de tels bills :

Parce que les circonstances mentionnées dans le préambule n'avaient pas été suffisamment prouvées ;

Parce que l'intervention du législateur n'était ni désirable ni nécessaire ;

Parce qu'une telle loi serait une cause de perturbation à l'égard de litiges portés devant les tribunaux ou de droits préexistants ; que l'autorisation demandée ne serait pas de nature à favoriser les intérêts de la localité ; que le bill demandait l'extension des pouvoirs d'une certaine compagnie pour des fins absolument étrangères à celles de sa charte primitive ; ou encore parce que le bill contenait des dispositions très inusitées. A la page 778 :

Il arrivera que le comité fasse des modifications au préambule, et dans un tel cas, il doit de même faire rapport de la circonstance à la Chambre, en conformité du règlement, comme il suit:

Le comité auquel est renvoyé un bill d'intérêt privé doit, dans tous les cas, en faire rapport à la Chambre, et lorsqu'une modification importante est faite au préambule du bill, la modification et les raisons de cette modification doivent être mentionnées dans le rapport.

Puis il est indiqué à la page 780 que tout changement dans le titre du bill doit être spécialement porté à la connaissance de la Chambre. Si le comité est d'avis que le consentement du Gouverneur général est nécessaire à l'adoption du bill, il doit en être fait spécialement rapport à la Chambre.

J'ai pensé qu'il était de mon devoir de signaler cette omission, car elle est considérée comme d'importance réelle en ce qui est des bills d'intérêt privé. Il est très important que toutes les constatations de fait contenues dans le préambule d'un bill soient démontrées véritables à la satisfaction du comité.

Il est nécesaire que la Chambre soit avertie des modifications faites au préambule et des motifs qui les ont dictées. Il est de la plus grande importance que non seulement les modifications faites par le comité soient indiquées à la Chambre, mais encore les motifs qui ont déterminé ces modifications. Mon opinion personnelle c'est qu'on pourra difficilement donner de bonnes raisons pour faire accepter les changements faits au préambule sans aller beaucoup plus loin, comme je l'ai fait observer dans le temps, c'est-à-dire sans biffer cette partie qui a trait aux questions de légalité. C'est pourquoi je propose la résolution dont j'ai donné lecture.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire que la question est un peu nouvelle pour moi. Elle a évidemment une certaine importance, et, à ne prendre que le texte de la loi régissant le cas actuel, il semble que les observations de l'honorable membre (M.

Lennox) soient justes. Le règlement est clair, et personne ne saurait le contester, si, dans un bill de cette nature, il est fait au préambule des modifications notables, il doit en être fait rapport à la Chambre, ainsi que des raisons qui ont engagées le comité à rendre sa décision. L'honorable membre, dans son discours de l'autre jour, a énoncé en ces termes l'article du règlement :

Le comité auquel est renvoyé un bill d'intérêt privé doit dans tous les cas en faire rapport à la Chambre; et lorsqu'une modification importante est faite au préambule du bill, cette modification et les raisons de cette modification doivent être mentionnées dans le rapport.

Il n'a pas été énoncé de raison dans le rapport. Par conséquent, c'est au comité de décider si les modifications qui ont été faites sont importantes ou non. Si le comité juge qu'elles ne le sont pas, le rapport est inattaquable et doit être maintenu ; si, d'autre part, le comité est d'avis que les modifications sont importantes, le règlement doit être appliqué. Je m'attendais que l'honorable membre (M. Lennox) donnerait plus de raisons qu'il n'en a donné pour convaincre le comité de l'importance de ces modifications. Voyons un peu en quoi elles consistent. Dans le bill primitif, le préambule est connu pour partie dans les termes suivants:

Considérant que la compagnie du chemin de fer électrique " Hamilton Radial " a, par voie de pétition, exposé qu'elle a été constituée en corporation par le chapitre 88 des statuts de 1894 de l'Ontario, par lequel ainsi que par les modifications subséquentes dudit acte, ladite compagnie a été autorisée à construire différentes lignes de chemins de fer allant de la cité de Hamilton à différents endroits dans la province de l'Ontario, ainsi que porté dans ledit acte et ses modifications; et considérant que ladite compagnie a été informée qu'en vertu des dispositions des articles 306 et 307 de l'acte des chemins de fer de 1888, et des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, son chemin de fer, en traversant la ligne de la compagnie du Grand-Tronc du Canada à Burlington, en l'année 1897, est devenue et n'a pas depuis lors cessé d'être assujétie exclusivement à l'autorité législative du parlement du Canada.

Or ce texte a été modifié par la substitution, à ces derniers mots, de ceux qui suivent :

Et considérant qu'il a été exprimé des doutes sur la question de savoir si, sous l'empire et en vertu des dispositions des articles 306 et 307 de l'acte des chemins de fer de 1888. . .

Et le reste. Quant à moi, je déclare, malgré tout le respect que j'ai pour les opinions de l'honorable membre, que jusqu'à preuve du contraire, je ne vois pas que cette modification soit importante. Elle me paraît se borner à remplacer une formule par une autre, sans modifier sensiblement le texte du préambule primitif. C'est un peu comme blanc bonnet et bonnet blanc. Si le bill avait été laissé tel qu'il était, le résultat n'aurait guère été différent de ce qu'il est aujourd'hui. J'en viens maintenant aux autres modifications dont a parlé l'honorable député (M. Lennox) que je n'ai pas eu le temps jusqu'ici d'examiner, mais que je serai prêt à discuter lors de la reprise de la séance.

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

## Reprise de la Séance.

M. GUTHRIE : En ma qualité de président du comité des Chemins de fer et comme tel, responsable dans une certaine mesure du rapport qui a été fait à la Chambre sur le bill qui fait l'objet de la présente discussion, je désire faire quelques remarques sur le sujet de la présente motion. On se rappellera que le préambule de ce projet de loi a été longuement discuté au comité des Chemins de fer, sept ou huit jours durant, et qu'à la fin de cette discussion, le préambule ne fut adopté sous sa forme modifiée qu'une fois le comité dûment mis en demeure de se prononcer suivant la formule ordinaire : Le préambule ainsi modifié doit-il être adopté ? La réponse fut affirmative. Si quelque membre du comité, si la majorité du comité, jugeait que les modifications étaient importantes, on aurait dû suivant moi, proposer une motion ou prendre quelque mesure dans le temps. Avant qu'il eût été finalement fait rapport du bill, la motion ordinaire fut mise aux voix : Sera-t-il fait rapport du projet de loi sous sa forme modifiée ? Les membres du comité avaient encore une fois ici l'occasion de s'opposer à l'adoption, ou de proposer la modification, de la motion relative au préambule modifié.

Comme il n'a été rien fait de tel, et comme il a été fait rapport du bill sous sa forme actuelle, nous pouvons en conclure sans crainte que le comité des chemins de fer n'a pas jugé que les modifications faites au préambule étaient importantes. Tout ce que nous avons pour nous renseigner à cet égard, c'est le rapport ; et le rapport n'en disant rien nous pouvons, je pense, considérer comme admis, que le comité des chemins de fer, dans tous les cas, n'a pas jugé que les modifications fussent importantes. Telle est la première donnée qui doit nous guider dans le règlement de la question. Il est vrai que la question peut être aussi bien décidée par la Chambre que par le comité.

Tout d'abord, je dirai qu'à mon avis la motion est entièrement une affaire de forme et que la discussion qui a eu lieu à son égard, est d'un intérêt plutôt théorique que pratique. En effet, que le rapport soit ou non renvoyé au comité, avec ordre d'indiquer les raisons qui l'ont motivé, la portée ni les effets du projet de loi n'en seront aucunement changés.

Le premier amendement est à la neuvième ligne du bill : : les mots " ladite compa-

gnie a été informée que" ont été biffés et remplacés par les suivants : "Il a été exprimé des doutes sur la question de savoir si". Je soumets que cette modification n'est que pour la forme, et ne change rien au sens. Suivant la rédaction primitive, le préambule du bill disait, ou voulait dire, qu'il existait des doutes, que les auteurs du bill avaient été informés que leur compagnie relevait de l'autorité fédérale, et devrait s'adresser à notre Parlement pour se faire constituer personne civile. La rédaction était défectueuse, manquait de concision, et le comité jugea qu'en déclarant simplement qu'il avait été exprimé des doutes, on arriverait au but que les auteurs du bill cherchaient à atteindre, mais en se servant d'un langage amphigourique. Il en est du troisième amendement comme du premier. Il propose la radiation des mots "mais, selon que la dite compagnie a été informée, sans autorité ni compétence." Il s'agissait simplement d'une affirmation douteuse, et la rédaction s'est trouvée grandement simplifiée par cet amendement.

La deuxième modification est simplement pour la forme : les mots "son chemin de fer" sont rayés et remplacés par ceux-ci : "les chemins de fer de ladite compagnie." Inutile d'argumenter là-dessus. Le quatrième propose la radiation des mots : "de ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits actes." Il s'agissait simplement de metttre cette partie du préambule d'accord avec les termes de l'article 1er modifié par le comité.

Le troisième ou quatrième jour du débat, quelqu'un fit observer que l'avis règlementaire de ce bill ne mentionnait pas la dernière partie de l'article 1er ainsi conçue :

Et tous les droits, privilèges et immunités auxquels la compagnie a eu droit jusqu'à présent, en vertu de son acte de constitution et des modifications dudit acte, et qui ne dérogent pas à la présente loi, sont par la présente continués et ratifiés.

Il n'avait pas été donné d'avis de cet amendement, et non seulement le ministre, mais le comité en général, était d'opinion que cette partie de l'article 1er devrait être supprimée ; et, en effet, ces mots furent supprimés pour rétablir l'accord avec le préambule. Ils furent supprimés simplement pour l'amour de l'uniformité, et c'est ce qui me fait dire que la modification est purement pour la forme.

L'article du règlement de la Chambre des Communes d'Angleterre correspondant à l'article 106 du règlement de notre Chambre des Communes en diffère quelque peu. Il prescrit que toute modification du préambule devra être spécialement indiquée dans le rapport ; il faut indiquer les raisons de toute modification ; il est ainsi conçu :

Et lorsqu'il aura été fait quelque modification au préambule du bill, cette modification, ainsi que la raison qui l'a motivée, sera spécialement indiquée dans le rapport.

L'article de notre règlement est ainsi conçu :

Lorsqu'une modification importante est faite au préambule du bill, la modification et les raisons de cette modification doivent être mentionnées dans le rapport.

La question se ramène donc à savoir si les modifications sont importantes ou simplement pour la forme. Ma prétention c'est que dans le cas actuel, elles sont simplement pour la forme. Une modification pour être importante doit porter plus ou moins sur le fond, et non pas simplement sur la forme. Nous prétendons que le préambule du présent bill n'a pas été modifié quant au fond. Les modifications que nous y avons faites n'augmentent ni ne diminuent, ne restreignent ni n'élargissent, les attributions de la compagnie. Le changement opéré n'est ni fondamental, ni important ; il ne peut être que pour la forme. Le greffier du comité des chemins de fer, fonctionnaire de beaucoup d'expérience, a fait observer que depuis vingt-cinq ou trente ans le comité ne s'était pas préoccupé d'indiquer les raisons de changements faits aux préambules des bills.

On dira peut-être que ce n'est pas une raison, et que le règlement n'en existe pas moins ; mais en pratique on n'a pas tenu compte du règlement, et ce n'est que dans un très petit nombre de cas qu'il en a été tenu compte par aucun des comités de la Chambre. Dans une circonstance seulement où le préambule avait été modifié, il en a été fait un rapport spécial à la Chambre. Il a été parfois opéré des changements importants au préambule, sous forme d'additions de développements ; et dans un seul cas seulement, il a été présenté un rapport spécial quand l'amendement avait pour effet de supprimer certaines expressions du texte primitif.

Voici les cas que nous avons pu relever : Il en est mentionné un, en 1891, page 414 des Journaux, où l'on voit que le comité de la banque a modifié un préambule par l'addition d'un texte dont l'effet pratique était de remettre en vigueur la charte d'une banque qui avait fermé ses portes ; dans ces circonstances on avait fait un rapport spécial énonçant les raisons. En 1894, le comité des bills d'intérêt privé prépara un rapport spécial sur un autre projet de loi dont le préambule avait été amendé par l'addition de mots indiquant plus clairement l'objet de la mesure. En 1900, le comité des bills d'intérêt privé (page 202 des Journaux) présenta un semblable rapport, indiquant les raisons d'additions faites au texte du préambule. En 1900, également, (page 174 des Journaux), le comité des bills d'intérêt privé modifia ce préambule de manière à exprimer plus clairement les raisons qui avaient motivé l'octroi de certains privilèges accordés par le bill.

Ce sont là les seules circonstances qu'il m'ait été possible de relever dans lesquelles

les préambules ont été modifiés par l'addition de mots et dans lesquelles le rapport fait à la Chambre par le comité indiquait les raisons des changements ; et la raison dans chacun des cas expliquait très clairement la fin et les dispositions du bill. En 1883, je trouve un bill relatif à la société évangélique de l'église Méthodiste du Canada, dont on avait retranché ou éliminé certaines expressions ; il fut fait un rapport spécial, lequel se bornait à indiquer que ces mots n'étaient pas nécessaires. Si ces projets de loi étaient renvoyés au comité, je soumets que le seul rapport que le comité aurait à faire dans le cas actuel, ce serait que les mots biffés dans le préambule n'étaient pas nécessaires. Les faits que je viens de relater, les précédents que je viens de mentionner à la Chambre doivent engager le comité à déclarer que les amendements en question portent sur la forme et non pas sur le fonds. Ils ne modifient pas le bill dans son essence ; ils n'en augmentent ni n'en diminuent la portée, et un rapport du comité n'y changerait absolument rien. L'objection est plutôt une affaire de forme ; la question doit être considérée comme ayant déjà été jugée par le comité ; le rapport n'indique pas de raison, et notre comité fera bien de suivre l'exemple du comité des chemins de fer et déclarer que les modifications ne portent que sur la forme et non pas sur le fond.

M. A. C. MACDONELL : Je désire faire quelques remarques quant à l'état actuel du présent projet de loi. Ma première remarque a trait à la question de savoir si nous devons passer ce soir à la discussion de ce bill. Il était, si je ne me trompe, assez bien compris entre les membres de la députation, lundi dernier, qu'il nous serait donné quelques jours d'avis avant de reprendre cette discussion. Voici ce qui s'est passé dans la circonstance en question. A l'ouverture de la séance, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) s'exprima en ces termes :

Comme ce projet de loi est d'une très grande importance, et que certaines questions s'y rattachant sont actuellement à l'étude, je demande que l'examen en soit différé pendant quelque temps. Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de la question et demande à siéger de nouveau.

La discusion se termina de la manière suivante :

M. R. L. BORDEN: Le ministre des chemins de fer a déclaré avec beaucoup de raison que ce bill est important, et je propose qu'on nous donne quelques jours d'avis avant d'en aborder la discussion. Si je ne me trompe on se propose d'en faire la discussion dans une semaine d'ici.

L'hon. M. GRAHAM: Je désire me conformer, autant que possible, aux vues de ces honorables députés. Il me semble qu'il vaudrait mieux laisser l'affaire dormir quelques jours, afin que chacun puisse être mieux à même d'en aborder la discussion.

M. GUTHRIE.

M. R. L. BORDEN : Tout ce que je demande c'est que nous en soyons informés quelques jours d'avance.

L'hon. M. GRAHAM : Parfaitement.

La discussion n'alla pas plus loin, et c'est à ce point qu'elle en était lorsque, vendredi soir, le ministre des Chemins de fer proposa que le débat fût repris aujourd'hui. Quand on a parlé de quelques jours, j'ai compris, de même que l'honorable chef de l'opposition et le ministre des Chemins de fer et des Canaux, qu'on voulait dire des jours de séance. Les quelques jours d'avis qu'on nous promettait, c'était, à ce que nous comprenions des jours de séance de la Chambre. Il ne saurait y avoir deux opinions à ce sujet. Or, il n'est pas intervenu un seul jour de séance depuis ce débat. Plusieurs sont surpris de ce qu'on nous demande de reprendre aujourd'hui la discusion. Il a été proposé plusieurs amendements.

Ce n'est que de date récente que ces amendements sont inscrits au feuilleton. J'ai moi-même inscrits aujourd'hui même au feuilleton le texte d'une modification importante que j'aimerais entendre discuter et au sujet de laquelle je tiens à obtenir l'opinion de la Chambre. Par suite de la manière dont les délibérations sont conduites au sujet de ce bill, il est possible que mon amendement ne puisse être présenté.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ? Je sais qu'il tient à ne rien omettre. A la page 3336, il trouvera le dialogue suivant :

M. LENNOX : Le ministre veut-il me dire quand ce bill sera appelé de nouveau ; car j'aimerais à être présent?

L'hon. M. GRAHAM : Ce sera probablement dans une semaine d'aujourd'hui.

J'étais sûr d'avoir déclaré que ce serait aujourd'hui. Alors l'honorable chef de la gauche, se figurant peut-être que nous pourrions en aborder la discussion plus tôt, me pria de lui donner avis avant de soulever la question. Je lui répondis : "Parfaitement." Si nous avions décidé de ne pas attendre jusqu'au lundi, je me serais considéré obligé de donner deux ou trois jours d'avis ; mais afin qu'il ne s'y produisît pas de malentendu, je déclarai que la discussion serait reprise lundi ; et je m'attendais que nous n'y arriverions pas avant lundi soir, quand la plupart des membres auraient été de retour. Non seulement ai-je déclaré que ce serait aujourd'hui lors de la conversation qui a eu lieu il y a une semaine, mais vendredi dernier encore j'ai fait observer que nous reprendrions le débat aujourd'hui.

M. LENNOX : Il est très évident que le ministre ne savait trop quand le débat serait repris. Lors de la discussion qui a eu lieu lundi il s'est exprimé en ces termes :

Il me semble qu'il vaudrait mieux laisser l'affaire dormir quelques jours, afin que chacun puisse être mieux à même d'en aborder la discussion.

Alors l'honorable chef de l'opposition a fait observer :

Tout ce que je demande c'est que nous en soyons informés quelques jours d'avance.

Jusque-là il n'avait pas été fixé de date.

L'hon. M. GRAHAM : Oui il avait été fixé une date :

Ce sera probablement dans une semaine d'aujourd'hui.

M. LENNOX : Mais il n'a pas été fixé de date certaine. Il a pu être indiqué un jour, mais ni le ministre, ni personne autre n'était prêt à se lier pour tel ou tel jour. Ce que l'honorable chef de l'opposition a demandé, ce que j'ai moi-même demandé, c'est qu'il nous fût donné avis. Voici en quels termes s'est exprimé le chef de la gauche :

Tout ce que je demande c'est que nous en soyons informés quelques jours d'avance.

Il ne nous fut donné aucun autre avis jusqu'à vendredi soir, et à ce moment-là plusieurs honorable députés désireux de discuter la question n'étaient pas à leurs sièges, et, bien entendu, la Chambre n'a pas siégé depuis, si ce n'est aujourd'hui. Mais il y a une autre question à régler avant celle-ci.

M. A. C. MACDONELL : L'honorable député (M. Lennnox) a précisément formulé l'objection que je me proposais de faire, savoir, l'incertitude de la date. Le ministre lui-même s'est exprimé ainsi :

Ce sera probablement dans une semaine d'aujourd'hui.

Et la discussion se termina de la manière suivante :

M. R. L. BORDEN : Tout ce que je demande c'est que nous en soyons informés quelques jours d'avance.

L'hon. M. GRAHAM : Parfaitement.

Quelques jours d'avance, cela veut certainement dire quelques jours de séance. Je le répète, plusieurs de mes collègues ne sont pas prêts à discuter la question ce soir. Etant donnée l'insuffisance de l'avis, je doute fort qu'on avance beaucoup les choses en imposant la discussion du bill ce soir.

M. CONMEE : Voilà trop de fois qu'on nous fait semblable déclaration ; ça ne prend plus.

M. A. C. MACDONELL : L'honorable député m'interrompt-il pour le plaisir de la chose, ou dans le but d'obtenir des renseignements ?

M. CONMEE : Je veux simplement que l'honorable député soit bien averti que son bluff est vieux jeu.

M. A. C. MACDONELL : L'honorable député se sert de termes que le règlement interdit. Je pense, monsieur l'Orateur, que l'honorable membre devrait être contraint de se rétracter. Je vous prie, monsieur l'Orateur, de dire si le mot bluff est autorisé par le règlement ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais trop, monsieur l'Orateur, si l'honorable député désire que vous décidiez la question de règlement qu'il vient de poser. Sinon, je lui ferai observer que nous sommes à débattre une objection préliminaire : il s'agit de savoir si nous pouvons passer à l'examen des articles du projet de loi, ou si celui-ci doit être renvoyé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Si la motion de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) est adoptée, le bill devra être renvoyé au comité, et l'honorable membre sera à même de proposer l'amendement qu'il a en vue. Si, au contraire, la motion de l'honorable député de Simcoe-sud est rejetée, alors il sera encore temps pour lui de faire valoir l'objection qu'il a à ce que nous passions à l'examen des articles du bill.

M. A. C. MACDONELL : Très bien, j'accepte la proposition du très honorable premier ministre.

Je n'ai mentionné le fait que parce que l'auteur de la résolution s'est prévalu de cet argument. Pour revenir à la motion, je dis que les raisons données par l'honorable député de Wellington-sud pour suspendre l'application de la règle 106 ne sont pas suffisantes. Il allègue d'abord, qu'aucune objection n'a été soulevée devant le comité des Chemins de fer, que personne n'a demandé d'insérer dans le préambule une déclaration spéciale comme le veut l'article 106. Mais il est de toute évidence qu'il n'appartenait pas au comité des Chemins de fer ni à aucun de ses membres de soulever cette objection. Il n'y a pas le moindre doute que c'est devant la Chambre formée en comité général que cette objection devait d'abord être faite.

L'honorable député de Wellington-sud, comme une autre raison pour ne pas appliquer la règle 106, prétend qu'elle n'a pas été invoquée une seule fois depuis 25 ans, et il dit tenir ce renseignement du secrétaire du comité. Mais l'instant d'après, il ne cite pas moins de quatre exemples dans lesquels des rapports spéciaux ont été faits à la Chambre par des comités de la Chambre dans des cas où de notables modifications avaient été faites au préambule.

Si la règle est formelle, le fait qu'elle n'a pas été invoquée par un comité en particulier, depuis un certain nombre d'années, n'est pas une raison pour la méconnaître. La règle est là et l'honorable député (M. Guthrie) a démontré lui-même que d'autres comités s'en sont prévalus. Je partage l'avis de l'honorable premier ministre quand il dit que toute la question repose sur la pertinence des modifications et sur la question de savoir si elles sont nécessaires d'après la règle 106. Je n'ai pas le moindre doute que les deux dernières sont, non seulement nécessaires, mais indispensables.

L'honorable premier ministre n'assistait pas à la séance du comité des Chemins de fer et je me permettrai de lui dire en quoi ces deux modifications sont pertinentes. Le bill tel que d'abord rédigé contenait dans le préambule, la déclaration suivante :

Considérant que des pétitions ont été présentées à l'assemblée législative d'Ontario, demandant des Actes à l'effet de proroger le délai accordé pour la construction des lignes de chemin de fer de ladite compagnie, et que pareils Actes ont été édictés, mais, selon que ladite compagnie a été informée, sans autorité ou compétence.

Après avoir pris connaissance de ce paragraphe du préambule qui conteste le droit de l'assemblée législative de voter ces actes, le gouvernement d'Ontario envoya un représentant à Ottawa pour protester. Ces actes étaient édictés depuis des années ; la compagnie s'en était prévalue en plusieurs circonstances ; en conformité des dispositions actes étaient édictés depuis des années ; la lignes et l'assemblée législative d'Ontario trouvait étrange qu'une compagnie pût obtenir une charte provinciale, s'en prévaloir ainsi que de ses amendements, puis la répudier. L'assemblée législative d'Ontario décida naturellement de ne pas renoncer à sa juridiction sans protester.

Les promoteurs de ce projet de loi avaient accepté les actes d'Ontario pendant des années et après être arrivés à leurs fins, ils voulurent, par une déclaration dans le préambule, faire déclarer que ces actes avaient été votées sans autorité ou compétence.

L'avocat de la province d'Ontario, fut entendu et combattît ce paragraphe du bill, ainsi que d'autres et finalement le comité décida de retrancher du préambule :

Mais, selon que ladite compagnie a été informée, sans autorité ou compétence.

C'était un amendement très important, très pertinent, et il n'est guère possible d'en imaginer un plus important.

M. GUTHRIE : Les mots retranchés étaient : ladite compagnie a été informée." C'est ce qui avait fait naître un doute.

M. A. C. MACDONELL: Vous vouliez incorporer ces mots dans le préambule et c'est à quoi le comité s'est opposé. Le bill vint devant le comité avec une déclaration à l'effet que l'association législative d'Ontario n'avait ni autorité ni juridiction, et quand il sortit du comité cette déclaration était retranchée. Cette altération est certainement sérieuse et importante. Une autre modification importante apportée au préambule est l'élimination des mots suivants :

De ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits Actes.

L'avocat de la province d'Ontario et d'autres soutinrent devant le comité que ce dernier ne devait pas ratifier tous les actes passés de la compagnie, par une déclaration aussi générale du préambule. Cette compagnie était autorisée depuis nombre d'années, personne dans le comité ne prétendait savoir tout ce qu'elle a fait dans le passé, et une bonne moitié des neuf jours que ce bill a été devant le comité a été employée à discuter le préambule auquel les changements importants ont été faits.

Je ne prétends pas qu'il a été fait des additions à ce préambule, mais on en a retranché beaucoup de chose, et qu'on ajoute ou qu'on retranche, du moment que ce qui est ajouté ou retranché est important, il en résulte une sérieuse altération et alors, la règle 106 s'applique. A mon avis elle doit s'appliquer dans le cas actuel.

M. GUTHRIE : L'honorable député (M. Macdonell) ne me paraît pas parfaitement comprendre la raison d'être d'un préambule. L'article 14 de la loi sur l'interprétation dit :

Le préambule d'une loi est réputé en faire partie, a pour but d'en expliquer le but et l'objet.

M. A. C. MACDONELL : Quelle que soit la définition d'un préambule, cela peut-il affecter en quoi que ce soit l'application de la règle ?

M. GUTHRIE : Je le crois.

M. A. C. MACDONELL : J'aimerais savoir en quoi.

M. GUTHRIE : La loi dit qu'un préambule fait partie de la loi et a pour but d'en expliquer le but et l'objet. Le dernier amendement au préambule aurait expliqué la dernière partie de l'article 1er, et c'est sans doute pourquoi ces mots avaient été mis dans le préambule, en premier lieu. Mais quand le comité eut retranché la dernière partie de l'article 1er, le quatrième amendement fut fait au préambule, pour le faire concorder avec l'article 1er amendé, puisque ces mots n'étaient plus nécessaires pour expliquer l'article 1er. C'est une simple question de forme.

M. LENNOX : Je ferai observer que quoique la dernière partie de l'article 1er ait été retranchée, elle a été rétablie dans la dernière partie de l'article 2.

M. BRISTOL : Pour ma part, je tiens à déclarer que nous avons été traités avec beaucoup de courtoisie par le président du comité des Chemins de fer dans la discussion de ce bill, et dans l'objection que nous soulevons en ce moment, il ne faut pas voir un reproche à l'adresse du président ou du comité. La seule question est de savoir si les modifications apportées au préambule sont importantes ou non. Comment doit-on juger de leur importance ?

Nous devons supposer que les promoteurs du projet avaient mis ces déclarations dans le préambule, parce qu'ils les considéraient importantes. Voilà une raison. Le fait qu'elles ont été discutées pendant cinq ou six jours devant le comité en est une autre.

Nous avons combattu ce préambule parce que nous le considérions imprudent et déraisonable. Nous pensions qu'il n'était pas sage d'affirmer qu'il existe des doutes sur la question de savoir si la loi générale sur les chemins de fer s'applique à celui-ci, parce que quelques petites lignes de tramway traversent le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Plusieurs membres du comité prétendaient qu'il serait ridicule de dire que le tramway de Toronto, parce qu'il franchit la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à deux ou trois endroits, doit être considéré comme un chemin de fer pour l'avantage du Canada. On a aussi beaucoup discuté sur la valeur des opinions des jurisconsultes et finalement, au lieu de " la compagnie a été informée ", on a mis, " un doute s'étant produit." Cette déclaration, que tout avait été fait d'après des informations, a paru tellement générale qu'elle a été combattue sur toute la ligne. J'apprends ce soir pour la première fois que ces mots ont été retranchés à cause d'une irrégularité dans les avis. La raison invoquée devant le comité était certainement que c'était une déclaration mal avisée et imprudente à faire dans un bill et après plusieurs jours de discussion, je crois que c'est l'honorable ministre des Chemins de fer qui a conseillé le compromis qui a été accepté. Si nous devons juger de l'importance des changements par l'opiniâtreté des promoteurs à les combattre, ils sont certes très importants.

M. BARKER : Le premier changement apporté au préambule me paraît sans importance. Ce n'est qu'une meilleure manière d'exprimer ce qu'on avait voulu dire par la première rédaction. Toute la question repose sur le préambule.

Nous ne discutons pas les articles du bill mais seulement la question de savoir si les changements faits au préambule nécessitent un rapport spécial. Tel que redigé en premier lieu, le préambule disait que considérant que la compagnie avait été informée de certaines choses, elle se trouvait dans une situation particulière. Je considère cette rédaction très défectueuse. Je ne crois pas qu'on doive introduire les opinions des avocats dans nos lois ; il suffirait de les adresser à une demi-douzaine d'entre eux, pour avoir des opinions contradictoires, et on pourrait dire ensuite, tout simplement que des doutes se sont produits. On a eu raison de retrancher les mots relatifs aux opinions des avocats et pour les remplacer par une phrase disant que des doutes se sont élevés. Il n'y a pas un avocat dans cette Chambre qui ne reconnaisse que cette dernière rédaction est de beaucoup préférable à la première.

Sur ce point, je ne considère pas le changement important ; on a simplement amélioré la rédaction. Le deuxième changement est celui-ci : " mais, selon que la dite compagnie a été informée, sans autorité ou compétence. C'est-à-dire que l'assemblée législative d'Ontario a édicté certaines lois mais, selon que la compagnie a été informée, elles les a édictées sans autorité, ou compétence. Ici encore, je suppose que le comité a jugé qu'il ne convenait pas d'insérer dans une loi les opinions des avocats et que si on en avait consulté deux ou trois de plus, on aurait pu être informé autrement, et le comité a préféré dire qu'"un doute ayant surgi." En retranchant ces mots, le comité ne dit pas si les lois édictées par l'assemblée législative sont bonnes ou mauvaises. Il constate simplement que ces lois ont été votées par l'assemblée législative d'Ontario. On ne peut avoir d'objection à cela.

La troisième phrase retranchée est celle-ci: de ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits Actes.

Je comprends parfaitement que si ces mots n'avaient pas été dans le préambule, mais avaient été ajoutés par le comité, le changement serait très important. Mais c'est le contraire qui a eu lieu. Les promoteurs demandaient la confirmation de certains actes. Ce passage a été retranché et par conséquent il n'y a pas de confirmation. Les actes restent ce qu'ils étaient ; ni infirmés ni confirmés.

Peut-on prétendre qu'en omettant ces mots, on modifie sérieusement le préambule? Je comprendrais que la compagnie se plaignît de cette omission, mais je ne comprends pas que les honorables députés qui sont opposés au bill en entier, s'en plaignent. Comment peuvent-ils prétendre qu'il y a eu des modifications importantes exigeant un rapport spécial ? La compagnie a consenti à l'élimination de ces mots. En quoi alors, le bill se trouve-t-il modifié au détriment de qui que ce soit, même de la compagnie ? C'est assurément une objection futile. Supposons, par exemple, que la compagnie ait dit dans le préambule qu'elle désirait être autorisée à faire l'exploitation générale de l'énergie électrique, et que cette demande ayant provoqué de l'opposition, elle y ait renoncée. Pourrait-on prétendre sérieusement que le préambule aurait été sérieusement modifié au point qu'il y eut lieu d'appliquer la règle 106 ?

Il m'est souvent arrivé de voir un comité retrancher certaines parties d'un préambule, quand il demandait plus que le comité était disposé à accorder. Ce préambule nous demande de confirmer certaines choses. Nous éliminons cette demande et nous limitons par là, la portée du préambule. Cette objection ne repose que sur les mots et il est puéril de prétendre que ce changement donne lieu à l'application de la règle 106.

M. LENNOX : Une bonne partie de ce que vient de dire l'honorable député d'Hamilton confirme ma prétention que le bill a été sérieusement altéré. Il dit que si nous avions élargi la portée du préambule, le change-

ment aurait été important, mais vu que nous l'avons restreinte, le changement est sans importance. C'est un raisonnement vicieux à appliquer à cette règle, car elle ne dit pas que les changements devront étendre ou restreindre, mais qu'ils doivent être importants. On peut ne pas rapporter une modification dans la forme, mais un changement dans le fond doit être rapporté.

Le président dit que le comité ayant approuvé ces changements, nous n'avons pas à y revenir. Mais le comité n'a pas été appelé à se prononcer sur le rapport. Chaque question a été mise aux voix. J'ai proposé d'éliminer la partie commençant par les mots "considérant que la compagnie a été informée" jusqu'aux mots "part du Canada." Cette demande fut rejetée. J'ai aussi proposé l'élimination des deux autres passages qui ont été rayés. J'ai ensuite proposé de retrancher les mots "de ratifier tout ce qu'a fait la dite compagnie, sous le régime des dits Actes. A ce moment l'honorable député qui a charge du bill, proposa en sous amendement, que les mots "la compagnie a été informée" fussent remplacée par "des doutes se sont produits", et que les deux parties que j'avais demandé à retrancher fussent éliminées. On a prétendu que ce sous amendement avait été rédigé par l'honorable ministre de la Justice (Aylesworth) et règlait toute la question au point de la légalité. Il fut proposé aussi d'édicter, comme dans l'article 1er :

Et pour faire disparaître tout doute les lignes de chemin de fer que la compagnie est par la présente loi autorisée à construire soient par la présente déclarées être à l'avantage du Canada en général.

Nous prétendions que cela équivalait à déclarer quelle serait la loi à l'égard de ce chemin de fer et de tous les autres dans la même situation. Cet amendement a été proposé pour que nous ne fassions pas cette déclaration, mais que nous nous bornions à dire que des doutes s'étaient élevés, sans nous lier à une proposition quelconque, comme nous l'aurions fait en adoptant le préambule sant changements.

C'est la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Une modification importante a été faite. Au lieu de déclarer qu'en traversant la voie du Grand-Tronc à Burlington, ce chemin de fer est devenu assujéti exclusivement à l'autorité législative du parlement du Canada, nous disons que des doutes se sont élevés. Voilà le changement important.

Quant à la proposition suivante elle est ainsi exposée dans le préambule :

Des pétitions ont été présentées à l'assemblée législative d'Ontario demandant des Actes à l'effet de proroger le délai accordé pour la construction des lignes de chemin de fer de ladite compagnie et que pareils Actes ont été édictés, mais, selon que ladite compagnie a été informée, sans autorité ou compétence.

M. LENNOX.

Ces lois furent votées aprés 1897, date à laquelle le croisement des deux voies fut effectué et maintenant on voudrait déclarer nulles ces deux lois, celle de 1900, chap. 12 et celle de 1904, chap. 77, toutes deux votées par l'assemblée législative d'Ontario après que le chemin fut devenu assujéti exclusivement à l'autorité législative de ce Parlement.

On fit observer que cela n'était pas conséquent avec ce que la compagnie demandait, puisqu'elle voulait, en réalité, que ces deux lois restassent en vigueur.

L'article 1er dit :

Dans la présente loi l'expression "la compagnie" signifie la corporation créée par le chapitre 88 des statuts de l'Ontario de 1894, et continuée par lesdites modifications de cet acte et pour faire disparaître tous doutes les lignes de chemins de fer que la compagnie est par la présente loi autorisée à construire sont par la présente déclarées être à l'avantage du Canada en général.

Je ferai observer ici à l'honorable premier ministre que si on avait laissé dans le préambule que les lois de 1900 et 1904 avaient été votées par l'assemblée législative sans autorité ni compétence, il ne serait pas conséquent d'adopter l'article 1er qui déclare que ces lois et leurs amendements restent en vigueur. L'article 2 dit :

Rien de ce qui a été fait par la compagnie en vertu des pouvoirs conférés par les Actes mentionnés dans le préambule ne sera invalidé par la présente loi, ni par la loi sur les chemins de fer et les pouvoirs et privilèges conférés par lesdits actes sont par la présente continués et ratifiés.

Ceci comprend les deux amendements que le préambule déclarait avoir été édictés sans autorité ou compétence. On voit par là que ces deux déclarations du préambule devraient être éliminées si on veut adopter l'article 1er et aussi l'article 2.

Dans le premier bill, une clause du préambule déclarait ratifier tout ce qu'à fait ladite compagnie sous le régime desdits actes de l'assemblée législative d'Ontario. C'était un point très important à obtenir pour la compagnie, mais il rencontra une vive opposition et le passage fut finalement éliminé. La question doit être envisagée du point de vue de la compagnie aussi bien que du point de vue du public. Nous avons le droit d'exiger qu'il soit fait à la Chambre un rapport indiquant les raisons de ces éliminations. Analisons ce qui suit, et voyons si c'est important ou non :

Et considérant qu'il est à propos de régler toutes les questions relatives à la compétence provinciale en l'espèce, de ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous l'empire desdits actes.

et ainsi de suite. Voilà la substance de ce que l'on demande. Le comité a refusé et le passage fut retranché du préambule. Est-il sans importance que nous déclarions pas

le présent bill qu'il est à propos de ratifier tout ce qu'a fait la compagnie sous le régime de ces dernières lois ? La chose me paraît aussi claire que possible. La responsabilité de cette affaire ne retombe pas sur moi ; le résultat de se débat, m'est indifférent, mais il est très important pour la Chambre et pour l'honorable premier ministre qu'une règle formelle de la Chambre soit observée.

Dans le cas actuel, la compagnie n'aura pas à en souffrir et le pays n'aura guère à y gagner. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) dit que cette règle a été ignorée depuis 25 ans, et que le comité des chemins de fer, sinon les autres, renvoie constamment à la Chambre des préambules modifiés, sans en faire un rapport spécial...

M. GUTHRIE : L'honorable député me permet-il de lui demander qui doit décider, en première instance, si le changement est important ou non ?

M. LENNOX : Probablement le président.

M. GUTHRIE : Comme président, j'ai décidé qu'ils n'étaient pas importants.

M. LENNOX : Le président du comité doit exercer un certain contrôle et voir à ce que ses rapports soient régulièrement préparés. Il ne paraît pas s'être occupé de la question, ni même y avoir songé. Le secrétaire du comité ne s'en est pas occupé, non plus, puisque cette règle n'a jamais été observée. Mais ceux qui doivent décider, en dernier ressort, si ces changements sont importants ou non, ce sont ceux qui ont bataillé pendant huit ou neuf jours pour les obtenir et c'est par dessus tout, l'honorable premier ministre qui est responsable de la procédure suivie dans cette Chambre.

Je n'en dirai pas davantage. J'ai soulevé la question parce qu'il est important que les règles soient observées. D'assez grandes divergences d'opinion viennent de se manifester pour autoriser l'honorable premier ministre à renvoyer le bill devant le comité des Chemins de fer pour que ce dernier nous fasse connaître les raisons qu'il a eu de faire ces changements. Si nous nous écartons de la règle en cette occasion, on peut s'attendre à ce que nous nous en écartions dans d'autres. Ne vaut-il pas mieux faire entendre au comité des Chemins de fer que comme tous les autres comités, il doit faire un rapport spécial des changements apportés au préambule d'un bill ?

M. R. L. BORDEN : La difficulté actuelle provient peut-être de ce que dans la préparation et l'adoption des lois d'intérêt local, nous n'apportons pas le même souci de la légalité qu'en Angleterre. Le préambule est considéré comme la base d'un bill d'intérêt local.

L'enquête—car il y a une enquête sur ces bills, en Angleterre—porte sur le préambule. Sous certaines conditions les pétitionnaires sont admis à faire leur preuve. Les personnes opposées au bill sont admises à pétitionner contre le bill, mais elles doivent d'abord faire la preuve de leur compétence avant d'être admises à le combattre. La question se décide alors comme une affaire judiciaire.

Ils n'ont pas en Angleterre un énorme comité de 100 ou de 160 membres, mais un comité restreint qui étudie la question à un point de vue judiciaire et il fait rapport que le préambule du bill est prouvé ou n'est pas prouvé ; ce rapport doit décider et décide du sort du bill. Le comité peut faire rapport que le préambule " est prouvé avec des amendements ", et comme on l'a fait remarquer il y a un instant, la pratique en Angleterre est de rapporter, dans tous les cas, les raisons de ces amendements. Le comité fait aussi rapport sur beaucoup d'autres points.

En Angleterre, par exemple, lorsqu'un comité est appelé à se prononcer sur l'application d'une disposition législative ou d'un règlement administratif basé sur cette disposition, s'il s'écarte du règlement ou de la disposition législative—soit en vertu d'une règle permanente ou de la coutume établie —il faut toujours un rapport motivé sur les raisons pour lesquelles il s'écarte du règlement. En Angleterre ils sont plus soigneux et plus particuliers que nous sur ces questions et je crois qu'à l'avenir nous ferions bien d'apporter plus de soin à l'étude de ces questions devant les comités.

Quant au troisième changement qui me paraît le plus important, je considère que si l'on veut s'en tenir à la règle stricte, on aurait dû donner les raisons de cette élimination. Ces raisons ont été expliquées par le président du comité et par l'honorable député d'Hamilton ; la partie du bill à laquelle ces passages du préambule s'appliquaient ayant été éliminée, ces passages n'avaient plus leur raison d'être.

A mon sens, nous n'avons pas à étudier la raison pour laquelle on a retranché cette partie du bill. Il suffit de savoir qu'elle est disparue et que du fait de sa disparition certains mots du préambule doivent aussi disparaître. C'eût été pour le comité une bonne raison à donner pour motiver l'élimination de certains mots du préambule, et à strictement parler, c'est ce qu'il aurait dû faire.

Le président du comité et d'autres ont fait observer avec raison que cette règle n'est pas généralement observée. En tant que la Chambre est concernée, les choses se sont toujours passées jusqu'à présent, comme si cette règle n'eut pas existée. Mais la question est maintenant devant la Chambre et nous devons la régler. Je serais assez disposé à suivre le conseil de l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) comme étant le plus facile à suivre et de renvoyer le bill devant le comité pour qu'il fasse connaître ses raisons ; ces raisons me paraissent excellentes, mais elles ne sont

pas indiquées dans le rapport. Au lieu de discuter ces questions ici, il vaudrait mieux renvoyer le bill devant le comité, si l'opinion de l'honorable député de Toronto-sud doit être acceptée.

En réponse à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) je dois dire que je n'étais pas certain que ce bill viendrait en discussion aujourd'hui, car il n'y a rien eu de décidé positivement la dernière fois quant à la date. Quelqu'un ayant fait observer que plusieurs députés des deux côtés s'intéressaient à cette question et aimeraient à avoir quelques jours d'avis, l'honorable ministre avec son obligeance ordinaire, y consentit et plusieurs de nos collègues s'en rapportaient à cet arrangement.

M. HENDERSON : A mon sens, tout dépend de la signification des mots " changements importants." Ces changements sont-ils ou non importants ? Pour ma part, je les considère comme sans importance. J'ai dit devant le comité et je répète ici qu'il était indifférent qu'il y eut un préambule ou non à ce bill ; on aurait pu aussi bien le retrancher en entier, ou le bill aurait pu être déposé sans préambule. Je dis donc que les changements sont sans importance et que la règle ne s'applique pas.

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agit d'une question sur laquelle je considère de mon devoir de dire à la Chambre ce que je crois être la règle qui doit servir à la guider dans les cas de cette nature. Il va sans dire que c'est une question qui doit être traitée exclusivement au point de vue juridique, et qu'aucune autre considération ne doit entrer dans la discussion. Je vois que quatre modifications ont été apportées au préambule de ce bill. Dans la première le comité a remplacé les mots :

Ladite compagnie a été informée que.

Par les mots :

Des doutes s'étant élevés.

J'ai dit avant la suspension de la séance et je le répète que je considère ce changement comme n'ayant aucune importance ; comme le dit l'honorable député d'Hamilton il ne fait qu'introduire une rédaction différente ; il ne suggère aucun autre ordre d'idées, et je considère que le changement n'est pas important.

Le deuxième n'est que dans les mots et ne nécessite aucun commentaire.

Quant au troisième et au quatrième, je les considère comme un seul amendement, tendant au même but.

L'objet du bill est, entre autres choses, de faire ratifier deux lois votées par l'assemblée législative d'Ontario. On avait des doutes sur la question de savoir si la législature avait l'autorité de voter ces lois, et un des objets du bill est de les faire ratifier en leur donnant la sanction du Parlement canadien. Les deux changements tendent au même but. Ils sont certainement très importants, mais sont-ils essentiels ? Telle est la question.

Un amendment peut être très important sans être essentiel au bill. Comme l'a expliqué l'honorable député d'Hamilton, le comité a évidemment été d'avis que les pouvoirs que la compagnie cherchait à obtenir par ce bill avaient été restreints ; la disposition à l'effet de :

Ratifier tout ce qu'a fait ladite compagnie sous le régime desdits actes.

fut éliminée au préambule et le changement sous ce rapport était important en ce sens qu'il enlevait à la compagnie des pouvoirs que le bill tendait à lui conférer. Mais l'honorable député d'Hamilton a expliqué, avec beaucoup de logique, à mon avis, que ces amendements, bien qu'importants ne sont pas essentiels, puisqu'au lieu d'augmenter ils diminuent les charges que le bill tendait à imposer au public. C'est pourquoi ces changements n'ont pas été rapportés, car ces règles à l'égard des bills de cette nature ont été établies pour protéger le public. Dans le cas actuel, l'amendement faisait disparaître une des charges que le bill tendait à imposer au peuple, et on a raison de dire que l'amendement n'est pas essentiel.

Je me place au point de vue de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) qui est, je crois un de ceux qui ont combattu le bill. Pourquoi l'a-t-il combattu ? Parce que c'était un empiètement sur les droits des provinces ; parce que le Parlement ne doit pas entreprendre de ratifier des lois votées par les associations législatives des provinces, si elles n'avaient pas le droit de les voter et que la procédure à suivre est de s'adresser de nouveau à la province. La prétention a prévalu, le comité a accepté ses vues, il a réussi à faire éliminer cette clause du bill et si ce dernier est renvoyé devant le comité, que fera-t-il ? Le combattra-t-il de nouveau pour y faire remettre ce qui en a été éliminé? Pas du tout car l'amendement est rédigé dans le sens de ce qu'il désirait obtenir et si le bill est renvoyé devant le comité, mon honorable ami ne demandera pas que les passages éliminés soient rétablis.

M. LENNOX : Cela n'ajoute absolument rien aux pouvoirs que la province n'aurait pas, ou n'aurait pas toujours eus.

Sir WILFRID LAURIER : Non, mais mon honorable ami n'admet-il pas que si ce bill est renvoyé au comité pour nouvel examen, il ne demandera pas à faire rétablir les mots retranchés ?

M. LENNOX : Je ne le pourrais pas.

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement. Mon honorable ami ne condamne pas les changements, il les accepte, il en est satisfait. Je présume que c'est pourquoi on ne les a pas considérés comme essentiels et pourquoi le comité ne les a pas rapportés à

la Chambre. Le comité a jugé que si un changement a été apporté, pour restreindre les pouvoirs que le bill tendait à conférer à la compagnie, cela n'était essentiel ni à la compagnie ni au bill.

M. LENNOX : Mais on n'a rien enlevé à la compagnie.

Sir WILFRID LAURIER : Alors, quelle était la signification de ces mots ? Mon honorable ami ne demandera pas à ce qu'ils soient rétablis dans le préambule.

M. LENNOX : Je ne peux pas les faire remettre. Tout ce que je demande, c'est que le bill soit renvoyé devant le comité pour un nouvel examen, afin que le comité fasse un rapport complet, comme celui que la règle l'oblige à faire.

Sir WILFRID LAURIER : D'ailleurs, toute l'affaire n'est-elle pas plutôt une simple formalité ? Si vous faites renvoyer le bill devant le comité, non pour le modifier, mais simplement pour que le comité donne une raison que la compagnie juge sans importance, qu'aurez-vous obtenu ? Si l'honorable député pouvait dire : Je demande que le bill retourne devant le comité pour y faire certaines modifications que je désire y introduire, je comprendrais alors son raisonnement. Autrement, son argumentation n'a plus de sens.

D'ailleurs la question est loin d'être claire. Quand on voit des avocats éminents se contredire, quand on voit l'honorable député de Simcoe-sud déclarer que les changements sont essentiels et l'honorable député d'Hamilton, affirmer qu'ils n'ont pas d'importance, il est permis d'avoir des doutes et dans ce cas, la règle a toujours été d'accepter la décision du comité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il ne nous reste plus qu'à faire rapport de nos délibérations.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. BRISTOL : La règle dit :

Lorsqu'une modification importante est faite au préambule du bill, la modification et les raisons de cette modification doivent être mentionnées dans le rapport.

L'honorable premier ministre prétend-il que cette règle ne s'applique qu'aux modifications importantes pour le public et non pour ceux qui demandent l'adoption du bill? Limite-t-il la signification du mot " importante " à l'intérêt public ? J'aurais supposé que toute modification importante, pour le promoteur ou pour le public, était une modification importante.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BRISTOL. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) admet que la modification est importante pour la compagnie, mais non pour le public.

La suppression de ce mot me paraît avoir de l'importance pour le public. Je ne crois pas qu'il faille considérer l'amendement comme étant important aux yeux de l'une ou de l'autre ; mais s'il comporte une modification essentielle, on doit en exposer la raison d'être.

Sir WILFRID LAURIER : Suivant l'honorable député l'amendement est important sans toutefois apporter de modification essentielle au projet de loi, car il ne saurait être préjudiciable à nul autre que la compagnie.

M. BARKER : J'ai dit que l'amendement pourrait être important, mais que la compagnie ne s'y oppose pas ; ceux-là seuls le combattent qui ont obtenu ceux qu'ils voulaient.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le comité pourrait rendre compte de ses délibérations et saisir la Chambre d'une motion.

Sir WILFRID LAURIER : Comme on demande le renvoi du bill à la Chambre, il s'agit de décider si nous l'y renverrons.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Que ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien le manifester.

M. LENNOX : Laissez faire ; ils ne tiennent pas à voter.

(La motion est rejetée.)

M. A. C. MACDONELL : Je demanderai au ministre des Chemins de fer et des Canaux s'il va s'occuper du point que j'ai soulevé au sujet du délai. Je lui rappellerai que nombre d'amendements ont été insérés avant que l'on sût que le projet devait être mis à l'étude aujourd'hui même. Ces amendements, nous ne pouvons les discuter ce soir ; nous pourrions les mettre à l'étude demain ou tout autre jour, car les députés s'en tenaient certainement à ce dont on était convenu la dernière fois, que l'on s'est occupé du bill, c'est-à-dire qu'il devait être donné quelques jours. Nous avons pensé qu'il s'agissait de jours de séance. Depuis, il n'y a pas eu de jour de séance, et, eu égard à ce qui s'est passé, j'invoque l'insuffisance de délai pour m'opposer à la mise à l'étude du projet de loi.

Sir WILFRID LAURIER : L'insuffisance de délai invoquée par l'honorable député ne me paraît pas constituer une raison valable. Au sens parlementaire, les avis doivent comprendre un délai de deux jours. Toutefois, comme mon honorable ami déclare avoir été surpris et n'être pas en mesure de discuter le projet, nous ne devrons pas, je crois, insister sur la mise à l'étude de ce dernier.

M. A. C. MACDONELL : J'ai rédigé et remis au greffier de la Chambre un très important amendement que je tiens à faire discuter et sur lequel je veux connaître le sentiment de la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM : Cet amendement vise-t-il l'article 1er ?

M. LENNOX : Oui.

L'hon. M. GRAHAM : Je tiens à faire voir que je n'ai pas manqué de foi à l'honorable député. Il y a huit jours, il était préparé à aborder la discussion de ce projet de loi.

M. A. C. MACDONELL : N'ayant pas pris part au débat de la semaine dernière, je n'ai aucunement signifié mes intentions ni dans un sens ni dans l'autre. Dès que le projet de loi fut appelé, l'honorable ministre fut le premier à demander que l'étude en fût remise à plus tard.

L'hon. M. GRAHAM : Je fais simplement observer ce qui s'est passé et ce que l'on aurait pu faire. L'ordre du jour appelant la mise à l'étude du projet de loi, je conseillai d'en renvoyer la discussion à plus tard. Le parrain du bill était prêt à procéder et à venir jusqu'au moment où ces questions-là se sont soulevées, chacun comptait que l'on allait passer à l'étude du projet. J'ai alors déclaré que nous le mettrions probablement à l'étude au bout de huit jours. Il y a une semaine de cela. Mon honorable ami sait donc depuis huit jours que le projet de loi devait revenir sur le tapis aujourd'hui même.

Un peu après que j'eusse déclaré que le bill serait probablement remis à l'étude aujourd'hui, mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Borden) fit observer que dans ce cas je pourrais le prévenir trois ou quatre jours à l'avance. Si nous avions dû reprendre ce projet de loi avant le jour par moi fixé, j'aurais certainement donné un avis à ce sujet. Ainsi, on ne saurait alléguer que j'aie voulu prendre qui que ce soit par surprise lorsque j'ai annoncé vendredi dernier que le projet de loi serait probablement mis à l'étude aujourd'hui. Mon honorable ami avait compris lui-même que le bill devait être repris aujourd'hui, et les jours parlementaires qu'il invoque ne constituent qu'une simple formalité. Ses amendements, il les a rédigés depuis vendredi et il a eu tout le temps voulu pour préparer le discours par lequel il entend les appuyer. C'est une pure subtilité d'alléguer que depuis vendredi dernier il n'y a pas eu de séance du Parlement.

Si quelqu'un se prétend pris à l'improviste, nous devrons tenir compte de l'objection ; mais que l'honorable député dise qu'il n'est pas préparé à procéder, cela n'est pas une raison suffisante pour que l'étude du projet de loi soit renvoyée à une autre semaine. Dans huit jours, il pourrait bien n'être pas plus préparé qu'aujourd'hui. Ne pourrions-nous pas passer à l'étude de quelque autre article à l'égard duquel mon honorable ami n'a pas d'amendement à proposer ? Faisons quelque chose.

M. ARMAND LAVERGNE : Je constate que le bill n'a pas été réimprimé en français. L'article 71 des règlements porte que tous les bills doivent être imprimés dans les deux langues avant d'être lus une deuxième fois.

Une VOIX : Lisez le règlement.

M. ARMAND LAVERGNE : Le voici :

All Bills shall be printed before the second reading in the French and English languages.

La version française est encore plus explicite :

Tous les bills doivent être imprimés avant leur 2e lecture en français et en anglais.

J'invoque donc la question de règlement ; elle est fort importante dans le cas actuel. J'ai vigoureusement combattu le projet de loi devant le comité et l'ai étudié avec un soin tout particulier. Je tiens à le très bien comprendre, et c'est mon droit d'exiger qu'il soit imprimé en français, afin de me mettre en mesure de le comprendre parfaitement et de donner mon vote en pleine connaissance de cause. On m'opposera sans doute que j'aurais dû soulever cette objection avant la deuxième lecture du projet de loi, mais je ne trouve pas de règle établissant le bien fondé de cette prétention. Je ne relève à ce propos qu'une seule décision rendue en 1879 par M. l'Orateur Blanchet, et encore ne porte-t-elle pas que l'objection doive être formulée avant la deuxième lecture. Le règlement veut que les bills soient imprimés en français et en anglais avant leur deuxième lecture, et il est dit dans Bourinot que tout membre de la Chambre a le droit d'exiger qu'un projet de loi soit imprimé dans les deux langues avant d'être mis aux voix. Mon objection étant bien fondé, je demande que l'étude du présent bill soit renvoyée à plus tard.

M. BERGERON : Très bien! jusqu'à ce qu'on l'ait imprimé en français.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est d'usage, je crois, de soulever cette objection avant la deuxième lecture ; après, il est trop tard. Les avis relatifs aux amendements projetés dont je suis saisi sont rédigés dans les deux langues.

M. ARMAND LAVERGNE : Le bill que j'ai par devers moi n'est imprimé qu'en anglais, et c'est en vain que j'ai tenté d'en obtenir la version française. Je ne crois pas que M. le président puisse citer un seul article des règlements portant que l'objection doit être soulevée avant la deuxième lecture.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est d'usage de la soulever avant la deuxième lecture.

M. BERGERON : L'objection de mon honorable ami (M. Armand Lavergne) est bien fondée. Le bill ayant été très sensiblement modifié, il faudra nécessairement le réimprimer, et il suffirait d'en renvoyer l'étude à plus tard pour écarter l'objection soulevée par mon honorable ami (M. Armand Lavergne).

M. LENNOX : Le ministre des Chemins de fer ne me semble pas avoir fait preuve de mauvaise foi, mais l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) prétend avoir été pris à l'improviste ; or, le ministre des Chemins de fer et le premier ministre ont déclaré qu'on ne procéderait pas à l'étude du projet de loi si quelqu'un disait avoir été pris par surprise. Depuis vendredi soir que les avis ont été donnés, il s'est écoulé deux jours pendant lesquels nous n'avons pu rien faire, de sorte qu'en ce qui concerne le délai, nous en sommes encore au même point que vendredi soir. Il nous était impossible de donner avis vendredi soir, samedi, dimanche et même aujourd'hui. Il existe un malentendu, et j'aime à croire que l'on n'insistera pas pour obtenir la discussion immédiate.

M. A. C. MACDONELL : Je tiens à déclarer que je suis pris à l'improviste, mais je ne sollicite aucune faveur et n'entends pas me prévaloir de la circonstance pour demander l'ajournement de la discussion. Se rendant au vœu exprimé par M. Borden, le ministre des Chemins de fer s'est engagé lundi dernier à nous prévenir quelques jours à l'avance de la remise à l'étude du bill, et comme je n'étais pas ici vendredi soir, ce n'est que cette après-midi que j'ai appris qu'on devait en reprendre la discussion ; j'ai donc immédiatement rédigé mes amendements et les ai fait tenir au greffier. Ces amendements dont j'avais donné avis, je tiens à ce qu'on les discute, et je me trouve pris à l'improviste.

M. CLARKE : Vos amendements visent-ils l'article 2 ?

M. A. C. MACDONELL : La modification que je propose d'apporter à l'article 2 s'étend à tout ce que l'on trouve de répréhensible au projet de loi.

M. ARMAND LAVERGNE : Je demande un rappel au règlement. Je n'ai pu soulever avant la deuxième lecture l'objection que le bill n'était pas imprimé en français, puisque ce n'est que depuis la deuxième lecture qu'il a été réimprimé.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai déjà décidé que l'objection est formulée trop tard. Appelez-en à la Chambre si cela vous plaît.

M. BERGERON : Le premier ministre et le ministre des Chemins de fer ont déclaré que le projet de loi serait réservé si quelqu'un se disait pris à l'improviste ; or mon honorable ami de Toronto-sud (M. Macdonell) est pris par surprise, et si l'on permet que le bill soit réservé, on pourra, en attendant qu'il revienne sur le tapis, le réimprimer et l'objection de mon honorable ami (M. Armand Lavergne) se trouvera ainsi écartée.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne veux pas que l'étude du projet de loi soit ajournée sous prétexte qu'ont pas été prévenus assez longtemps d'avance. Il y a huit jours, j'ai dit en termes bien clairs que le projet de loi serait mis à l'étude aujourd'hui, et le chef de l'opposition demanda s'il serait donné deux ou trois jours d'avis pour le cas, j'imagine, ou la discussion du bill serait reprise avant la date fixée. Il n'y avait donc pas de malentendu possible. J'ai dit vendredi dernier qu'à moins de circonstances imprévues nous passerions aujourd'hui à l'étude du projet de loi ; si l'on a quelque autre raison d'en demander la remise à plus tard, fort bien ; mais on ne saurait la retarder sous prétexte que l'avis donné est insuffisant, car j'ai tenu la parole donnée à la Chambre.

M. LANCASTER : Je me suis enquis auprès du chef de l'opposition de ce dont on était convenu au sujet du projet de loi, et il m'a dit—c'est du reste ce que j'avais moi-même compris—que nous devions être prévenus deux ou trois jours d'avance de la reprise de la discussion de ce bill. Nous avons donc, le ministre et moi, tiré des faits une conclusion différente.

M. CONMEE : Je conçois difficilement que l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) soit tellement pris par surprise, lui qui au comité des chemins de fer, a mainte et mainte fois exposé de toute façon ce qu'il prétend être sa manière de voir sur le sujet, ce que l'on pourrait appeler la loi Macdonell ; et puisqu'il vient nous dire aujourd'hui qu'il n'est pas préparé à discuter le projet de loi, force m'est bien de m'en rapporter à sa parole ; mais il a fallu quelque chose de bien grave pour le distraire du bill, parce que depuis deux ou trois semaines ce sujet semble absorber toutes ses pensées. Je ne veux pas exprimer le moindre doute quant à la bonne foi d'aucun membre de la Chambre.

M. A. C. MACDONELL : Vous feriez bien de vous garder d'en émettre à l'égard de celle du représentant de Toronto-sud, puisque vous avez déjà tenté de le faire cette après-midi.

M. CONMEE : L'allégation que j'ai faite cette après-midi, je croyais avoir plein droit de la formuler, et je la répéterais si l'occasion s'en représentait. Je me trompe peut-être, mais je crois avoir remarqué qu'il se trouve ici deux ou trois personnes qui semblent s'appliquer à discourir assez longtemps pour faire échouer le projet de loi. Je veux bien que ces collègues discutent le bill aussi longuement qu'il leur plaît, qu'ils tirent parti de tous les avantages qui s'offrent à eux. Cela, ils l'ont déjà fait, et certains journaux les ont même complimentés à ce propos ; mais il est temps, je crois, de leur rappeler qu'il existe une majorité parlementaire, et que nous ne saurions tolérer qu'un petit groupe de députés retarde l'adoption d'une mesure d'ordre public ou les travaux de la

Chambre des journées et des semaines entières. Ce projet de loi a été longtemps retardé au comité pour qu'on ne recommence pas le même jeu ici.

M. A. C. MACDONELL : Pourquoi mettez-vous tant d'ardeur à le faire adopter ?

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami de Toronto-sud dit que son amendement vise l'article 2 ; ne pourrions-nous pas avancer nos travaux en laissant cet article de côté pour passer à d'autres ?

M. A. C. MACDONELL : Mes observations ne visent pas le ministre, qui a usé à notre égard des procédés les plus courtois tant que le projet de loi fut devant le comité, et je ne voudrais pas donner à entendre qu'il ne nous a pas donné une pleine mesure de justice. Je ne le critique en aucune façon. Je veux bien faciliter de toute manière l'adoption du projet de loi, mais je tiens aussi à discuter l'amendement dont j'ai donné avis.

L'hon. M. GRAHAM : Dans ce cas, nous allons passer aux autres articles et réserver l'article 2 jusqu'à ce que mon honorable ami ait pu proposer son amendement.

M. A. C. MACDONELL : Cela me va très bien.

M. ARMAND LAVERGNE : Est-ce à dire que je devrai me prononcer sur un projet de loi qui n'est pas imprimé en français ?

Des VOIX : Sans doute.

M. ARMAND LAVERGNE : Mes honorables collègues traitent bien à la légère une question qui est pourtant des plus graves. Suivant la déclaration que le premier ministre faisait l'année dernière, l'acte de l'Amérique britannique du Nord place l'anglais et le français sur un pied de parfaite égalité; cependant je me verrai forcé de me prononcer sur un projet de loi qui n'a pas été imprimé dans les deux langues, et cela sous le prétexte subtil que je n'ai pas soulevé mon objection à l'occasion de la deuxième lecture. Je crois que nous avons droit à une déclaration de principe sur ce point très important, sur une question d'intérêt primordial portant sur l'essence même de la Constitution de notre pays.

M. TAYLOR : Ici on ne reconnaît pas de droits à la minorité.

M. ARMAND LAVERGNE : On le dirait; mais tant qu'il me restera un souffle de vie, j'affirmerai en cette enceinte les droits de toutes les minorités. Jamais traitement aussi odieux ne fut infligé à la minorité de ce pays.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le comité entend-il passer l'article 1er ?

M. ARMAND LAVERGNE : Non certes.

M. LENNOX : Si l'amendement de l'honorable député de Toronto-sud doit être mis à l'étude en même temps que l'article 2, je ferai observer, en sachant la teneur, qu'il provoquera une discussion semblable à celle qui doit naître de l'article 1er. Je conseille donc que nous ne discutions pas à présent l'article 1er afin de n'avoir pas à reprendre le même débat à l'occasion de l'article 2.

L'hon. M. GRAHAM : Ecarterions-nous l'objection de l'honorable député en réservant les articles 1 et 2 pour passer à l'étude de l'article 3 ?

M. LENNOX : Oui.

(Les articles 1 et 2 sont réservés.)

Sur l'article 3.

M. BRISTOL : Cet article tend à faire conférer par le Parlement du Canada à une compagnie autorisée à construire et à exploiter certaines lignes de chemins de fer en vertu de chartes qu'elle a obtenues à cet effet de la province d'Ontario, ainsi que de divers amendements, soit les mêmes pouvoirs, soit des attributions encore plus étendues. Personnellement, je tiens à protester de la façon la plus catégorique contre une pareille législation.

A la faveur d'une charte que la législature d'Ontario lui octroya en 1894, la compagnie actuelle a construit certaines lignes de chemins de fer. A deux reprises la législature provinciale a amendé sa charte dans le but de lui conférer des pouvoirs plus étendus. Les entreprises de la compagnie étaient et sont de nature purement locale, et c'est à ce point de vue qu'il convient de se placer pour étudier ce projet de loi et tous ceux qui lui ressemblent. J'estime qu'en ce qui concerne les entreprises locales qui ont pris naissance dans les limites d'une province et sont, suivant la lettre de la Constitution, du domaine de la législature provinciale, le Parlement du Canada devrait les laisser sous la juridiction qui les a créées, sauf toutefois les cas où leur exploitation nécessiterait l'intervention du gouvernement fédéral. Si l'on adoptait ce principe, on n'aurait que très rarement l'occasion de légiférer à l'égard de cette compagnie ou des autres qui cherchent actuellement l'intervention du pouvoir fédéral ; or comme ce principe est de la plus haute importance à toutes les provinces du Canada aussi bien qu'à la population en général, il n'est que juste, me semble-t-il, de l'étudier avec toute l'attention qu'il mérite, car il repose sur la base même de toutes les lois que nous établissons actuellement ou que nous pourrons être appelés à éditer à l'avenir.

Depuis 1883, cette question s'agite au Parlement du Canada aussi bien qu'à l'assemblée législative d'Ontario et des autres provinces. Il fut un temps où le parti s'était constitué le champion de ce que l'on appelle les droits des provinces. La question portait alors sur le transport, qui s'effectuait à la vapeur. La question se souleva, je crois, lorsque le parlement fédéral

adopta le premier projet de loi portant que des chemins de fer provinciaux devenaient des lignes d'intérêt général parce qu'ils croisaient certaines voies fédérales spécifiées. A la suite d'un très long débat, la législature d'Ontario, dans une note mémorable, protesta de la façon la plus nette et la plus catégorique contre l'intervention du parlement fédéral en pareille matière. Elle objecta que si l'acte de l'Amérique britannique du Nord autorisait le parlement fédéral, en certaines circonstances indiquées dans la Constitution, de décréter d'intérêt général des chemins de fer entièrement établis dans les limites d'une province, il n'était ni possible ni opportun de faire une déclaration qui, s'il y était donné suite, tendrait à décréter d'intérêt général pour tout le Canada tous les chemins de fer imaginables qui viendraient à croiser certaines lignes spécifiées.

Cette loi fut néanmoins établie en dépit des protestations de la législature d'Ontario. A vrai dire, la question est aujourd'hui de savoir si l'on entend placer tous les moyens de transport sous la juridiction fédérale. En effet, si le projet de loi dont il s'agit ici ne repose pas sur quelque principe large d'ordre public, on va laisser toute liberté aux compagnies autorisées à exploiter des entreprises de toute sorte, dans l'intérêt général du pays ou non, de venir nous demander d'établir des lois qui ne seront pas dans l'intérêt du pays en général.

Si le chiffre de la population du Canada devait se maintenir à 6,000,000 d'habitants, il n'y aurait peut-être pas grand inconvénient à faire rendre toutes ces lois par le parlement fédéral et à placer ces compagnies sous la juridiction de la commission des chemins de fer, étant donné surtout que nous sommes sur le point de nommer trois nouveaux commissaires, ce qui va nous donner six commissaires pour une population de 6,000,000 d'habitants ; mais nous prévoyons un accroissement considérable du chiffre de la population. Ne serait-il pas à la fois plus sage et de meilleure politique de laisser les entreprises locales sous la juridiction provinciale au lieu de les attribuer à celle du parlement fédéral dont la tâche est déjà plus que suffisante ? Lorsqu'une compagnie instituée par la législature provinciale vient nous demander de la placer sous la juridiction fédérale, nous devrions pouvoir lui répondre : Nous n'entendons pas vous décréter d'intérêt général pour le Canada pour l'unique raison que vous le demandez ; votre demande doit être motivée et c'est à vous qu'il appartient de démontrer qu'il y a lieu de vous soustraire à la juridiction provinciale, à la faveur de laquelle vous existez depuis des années, pour vous placer sous la nôtre.

Une commission des chemins de fer est chargée de s'occuper de tout ce qui se rattache aux chemins de fer établis dans les limites de l'état de New-York. Advenant le cas où notre population atteindrait le chiffre que nous espérons, offi les diverses provinces seraient très fortement peuplées, l'intérêt public exigerait certainement que les entreprises d'intérêt local fussent, dans la mesure raisonnable et du possible, du ressort de ces provinces. Que peut-il bien y avoir à gagner à placer toutes ces compagnies locales sous la houlette du parlement fédéral ? Le Parlement a posé en principe qu'un chemin de fer provincial croisant un chemin de fer fédéral n'est soumis à la juridiction fédérale qu'à l'égard de ce croisement. Le comité des chemins de fer a longuement discuté la question du partage des attributions. S'il devenait nécessaire d'autoriser une compagnie à établir un pont au-dessus des chutes du Niagara ou à établir un service de bateaux traversiers sur la rivière Détroit, il ne serait pas sage de partager la juridiction ; mais puisque le parlement fédéral a jugé bon de n'exercer son autorité sur les chemins de fer provinciaux croisant des lignes établies en vertu de lois fédérales qu'à l'égard de ces seuls croisements, le même principe devrait prévaloir en ce qui concerne le passage de la rivière Niagara ou de la rivière Détroit. A cet égard, mais à cet égard seulement, l'entreprise doit être décrétée d'intérêt général pour le Canada.

En adoptant ce principe, on laisse à chaque province le libre exercice de son autorité sur les entreprises locales et l'on dispense le parlement fédéral de la nécessité de fouler aux pieds les règlements établis dans les diverses provinces pour exercer sa surveillance sur des chemins de fer destinées à pourvoir à des besoins locaux. Le Parlement du Canada ayant décrété que lorsque des compagnies locales désirent échanger le trafic avec des compagnies autorisées par des lois fédérales, elles sont soumises à cet égard à la juridiction de la commission des chemins de fer, il se trouve donc que la loi des chemins de fer établit nettement que tout chemin de fer provincial échangeant le trafic avec les grandes lignes est soumis, en ce qui concerne cet échange, à l'autorité de la commission, mais qu'il relève de la province sous tous les autres rapports.

Je ne me propose pas de discuter la question de doute. Cette question, on pourrait aisément la trancher en décrétant que la compagnie n'est pas censée devoir être soumise à la loi générale des chemins de fer et que, en réalité, elle ne l'est pas, pour avoir croisé la voie du Grand-Tronc en 1897. Je ferai observer que tant qu'elle fut sous la juridiction provinciale, c'est-à-dire de 1897 à 1907, cette compagnie a prolongé ses lignes, émis des obligations, contracté des emprunts et poursuivi son exploitation sans la moindre gêne apparente, et ce n'est qu'en 1908 qu'elle s'est mise à demander s'il lui fallait rester sous la juridiction d'Ontario ou s'adresser au Parlement d'Ottawa. Dans la province d'Ontario, toutes les entreprises

de ce genre sont régies par la loi concernant les chemins de fer électriques, et une commission spécialement chargée de veiller à l'application de cette loi en vertu de laquelle toute compagnie de chemin de fer électrique qui ne fournit pas un service convenable voit sa ligne passer aux mains de la commission qui se charge de l'exploiter en des conditions telles, que le public a la certitude de bénéficier en tout temps d'un service ininterrompu et convenable.

Ce qui semble un taux raisonnable de transport dans la province d'Ontario pourrait peut-être paraître hors de proportion dans les provinces de la Colombie-Anglaise, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. La province d'Ontario a cru devoir fixé ce taux à 2 cents par mille de parcours. C'est sous ce régime que la compagnie fut instituée, et elle demande maintenant à se soustraire à la juridiction de la province à laquelle elle doit son existence. En tant que compagnie provinciale elle a aussi pris nombre d'engagements envers les municipalités qu'une commission d'Ontario peut l'obliger à respecter. Mais du moment où elle obtiendrait une charte du parlement fédéral, cette compagnie deviendrait une corporation absolument différente de celle qui a pris ces engagements envers les municipalités. Voilà pourquoi je dis que le parlement fédéral ne doit pas conférer de pouvoirs à cette créature provinciale et qu'il doit s'abstenir d'en modifier la condition au détriment de ces municipalités, à moins que des motifs d'ordre public ne nous imposent l'obligation de décréter ce chemin de fer d'utilité publique et de le placer sous la juridiction fédérale.

L'attitude qu'il convient au Parlement de prendre à l'égard des entreprises de nature locale, c'est de les laisser sous l'autorité des provinces et de ne rendre à leur sujet que les seules lois nécessaires à leur exploitation. Cela étant, on aura un principe nettement déterminé sur lequel on se guidera à l'avenir pour régler toutes les questions de cette nature.

Il n'y a pas à craindre de nuire à la compagnie. Il y a dix ans, elle était bien aise de se faire octroyer une charte par la province d'Ontario. Cette charte, elle en a tiré parti ; elle a émis ses obligations et construit sa voie. Alors, pourquoi ne s'en tient-elle pas à cela ? Voilà : elle croit exercer assez d'empire sur le parlement fédéral pour en obtenir ce changement qu'il lui faut à tout prix. Pour que nous prenions sur nous de la soustraire à la juridiction provinciale pour la constituer en compagnie relevant exclusivement du parlement fédéral, je prétends qu'elle doit nous fournir des raisons de l'ordre le plus supérieur.

S'il existe des doutes, il est en notre pouvoir de les dissiper ; mais nous devrons les dissiper selon que le veut l'intérêt public et non pas seulement parce que la compagnie le demande, ni en la manière qu'elle désire.

M. BRISTOL.

Elle demande que son chemin de fer soit déclaré d'utilité publique générale, non parce qu'il l'est en réalité, mais parce qu'elle n'est pas bien sûr qu'il le soit ou non.

Si elle a des doutes, qu'elle s'adresse aux tribunaux ; ce n'est pas une une raison pour que le Parlement étende son autorité sur cette entreprise. L'unique motif qu'elle allègue, c'est qu'elle est dans l'incertitude quant à sa situation réelle ; mais ses dix années d'exploitation, depuis que sont établis les croisements qui, dit-on, sont la cause de cette incertitude, montrent le peu de cas qu'elle a fait de ses doutes à venir jusqu'au moment où elle a jugé à propos de les formuler dans le but de servir ses propres intérêts.

Je l'affirme donc avec toute l'énergie dont je suis capable, l'intérêt public exige que tous les chemins de fer comme celui-ci restent sous l'autorité de la province qui les a autorisés, où ils sont exploités, qu'ils soient assujétis aux lois de la province et au contrôle des populations qu'ils desservent, au lieu d'être placés sous l'autorité législative du parlement fédéral. Si l'on n'adopte pas ce principe, ce parlement légifèrera à l'avenir à l'égard des chemins de fer de nature purement locale et ne nécessitant l'intervention du parlement fédéral, que lorsqu'il s'agira du croissement d'un chemin de fer fédéral ou de la construction à l'une ou à l'autre des extrémités de la ligne. Puisqu'il était sage d'assigner les entreprises de nanature locale aux provinces au sein desquelles elles avaient été exécutées, en vertu de quel principe décréterions-nous d'utilité générale une ligne de chemin de fer quelconque pour la seule raison que l'on veut construire un pont à l'une ou à l'autre de ses extrémités ? Puisque le Parlement avait raison de décréter il y a dix ans que les chemins de fer d'intérêt local devaient rester sous l'autorité législative de la province et n'être assujétis à l'autorité fédérale qu'en tant qu'ils croiseraient quelque ligne établie à la faveur des lois fédérales, en vertu de quel principe ferions-nous aujourd'hui une distinction pour décréter que la ligne entière doit relever du parlement fédéral parce que la compagnie construit un pont à l'une des extrémités de son chemin et établir un servir de bacs traversiers à l'autre.

Admettre un tel principe revient à dire que nous allons payer des commissaires pour surveiller tous les chemins de fer électriques du pays. Lorsque, comme cela se verra, le chiffre de notre population aura atteint 50,000,000 à 60,000,000, le parlement fédéral se verra obligé de nommer une centaine au moins de commissaires pour surveiller l'exploitation de tous ces chemins de fer d'intérêt local. Qu'un chemin de fer local ait un peu de trafic d'entier parcours, cela ne suffit pas pour qu'il soit déclaré d'utilité publique générale. Supposons même le fusionnement réel de toutes ces lignes, cela ne suffirait pas encore pour les faire décla-

rer d'utilité générale dans le sens prescrit par la Constitution ; le Parlement devrait intervenir. En principe, ces chemins doivent rester en l'état qui leur est fait par l'acte de l'Amérique britannique du Nord et ne doivent pas être placés sous l'autorité législative du parlement fédéral.

Le premier article de la Constitution qui a trait aux chemins de fer est l'article 92. Le parlement fédéral n'est pas autorisé d'une manière général à légiférer en matière de chemins de fer ; ses pouvoirs en l'espèce ne lui sont conférés qu'à titre exceptionnel et non en vertu d'une disposition générale. L'article 92 porte que les provinces ont le droit exclusif de faire des lois relatives aux travaux et entreprises d'une nature locale. Il y a exception lorsque le parlement fédéral juge à propos d'intervenir à l'égard de chemins de fer reliant deux provinces ou s'étendant au delà des limites d'une province, ou encore, lorsqu'il trouve bon de décréter certains travaux d'utilité générale pour le Canada, comme il est dit au paragraphe " c ".

Puisqu'il était sage de faire une telle distinction à l'époque de la confédération, j'estime qu'il l'est tout autant aujourd'hui, eu égard à l'avenir, de ne pas surcharger le parlement fédéral de la surveillance des travaux de nature locale des diverses provinces, et de respecter la Constitution qui décrète sagement que ces travaux et entreprises d'intérêt local doivent rester sous l'autorité législative des provinces, et n'être placés sous la juridiction fédérale que lorsque l'intérêt public l'exige impérieusement, et dans ce cas-là seulement.

M. W. F. MACLEAN : Je ferai observer que ce projet de loi n'est, de par son essence même, qu'un subterfuge à l'aide duquel on tente de se soustraire à la loi d'Ontario qui fixe à 2 cents le mille le coût du transport des voyageurs par ce chemin de fer et les autres lignes semblables. Quand on voit des gens recourir à un tel procédé et, au moyen d'un projet de loi comme celui-ci, tenter de porter atteinte au droit d'une province, il convient de se porter au secours de la population de cette province. Il existe deux moyens de le faire. Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) agréera peut-être le mien, qui consiste à fixer à 2 cents le mille le tarif maximum du transport des voyageurs.

L'hon. M. GRAHAM : Voilà le remède !

M. W. F. MACLEAN : Ce serait le moyen d'écarter mon objection, du moins dans une large mesure. En effet, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'ignore pas que nous avons souvent discuté en cette enceinte la question de savoir si oui ou non nous nous acheminons vers l'union législative. J'estime que nous y courons tête baissée. L'intérêt du pays veut peut-être qu'il en soit ainsi, mais je reviens à la question.

J'ai pris la parole dans le but d'inviter le ministre des Chemins de fer à nous dire s'il juge bon d'établir une loi portant sur l'exploitation d'un chemin de fer de nature provinciale et tendant à permettre à la compagnie de se soustraire aux obligations qu'elle a contractées en vertu d'une loi d'Ontario. S'il est un fait établi d'une manière incontestable, c'est bien que les chemins de fer comme celui-ci, établis dans la province d'Ontario, se sont vus obligés de transporter les gens, ce qu'ils font actuellement, à raison de 2 cents le mille de parcours. Et voici que pour se soustraire à cette obligation, cette compagnie vient aujourd'hui demander qu'on la mette sous l'égide du parlement fédéral.

Il nous faut résoudre le problème dans un sens ou dans l'autre, soit en fixant à 2 cents le mille le coût du transport des voyageurs—et je crois que le ministre adoptera cette solution, car il lui faut marcher avec moi s'il tient à passer pour le défenseur des droits du public—soit en adoptant le projet de loi. Voilà pourquoi j'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Graham) et du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur la question que j'ai soulevée et qui, en cette circonstance, s'impose nécessairement à l'étude de la Chambre.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ignorais que mon honorable ami (M. W. F. Maclean) dût m'interpeller, mais je me doutais bien de ce qui lui viendrait à l'esprit en jetant un coup d'œil sur ce projet de loi. Avant de reprendre ma place, je ferai quelques observations au sujet du tarif de 2 cents. La divergence d'opinion qui se manifeste au sujet de ce chemin de fer et des autres provient de ce que depuis dix ans—oui, depuis cinq ans, il s'est pour ainsi dire produit une révolution dans l'application de l'électricité comme moyen de traction. Il y a quelques années à peine on ne croyait pas à la possibilité de l'exploitation des chemins de fer par l'électricité, sauf dans les villes ou leur banlieue.

Mais, aujourd'hui, nous constatons que des convois de chemins de fer à traction électrique circulent entre la ville de New-York et Albany, que les trains du Grand-Tronc sont mus par l'électricité dans le tunnel de Sarnia et qu'en diverses parties du continent on emploie la force électrique pour remorquer les trains. Certes, le représentant de Toronto-centre (M. Bristol) ne dira pas que ces chemins de fer, parce qu'ils sont mus par l'électricité . . .

M. BRISTOL : M'est-il permis de reprendre le ministre? Je ne me suis pas servi de cet argument. L'unique motif que j'ai invoqué a été le caractère exclusivement provincial ou local de l'entreprise.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député (M. Bristol) a mentionné à plusieurs reprises le mot électricité. Je n'attache aucune im-

portance au mode de traction d'un chemin de fer ; je considère plutôt les services qu'il rendra. Si les services qu'il doit rendre au public sont assez considérables pour qu'un chemin de fer mérite de passer sous la juridiction fédérale, peu importe le mode de traction. Dans quelques années, peut-être plus tôt que la plupart d'entre nous s'imaginent, nous verrons probablement les convois des chemins de fer américains qui sillonnent la péninsule de l'Ontario se servir de l'électricité comme force motrice. Dira-t-on qu'il faut les soustraire à la juridiction commune uniquement parce que la traction électrique aura remplacé la traction à vapeur?

Ce chemin de fer fait surgir une question très importante. La partie construite a été soumise à la juridiction provinciale, mais le principal tronçon du réseau, celui qui coûtera le plus cher, conduira ce chemin de fer dans la ville de Toronto par un passage souterrain. Il y a un an, lorsque ce projet de loi fut discuté pour la première fois dans cette Chambre et ailleurs, il n'était pas question de cela. D'ailleurs, qu'on me permette de faire observer que la principale objection soulevée par Toronto et d'autres villes consistait à dire que les droits des municipalités ne seraient pas protégés si ce chemin de fer passait du domaine provincial sous la juridiction fédérale. Or, la ville de Toronto, qui jusqu'ici invoquait plusieurs arguments pour repousser le projet de loi, a conclu un arrangement et permis à ce chemin de fer de pénétrer sur son territoire moyennant certaines conditions fixées d'avance. La ville d'Hamilton en a fait autant. Afin de sauvegarder les droits d'autres municipalités qui ne se sont pas donné la peine de conclure un arrangement, nous avons inséré dans le projet de loi un article décrétant que ce chemin de fer, bien qu'il relève du Parlement du Canada, ne pourra pas passer par les rues ou les chemins publics d'une municipalité, d'un township, d'un village ou d'une ville sans obtenir, au préalable, son consentement exprimé dans un règlement. Nous avons inséré un autre disposition interdisant à la compagnie de vendre de la force motrice à qui que ce soit dans une municipalité qui possède ses propres usines d'éclairage et de force motrice. Nous avons protégé les municipalités, mais l'honorable député prétend que nous n'avons pas les moyens de faire respecter leurs droits. Je crois que la commission des chemins de fer, l'exécutrice des volontés du Parlement, lorsque ses attributions seront bien définies et que la loi aura été modifiée, possèdera tous les pouvoirs nécessaires pour faire respecter une convention intervenue entre une compagnie de chemin de fer, assujétie à l'autorité fédérale, et une municipalité ou un particulier. S'il en est ainsi, l'honorable député devra avouer que les municipalités sont protégées.

M. A. C. MACDONELL : Le ministre admet donc qu'actuellement les attributions ou pouvoirs conférés à la commission ne lui permettent pas de sauvegarder et de protéger les droits des municipalités ?

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai point tenu ce langage, car il me semble que les événements des deux ou trois dernières années prouvent le contraire ; mais, je déclare que, lorsque le nombre des commissaires aura été augmenté et que leurs attributions seront plus étendues, la commission aura incontestablement le loisir et le pouvoir de s'acquitter de ses devoirs et de faire respecter les conventions qui interviendront entre les municipalités ou les particuliers et les compagnies de chemins de fer. Cela étant, les municipalités sont protégées. La principale objection qu'on avait soulevé jusqu'ici contre le projet de loi a donc été supprimée de cette manière.

Je puis dire à l'honorable député, qui désire vivement protéger les intérêts des municipalités, qu'à cet égard je suis aussi zélé que lui. Il doit admettre qu'en plusieurs circoustances j'ai usé de mon influence pour protéger sa propre ville contre les empiètements d'une province en matière provinciale.

Mais la question se présente : ce chemin de fer doit-il relever du Parlement du Canada ? Dans l'affirmation, il faut faire abstraction des droits provinciaux ou fédéraux dans l'étude de ce projet de loi. J'ai examiné cette question avec toute la sollicitude dont un profane peut faire preuve ; je crois l'avoir étudié aussi soigneusement qu'un membre de cette Chambre en est capable, car je désire éviter la répétition des conflits qui ont éclaté jadis entre le Dominion et les provinces—non seulement l'Ontario mais les différentes provinces. Il doit être possible d'adopter une ligne de conduite qui engagera les capitalistes à placer des fonds dans ces entreprises et activera l'exécution des travaux sans qu'on se chamaille pour savoir où résidera la juridiction. Il doit y avoir un moyen, et un bon, d'arriver à ce résultat. Je suis libre d'avouer les erreurs que le Parlement a commises autrefois, parce que je n'étais pas ici. Rien ne m'empêche de dire qu'à mon avis des lois fédérales ont autorisé des entreprises qui n'auraient pas dû sortir du domaine provincial. Je suis libre de faire cet aveu, mais si jamais un chemin de fer à traction électrique a mérité d'être assujéti à l'autorité législative du Parlement, c'est celui dont nous nous occupons dans le moment. Je ne traite pas la question légale. Je comprends la force du raisonnement de ceux qui ont parlé du danger de ratifier une décision judiciaire par un acte du Parlement. Je ne discute pas cette objection qui peut-être grave ou futile, selon le point de vue. Les uns ont dit que ce chemin de fer est intrinsèquement sous la juridiction fédérale en vertu de la décision d'un certain tribunal. Je n'invoquerai pas cet argument, puissant ou futile selon la façon dont on l'envisage.

Une autre raison, c'est le caractère international de ce chemin de fer. D'aucuns disent que ce n'est qu'une excuse pour faire passer cette voie ferrée sous la juridiction fédérale. Je ne saurais croire qu'une personne puisse demander à la Chambre d'adopter un projet de loi, si elle n'est de bonne foi. Je crois plutôt que les députés qui discutent ces questions et les personnes du dehors qui présentent ces projets de loi agissent avec franchise envers nous qui sommes leurs concitoyens.

Voilà une autre raison. Si ces deux raisons n'ont aucun poids j'exprime humblement l'avis que les services que rendra ce chemin de fer et le caractère même de l'entreprise sont des motifs suffisants pour que la compagnie relève du Parlement. A l'origine, ces chemins de fer électriques passaient sur la voie publique ; ils avaient des rails légers, des voitures de qualité inférieure et ne transportaient guère de marchandises. Ces chemins de fer étaient en quelque sorte l'œuvre des municipalités, car ils devaient obtenir le consentement de celles-ci, parce qu'ils passaient sur la voie publique. Les travaux de terrassement n'étaient pas bien exécutés ; on se trouvait en présence de lignes bon marché qui suivaient les sinuosités du terrain et n'avaient qu'un matériel roulant de peu de valeur. Je m'aperçois que ce chemin de fer est entièrement différent. Sur presque tout son parcours, le terrain a été acheté ; les rails peseront 80 livres comme ceux des grandes voies ferrées transcontinentales. Le matériel roulant est solide et peut s'échanger contre celui des autres grands réseaux. A cet égard, c'est une ligne d'entier parcours et son outillage et tous ses accessoires la rangent sous la juridiction fédérale.

On estime que ce chemin de fer dépensera $3,000,000 pour ses installations terminales et sa voie de pénétration dans la ville de Toronto. Cela le fait sortir de la catégorie des chemins de fer électriques ordinaires qui parcourent la voie publique et ne dépensent que quelques milliers de dollars pour leur matériel d'exploitation. N'est-ce pas suffisant pour le placer dans une autre catégorie ? Quant aux tarifs, si ce chemin de fer doit remplir les fonctions d'une ligne fédérale, avoir le matériel roulant nécessaire, transporter des voyageurs comme les autres grandes voies ferrées, pourquoi ne serait-il pas sous la dépendance de la commission qui, après une enquête approfondie sur la nature de l'entreprise et les services qu'elle rendra, pourra permettre à la compagnie d'établir, pour le transport des marchandises et des voyageurs, les mêmes tarifs que les autres chemins de fer qui ne sont pas à traction électrique ?

L'honorable député a soulevé une autre question qui mérite d'être mentionnée, selon moi. Les autorités de l'Ontario et le gouvernement fédéral ont discuté ce problème sous tous ses aspects, et je puis avouer à la Chambre que les deux parties cherchent une solution qui ferait disparaître tout malentendu. Ce n'est pas le présent bill qui a servi de base aux négociations entre les deux gouvernements, parce que les négociations ont une portée beaucoup plus étendue que les dispositions du projet de loi. Celui-ci ne tombera peut-être pas sous le coup de la convention qui interviendra.

Le gouvernement provincial a fait certaines propositions que je n'ai pas pu accepter. La courtoisie ne me permet pas d'en dévoiler la nature à la Chambre, parce que ces négociations sont encore pendantes. De notre côté, nous avons soumis un mémoire au gouvernement d'Ontario. Faisant complètement abstraction du présent projet de loi, je puis dire au représentant de Toronto-centre, relativement à une foule d'inconvénients qu'il prévoit dans le cas où nombre de petits chemins de fer exclusivement provinciaux et de tramway passeraient sous la juridiction fédérale, je puis lui dire que, si une convention intervient entre les deux gouvernements, ces inconvénients pourront ne pas se présenter et ses craintes pourront n'être que chimériques.

Je n'ose pas en dire davantage dans le moment. Le ministère n'est pas l'auteur de ce projet de loi.

M. BRISTOL : Je n'entends pas prolonger la discussion dans l'unique but de commenter le projet de loi; mais, bien que j'aie suivi attentivement le discours du ministre des Chemins de fer et des Canaux, je ne l'ai pas entendu faire aucune déclaration concernant la ligne de conduite que j'ai voulu indiquer relativement aux légitimes conditions auxquelles un tel projet de loi pourrait être adopté. Lorsqu'un chemin de fer électrique —et je n'attache aucun sens particulier au mot " électrique "—reçoit ses pouvoirs d'une province, je prends pour acquis que c'est un chemin de fer que la province déclare être une entreprise essentiellement locale ; par conséquent, on ne saurait dire que ce n'est pas un chemin de fer provincial qui n'a aucune raison de s'adresser au Parlement. Le seul fait qu'il dépensera de deux à trois millions de dollars pour ses installations terminales dans la ville de Toronto ne justifie pas notre intervention. A New-York et dans d'autres villes, les installations de tête de ligne coûtent plusieurs millions de dollars. La seule raison à laquelle l'honorable député ait fait allusion et qui pourrait laisser planer un doute quant à l'autorité législative de la province est une raison que le ministre a refusé d'invoquer. De ce qu'un chemin comme celui-ci s'étend dans toutes les parties d'une province il ne s'ensuit pas qu'il ait raison de s'adresser au Parlement. Pourquoi donc ? Parce qu'il tient ses pouvoirs de la législature provinciale à laquelle il peut en demander d'autres, puisqu'il ne dépasse pas les limites de la province.

En vertu de quel principe pourrions-nous adopter ce projet de loi? Nous ne le pourrions que si la compagnie avait besoin de l'autorisation du gouvernement fédéral, et c'est dans cette mesure seulement que nous devrions lui conférer des pouvoirs. On parle de conventions avec les provinces, mais la proposition que je défends a été admise il y a longtemps par la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise qui a laissé cette entreprise provinciale au nombre des attributions des provinces. La compagnie a été autorisée par la province et c'est à la province qu'elle doit demander d'adopter des prescriptions législatives. S'il ne s'agit que de l'autoriser à faire passer son chemin de fer d'une rive à l'autre de la rivière Niagara ou de la rivière Détroit, le principe sera sauf.

M. HARTY : Comment disposera-t-on des obligations ?

M. BRISTOL : Je ne m'oppose pas à ce qu'on autorise le chemin de fer à traverser les rivières.

M. HARTY : Vous partagez la juridiction et diminuez le prix de vente des obligations.

M. BRISTOL : Je n'entends pas recommencer mon raisonnement pour le représentant de Kingston, parce que je sais que cela est inutile et que cette question du partage de la juridiction est parfaitement comprise. Nous pourrions tout aussi bien faire passer un tramway sous la juridiction fédérale parce qu'un voyageur peut descendre de tramway pour monter dans un train du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien. D'ailleurs, la loi sur les chemins de fer a tranché la question. Le Parlement a décrété qu'un chemin de fer fédéral relève de l'autorité législative du Parlement relativement à ce croisement seulement.

M. CONMEE : Pardon.

M. BRISTOL : Laissez-moi finir ma déclaration.

M. CONMEE : Je désire poser une question à l'honorable député.

M. BRISTOL : Je ne veux pas que vous la posiez avant que j'aie fini ma phrase.

M. CONMEE : Je désire seulement reprendre l'honorable député.

M. BRISTOL : Je permettrai à mon honorable ami de me reprendre, lorsque j'aurai fini ma phrase.

M. CONMEE : Très bien.

M. BRISTOL : Je déclare que le Parlement a décrété dans la loi générale qu'un chemin de fer provincial qui croise un chemin de fer fédéral ne tombe sous les dispositions de la loi canadienne sur les chemins de fer qu'à l'égard de ce croisement. Pourquoi le principe serait-il différent ou créerait-il des inconvénients, s'il ne s'agit que d'autoriser cette compagnie à faire passer son chemin de fer d'une rive à l'autre de la rivière Niagara ou de la rivière Détroit ? Si l'honorable député désire me poser une question, je lui en offre l'occasion.

M. CONMEE : Si je me rappelle bien, l'honorable député a déclaré devant le comité des chemins de fer et il a répété à plusieurs reprises, dans cette enceinte, que la loi sur les chemins de fer décrète que, lorsqu'un chemin de fer. . .

M. BRISTOL : Provincial.

M. CONMEE : Lorsqu'un chemin de fer provincial croise un chemin de fer fédéral, il a le caractère d'un chemin de fer fédéral sur la partie de ce croisement.

M. BRISTOL : Il est sujet à la loi fédérale.

M. CONMEE : Quant au croisement seulement ?

M. BRISTOL : Oui.

M. CONMEE : L'honorable député fait erreur. Le mot " seulement " ne s'y trouve pas. L'article ne comporte pas ce sens-là.

M. BRISTOL : L'honorable député parle de la loi de 1888 sur les chemins de fer. Cette loi est bien telle qu'il le dit, mais je parle de la loi actuelle—celle de 1906. L'honorable député a parfaitement raison en ce qui a trait à l'article 306 de la loi de 1888.

M. CONMEE : L'honorable député prétend-il que la loi de 1888, adoptée par le Parlement, et qui faisait passer les chemins de fer provinciaux sous son autorité législative à cause des croisements et des raccordements, a été modifiée par une loi subséquente ?

M. LANCASTER : Oui, par la loi de 1903.

M. CONMEE : Je voudrais que quelque député m'en donne la preuve.

M. LANCASTER : Le statut de 1903 accomplit ce que l'honorable député désire apprendre. Je lirai tout l'article. Il prouve clairement que c'était l'intention du législateur et, bien que le mot " seulement " ne s'y trouve pas, le sens de l'article est facile à comprendre.

M. CONMEE : Il y a des députés qui prêtent n'importe quel sens à une loi.

M. LANCASTER : L'honorable député qui pose la question est peut-être de ceux-là. Il s'est vu dans un miroir et croit que tout le monde lui ressemble. Voici l'article 8 :

Tout chemin de fer, chemin de fer urbain ou tramway électrique ou à vapeur dont la construction ou l'exploitation est autorisée par loi spéciale d'une législature de province, et qui se relie ou peut se relier ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou peut croiser un chemin de fer qui relève, lors de ce raccordement ou croisement, de l'autorité législative du parlement du Canada, est,

quoique non déclaré entreprise pour l'avantage du Canada en général, sujet aux dispositions de la présente loi relativement:

a) au raccordement ou au croisement d'un chemin de fer ou tramway en tant qu'il s'agit de ce raccordement ou croisement;

b) au trafic d'entier parcours qui y passe et à tout ce qui en dépend;

c) aux matières pénales y compris les contraventions et les peines;

d) aux eaux navigables.

L'article 8 décrète jusqu'où s'étendra la juridiction fédérale sur ces chemins de fer, et il est on ne peut plus clair qu'elle ne s'étend qu'à ces raccordements et croisements.

M. BRISTOL : Cette loi n'était pas en vigueur en 1897, et je ne prétends pas qu'elle l'ait été.

L'hon. M. GRAHAM : C'est là le point de l'affaire.

M. BRISTOL : Je respecte trop les sentiments du ministre pour entreprendre une longue discussion là-dessus. Je voudrais savoir ce qu'il pense de la ligne de conduite à suivre. Je m'efforce d'établir en principe que la somme dépensée, les services à rendre, ou la traction à la vapeur ou à l'électricité ne tirent pas à conséquence. Si le chemin de fer tient ses pouvoirs de la province en tant qu'entreprise locale nous devons nous guider d'abord sur le bien public qui est l'unique raison qui puisse nous déterminer à exercer notre autorité législative. Je prétends qu'au point de vue de l'intérêt public, il est et il sera toujours préférable de laisser, autant que faire ce peut et se pourra, les chemins de fer régionaux sous la dépendance de la province qui leur a donné l'existence. Lorsque cette sphère sera trop restreinte et que le chemin de fer dépassera les limites de la province nous prendrons soin de lui dans cette mesure seulement, ce que fait déjà la loi sur les chemins de fer.

M. CONMEE : Je ne puis convenir avec mes savants amis de la gauche que cette loi fait table rase des prescriptions législatives adoptées en 1883. Aucune description du projet de loi n'abroge la loi antérieure.

M. LANCASTER : L'article dit " qui se relie ou peut se relier ultérieurement ". Les mots " qui se relie " sont redondants s'ils ne signifient pas des chemins de fer qui se reliaient à ce moment-là.

M. CONMEE : Après l'adoption de la loi de 1883, un homme qui avait été blessé n'a-t-il intenté une action, et n'a-t-on pas prétendu que les tribunaux provinciaux n'avaient pas juridiction, parce que le chemin de fer était une entreprise pour l'avantage du Canada en général ?

M. LANCASTER : Parce que la compagnie avait obtenu subséquemment une loi spéciale.

M. CONMEE : Je ne le pense pas.

M. LANCASTER : Il en est ainsi, et c'est de là que provient toute la différence.

M. COMMEE : J'ai entendu des avocats fort habiles dont je respectais l'opinion, sir Oliver Mowat et Christopher Fraser, discuter cette question devant l'assemblée législative et, si l'honorable député remonte assez loin, il s'apercevra que cette loi spéciale a été rendue parce que des doutes s'étaient élevés. Ce n'était pas parce que le Parlement n'était pas autorisé à déclarer qu'un chemin de fer était une entreprise pour l'avantage du Canada en général, mais parce que les mêmes détails qui sont énumérés n'étaient pas prévus dans la loi antérieure.

M. LANCASTER : Si ces chemins de fer étaient sous l'autorité législative du Parlement du Canada, le présent article ne s'appliquerait pas. Il a trait aux voies ferrées d'un caractère provincial. Si c'étaient des entreprises pour l'avancement général du Canada, elles seraient soumises aux prescriptions de la présente loi sous tous les rapports. C'est uniquement parce qu'elles ne le sont pas que nous déclarons qu'elles devraient être subordonnées à la commission des chemins de fer à ces fins-là.

M. COMMEE : Y a-t-il déjà eu quelque loi à ce sujet ?

M. LANCASTER : En 1903 nous avons décrété que ces chemins de fer provinciaux passeraient sous la dépendance de la commission relativement aux objets énumérés dans cette article et à nulle autre.

M. COMMEE : L'honorable député a dit que la loi de 1893 avait abrogé celle de 1883.

M. LANCASTER : Je n'ai pas été jusque-là.

M. CONMEE : L'opinion du ministre de la Justice, l'oracle de la Chambre en matière de législation, nous autorise à dire que nous ne pouvons pas renoncer aux pouvoirs que nous nous sommes arrogés en 1903.

M. LANCASTER : C'est une tout autre question.

M. CONMEE : Je déclare qu'une des deux lois est le complément de l'autre qu'elle rend plus claire.

M. BRISTOL : Il est admis que, lorsque nous déclarons légalement qu'un chemin de fer relève de l'autorité législative du Parlement, il ne peut plus s'y soustraire. La législation démontre qu'à l'égard du trafic d'entier parcours et des croisements de voie, nous avons exercé une juridiction commune. Et j'ai tenté de démontrer, par analogie que nous pouvions agir de même à l'égard du pont de Niagara ou de la traverse de Détroit. Cette compagnie s'adresse à nous et déclare qu'elle ne sait pas si elle relève de l'autorité législative du Parle-

ment du Canada et elle désire que nous déclarions qu'elle en relève. Or, cela ne fait pas partie des attributions du Parlement ; c'est un problème dont nous pouvons confier la solution à la cour suprême. Si celle-ci déclare que ce chemin de fer relève de notre autorité législative, la question sera tranchée ; si elle décide qu'il n'en relève pas, nous aurons à nous prononcer, et je me suis efforcé de prouver qu'il n'est pas opportun de le faire passer sous notre juridiction, sauf en tant que l'intérêt public l'exige.

M. BRISTOL : Afin d'éviter des répétitions, je demanderai qu'on considère que les objections que j'ai soulevées contre l'article 3 s'appliquent à tout le projet de loi du premier mot au dernier.

L'hon. M. GRAHAM : La convention intervenue avec Toronto est inattaquable.

M. BRISTOL : Je me place au point de vue des provinces et de l'intérêt public.

Sur l'article 10.

M. HENDERSON : J'ai donné avis d'une modification que je proposerai de faire subir à cet article dont voici le texte :

Rien de ce que contient la présente loi ou de ce qui se fait par l'exercice ou en vertu des pouvoirs par elle conférés, n'a d'effet sur les dispositions d'aucun règlement passé par une municipalité au sujet de la compagnie ou de quelque partie du chemin de fer de la compagnie ci-devant construite ou qui le sera à l'avenir, non plus que sur les stipulations de toute convention intervenue entre une municipalité et la compagnie; mais ces conventions et règlements continueront et resteront en pleine vigueur entre la municipalité et la compagnie telle que continuée et constituée en corporation par la présente loi; et au cas de contradiction entre les dispositions de pareil règlement ou les stipulations de pareille convention et les dispositions de la Loi des chemins de fer, les dispositions du règlement et les stipulations de la convention priment, et tous pareils règlements et conventions et les droits, concessions, privilèges et exemptions qui en découlent en faveur de la compagnie, sont par la présente ratifiés.

On s'est demandé si une convention intervenue entre une compagnie de chemin de fer, déclarée être une entreprise pour l'avantage du Canada en général, et une municipalité peut être mise en vigueur, ou si son application offrirait des difficultés. Afin d'obliger la compagnie à mieux respecter les conventions et les règlements dont elle est convenue avec différentes municipalités, je me propose de présenter un amendement imposant un châtiment à la compagnie au cas où elle négligerait d'appliquer ces règlements ou d'observer ces conventions. Je puis dire que je tiens à la main des exemplaires des règlements et des conventions approuvés par la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton et par le village de Burlington, ainsi que par la ville d'Oakville, dans le comté de Halton. On m'apprend que les townships de Nelson et de Trafalgar, dans le même comté, ont aussi passé des conventions à peu près semblables à celles-ci.

Mon désir est d'assurer à ces municipalités la pleine jouissance des avantages qui découlent de ces règlements et de ces conventions, quand même on décréterait que ce chemin de fer est une entreprise pour l'avantage du Canada en général, en supposant qu'il ne l'a pas été jusqu'ici. Ces conventions ont trait à divers sujets. Je n'en énumerai que quelques-uns. Ainsi, dans le règlement relatif à Burlington, il est statué que la compagnie de chemin de fer fera circuler au moins six trains de voyageurs, chaque jour, entre la ville d'Hamilton et le village de Burlington ; qu'elle devra faire circuler un train vers six heures du matin. Le règlement pourvoit aussi à la construction d'égoûts, à l'arrêt des trains à des endroits déterminés, aux travaux de réparations dans certaines rues, à l'enlèvement de la neige et de la glace à certaines conditions, à la vitesse des trains, 4 milles à l'heure ou moins, en traversant le village, au prix des billets qui ne devra pas dépasser 5 cents pour le voyage entre Burlington et le canal du même nom, ni 25 cents pour le voyage, aller et retour entre Burlington et la ville d'Hamilton, à l'engagement de conducteurs prudents, et à d'autres choses. A Oakville, la compagnie doit macadamiser certaines rues, payer certaines indemnités, transporter les enfants d'école à des taux spéciaux depuis Bronté et autres lieux situés à l'est d'Oakville, mettre certaines lanternes au-devant des locomotives et traverser la ville à une vitesse modérée. Mon désir est de m'assurer que la compagnie respectera les conventions intervenues entre elle et différentes municipalités, et je me propose d'édicter un châtiment au cas où elle manquerait à ses engagements. Si la compagnie observe les conventions qu'elle a conclues avec ces municipalités, elle n'aura rien à craindre de mon amendement ; par conséquent, je soutiens que je ne lui cause aucun tort. D'un autre côté, ma proposition contentera la population qui a conféré certains privilèges à cette compagnie de chemin de fer. A cette condition, je désire que le chemin de fer soit construit depuis la ville d'Hamilton jusqu'à la ville de Toronto. Je n'ai aucunement le désir de mettre des bâtons dans les roues.

Je propose donc, appuyé par M. Blain, d'ajouter l'aliéna suivant à l'article 10 du projet de loi :

Pourvu que, chaque fois que la compagnie manquera de se conformer à, ou d'accomplir l'une quelconque des dispositions contenues dans ces règlements ou conventions dont il y est fait mention, ou qui pourront subséquemment être consentis entre ladite compagnie et une municipalité, alors les pouvoirs d'exploitation accordés à la compagnie ou dont celle-ci pourra jouir prendront fin et seront

nuls et sans effet, aussi longtemps que ladite compagnie manquera de se conformer à, ou d'accomplir telles dispositions comme dit ci-dessus.

M. CLARKE : Le comité a étudié avec soin et il a été d'avis que cet amendement ne devait pas être inséré dans le projet de loi. Si l'honorable député examine l'amendement qu'il propose à la lumière des clauses de la convention qu'il a signalées, il s'apercevra, je crois, que celui-ci déjouerait ses intentions. Ainsi l'une des clauses porte que les trains circuleront six fois dans un délai déterminé. En supposant que la compagnie manquerait à cette obligation, aux termes de l'amendement, ses pouvoirs d'exploitation seront nuls et sans effet tant qu'elle négligera de remplir cette condition de la convention. Autrement dit, elle n'aura pas le droit de faire circuler un seul train, si elle n'en fait pas circuler six pendant ce laps de temps. Tel serait le résultat de l'amendement de l'honorable député. Je comprends que ces municipalités désident que les conventions soient observées, mais il me semble que le présent amendement nuirait gravement à l'exercice des pouvoirs de la compagnie. Supposons que quelque chose arrive, il est toujours difficile de dire si la convention a été enfreinte. La municipalité dira oui et la compagnie soutiendra le contraire. Qui décidera si les pouvoirs d'exploitation devront prendre fin ? Il faudra soumettre la difficulté à une cour de justice ou à une commission, et cet amendement créera beaucoup de confusion. A cause d'un malentendu avec une municipalité, ce chemin de fer qui en dessert plusieurs autres devra suspendre ses opérations. Par conséquent, l'amendement n'aura pas l'effet désiré. Ou bien nos pouvoirs sont suffisants ou, s'ils ne le sont pas, il faudrait une modification générale s'appliquant à tous les chemins de fer et à toutes les municipalités. L'an dernier, pour se rendre aux désirs des municipalités qui avaient conclu des arrangements, on a proposé l'insertion du présent article 10 qui leur a plu, si je ne me trompe pas. Si la convention était violée en ce qui a trait à la vente des billets, au cas ou la commission des chemins de fer n'offrirait pas de recours, on pourrait certainement s'adresser aux cours de justice, mais je ne vois pas qu'il y aurait lieu d'interdire l'exploitation de la voie ferrée à cause de ce différend.

M. BLAIN : L'article 10 s'applique-t-il au cas mentionné par le représentant de Halton (M. Henderson) ?

M. CLARKE : Je suis d'avis qu'il ratifie complètement toutes les conventions antérieures. En cas d'infraction, il existe un recours, et il serait dangereux de notre part de décréter que le recours consistera à priver tous les habitants des services de la compagnie, parce qu'elle aurait un différend avec une certaine municipalité.

M. HENDERSON : L'exemple que cite l'honorable député n'est pas très bien choisi. D'après l'un des règlements, la compagnie doit faire circuler tous les jours six trains, disons, de Burlington à Hamilton. S'il n'y avait que cinq trains par jour, ce serait assurément une infraction du règlement.

M. CLARE : Dans ce cas, vous obligeriez la compagnie à immobiliser ses trains ?

M. HENDERSON : Oui, aussi longtemps que la compagnie n'en ferait pas circuler six par jour. Si elle en faisait circuler six par jour, elle tiendrait ses engagements. Alors, sa faute serait réparée. La compagnie n'est en faute qu'aussi longtemps qu'elle néglige de remplir ses promesses.

On peut en dire autant des tarifs de la compagnie. Il est stipulé qu'elle transportera les enfants d'école à un prix réduit, très inférieur à 2 cents par mille. Si elle exigeait un prix plus élevé, ce serait certainement une infraction de la convention, et la compagnie ne pourrait plus exercer les pouvoirs conférés par sa loi organique, à moins de cesser d'exiger ce prix plus élevé.

M. CLARKE : L'honorable député serait-il d'avis d'obliger la compagnie à suspendre ses opérations et de priver tous les intéressés des services du chemin de fer, uniquement à cause d'un différend relatif au prix des billets. Je connais un chemin de fer du comté d'Essex qui a eu un litige devant la commission afin de faire décider si le tarif de faveur s'appliquait à des élèves d'un certain âge. Un différend semblable pourrait sugir, et vous priveriez tout le public des services que la compagnie lui rend parce que celle-ci insisterait de bonne foi pour revendiquer ses droits.

M. HENDERSON : Je ne désire pas interrompre les opérations du chemin de fer ni la circulation des convois. Je voudrais que le chemin de fer fût construit depuis Hamilton jusqu'à Toronto et je n'ai pas l'intention de mettre des bâtons dans les roues. Cependant, les habitants de mon comté entretiennent des craintes. Ils ont conclu des conventions avec la compagnie qui, disent-ils, ne les a pas observées, et je ne vois pas d'autre moyen d'obliger celle-ci à tenir ses engagements. Tant que la compagnie respectera les conventions, elle n'aura pas à craindre que ses opérations soient suspendues.

M. TAYLOR : Vu que les articles 1 et 2 du projet de loi doivent être réservés, ne pourrait-on réserver également celui-ci et renvoyer la suite de la discussion à une autre séance.

L'hon. M. GRAHAM : Les articles du projet de loi ne donnent pas lieu à des objections, sauf celui-ci. Si nous pouvions les adopter moins un ou deux, nous n'aurions pas perdu notre temps. Comment obliger les chemins de fer à respecter leurs engagements est une question complexe. Je suis

porté à croire que, si les intentions de l'honorable député sont excellentes, les moyens qu'il proposent ne sont pas efficaces.

Le comité des chemins de fer a discuté à fond cette question, et il fut finalement décidé que ce remède-là ne conviendrait pas. L'honorable ministre peut être assuré d'une chose, c'est que quand les modifications à la loi sur les chemins de fer seront soumises, il en verra une, je crois, qui s'appliquera autant que possible aux cas qu'il suggère.

M. HENDERSON : Je ne connais pas l'intention du ministre ni l'esprit des amendements prévus dans son projet de loi en perspective. Me seront-ils agréables ? Je ne le saurais dire; mais mes commettants exigent une garantie de ce genre, et il vaut mieux être prudent que d'avoir à se repentir ensuite. Je préfère laisser au comité de décider si cette disposition doit être inclue dans le projet de loi. Je sais que ce comité n'est pas nombreux, mais je ne doute pas qu'il fera son devoir, et si le comité décide que l'amendement est juste, j'en serai bien aise.

M. CONMEE : Je demanderai à l'honorable député si l'objection qu'il soulève n'est pas suffisamment prévue à l'article 10. Cette disposition maintient l'intégrité des règlements municipaux ; elle consacre la validité des traités intervenus entre les municipalités et la compagnie. Si je saisis bien l'esprit de cet article, la compagnie ne sera pas plus mal située après qu'avant l'adoption de ce projet de loi.

M. HENDERSON : Je sais que l'article 10 conclut au maintien des conventions Mais je veux de toute nécessité que ces traités soient exécutés, et je ne vois pas de moyen plus pratique que de dire : si vous ne respectez pas vos engagements, vous perdrez vos pouvois.

M. CONMEE : C'est une nouvelle obligation que vous voulez lui imposer.

M. HENDERSON : La compagnie ne voudrait pas être prise en défaut ; elle a trop d'intérêts en jeu. Un journal de Brantford, le "Courier", je crois, a publié l'autre jour un article à l'appui de cette résolution, la recommandant comme un amendement magnifique, qui devrait se trouver dans toutes la législation privée des chemins de fer. Je ne sais pas si le ministre des Chemins de fer l'inclura dans son projet de loi. Mais il doit s'apercevoir que le public trouve cette résolution très opportune. Je répète que je serai heureux si le comité la trouve acceptable. Dans l'alternative contraire, je me soumettrai à l'inévitable.

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

Sur l'article 12:

La compagnie peut, subordonnément aux dispositions des articles 361, 362 et 363 de la Loi des chemins de fer, conclure, pour toute fin prévue audit article 361, un ou des traités avec la Brantford and Hamilton Electric Railway Company, la Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Railway Company et la Hamilton and Dundas Street Railway Company, ou avec toute autre compagnie de chemin de fer électrique conduisant présentement à la cité de Hamilton ou qui y conduira à l'avenir.

Mais elle ne pourra pas, sans l'autorisation du conseil municipal de la cité de Hamilton exprimée dans un règlement, conclure un ou des traités pour aucune desdites fins avec la Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Railway Company, la Hamilton Street Railway Company, ou avec toute autre compagnie de chemin de fer urbain dont les lignes sont construites ou exploitées dans ladite cité de Hamilton.

M. LANCASTER : Je propose l'amendement suivant, dont j'ai donné avis il y a trois ou quatre jours, et qu'on trouvera dans les procès-verbaux de la Chambre :

De modifier l'article 12 dudit bill en ajoutant après le mot "avec" dans la quatrième ligne les mots The Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Railway Company; et en retranchant les mots The Hamilton. Grimsby and Beamsville Electric Railway Company dans les 9e et 10 lignes dudit article.

Nous avons discuté sommairement cette disposition au comité le jour où nous avons fait rapport du projet de loi à la Chambre. Nous n'avons pas pris le vote cependant. Je n'ai pas soumis mon amendement régulièrement, mais j'en ai discuté le principe. Nous étions impatients de faire rapport à la Chambre, car nous avions déjà passé plusieurs jours à l'étudier. L'effet de cette disposition est de permettre à la ville d'Hamilton d'empêcher cette compagnie de fusionner avec la compagnie de tramways électriques d'Hamilton à Grimsby et Beamsville. Je suis un des partisans de ce projet de loi, pour la raison que ce chemin de fer doit se prolonger jusqu'à la rivière Niagara et la rivière Détroit, et je crois qu'une même compagnie ne devrait pas avoir une double existence qui lui permette de doubler son capital. Comme ce prolongement ferait d'une partie de cette ligne une entreprise à l'avantage général du Canada, il vaut mieux la laisser entièrement sous la même juridiction. Le chemin de fer électrique d'Hamilton à Grimsby et Beamsville longe dans la direction de la Rivière Niagara, sur un parcours de 21 milles à partir d'Hamilton, et à moins d'un mille d'intervalle peut-être un demi-mille, le tracé du chemin de fer que cette compagnie se propose de construire entre Hamilton et Sainte-Catherine. La ligne d'Hamilton à Grimsby et Beamsville passe à moins de 12 milles de Sainte-Catherine. Le moyen le plus simple de régler la question est de prescrire en sorte que ce chemin de fer puisse fusionner avec la compagnie requérante, économisant ainsi 21 milles de construction, sujet naturellement à l'approbation de la commis-

sion des chemins de fer. Il n'y a pas de raison de laisser Hamilton libre arbitre en cette matière.

Je ne veux pas nuire à Hamilton, et l'article 5 du paragraphe de la loi prévoit tout ce qui est nécessaire à sa protection dans ses propres limites. Mais de quel droit Hamilton pourrait-il dire aux circonscriptions de Lincoln et Wentworth: C'est cette ville qui doit décider si ces deux chemins de fer électriques qui s'étendent au loin doivent fusionner. Si Hamilton empêchait cette fusion de s'effectuer, la ligne projetée serait construite parallèle à celle du chemin de fer d'Hamilton à Grimsby et Beamsville, ou d'autres conditions déraisonnables seraient peut être imposées. Les deux lignes traverseraient parallèlement cette région dans une espace d'un demi-mille, d'un mille en plus. Si elles étaient investies de ce pouvoir en vertu de la présente loi, Hamilton serait trop puissante et pourrait dicter à cette compagnie les conditions les plus injustes.

Comme l'a dit le premier ministre, nous sommes ici pour faire des lois dans l'intérêt du public. Voici incontestablement une objection au point de vue de l'intérêt public conférés à la commission des chemins de fer se construise, et il n'est certainement pas dans l'intérêt des populations intéressées de permettre à Hamilton d'usurper les pouvoirs conféré à la commission des chemins de fer en vertu des articles 361, 362 et 363 de la loi des chemins de fer, en empêchant la fusion de ses deux lignes qui traversent les cultures fruitières. Si Hamilton a quelque bonne raison à faire valoir, elle peut s'adresser de la façon voulue à la commission des chemins de fer, et personne n'osera prétentendre que celle-ci ne lui rendra pas justice.

La ville d'Hamilton pourrait, en vertu de ce projet de loi, empêcher la compagnie de construire sa ligne jusqu'à Sainte-Catherine et la rivière Niagara. L'adoption de mon amendement préviendrait le parallèlement de 21 milles de chemin de fer qui sont en exploitation depuis plusieurs années, même s'il existait une convention entre Hamilton et la compagnie de chemin de fer d'Hamilton à Grimsby et Beamsville; et, si la fusion était proposée, la ville d'Hamilton pourrait s'adresser à la commission des chemins de fer et voir à ce que cette fusion n'affecte aucun de ses droits. Il n'est pas juste de considérer cette ligne comme un chemin de fer d'Hamilton seulement soumis au pouvoir arbitraire de cette ville.

M. CONMEE : Quelle est la portée de l'amendement ? Propose-t-il seulement les moyens d'action, laissant les parties libres de convenir entre elles sur la fusion ?

M. LANCASTER : En vertu de ma proposition, les articles 361, 362 et 363 de la loi des chemins de fer s'appliquent, mais non le projet de loi en sa forme actuelle.

M. CONMEE : La fusion est-elle obligatoire ou facultative aux termes de la convention ?

M. LANCASTER : Oh ! non; elle n'est pas obligatoire. L'article modifié est ainsi conçu :

Subordonnément aux dispositions des articles 361, 362, 363 de la loi des chemins de fer, la compagnie peut conclure un traité ou des traités pour toute fin prévue audit article 361 avec la Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Company, la Brantford and Hamilton Electric Railway Company et la Hamilton and Dundas Street Railway Company, ou l'une d'elles.

Ces deux derniers chemins de fer sont déjà mentionnés dans le projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM : Et supprimer la deuxième disposition de l'article ?

M. LANCASTER : C'est à la deuxième disposition que je m'oppose :

Mais elle ne pourra pas, sans l'autorisation du conseil municipal de la cité de Hamilton exprimée dans un règlement, conclure un ou des traités pour aucune desdites fins avec la Hamilton, Grimsby and Beamsville Electric Railway Company, la Hamilton Street Railway Company ou avec toute autre compagnie de chemin de fer urbain dont les lignes sont construites ou exploitées dans ladite cité de Hamilton.

M. CONMEE : Admettons que votre amendement soit adopté et que la fusion s'effectue. On me dit qu'en vertu des règlements de la ville d'Hamilton ou des conventions ce chemin de fer n'a pas le droit de faire le service urbain dans les limites de la ville. Cet amendment lui conférerait-il ce droit ?

M. LANCASTER : Non ; elle doit au préalable conclure un traité et le soumettre ensuite à la ratification de la commission des chemins de fer.

M. CONMEE : J'admets que la juridiction d'Hamilton ne doit pas aller ou delà de ses limites municipales, mais aurait-elle ce pouvoir ? Hamilton a le droit de se protéger, et je voudrais savoir comment votre proposition lui accordera ce droit.

M. LANCASTER : D'abord, l'article 5 du présent bill traite de certains droits de la ville d'Hamilton ; si elle a d'autres droits, ils sont prévus à l'amendement général discuté ici ce soir, qui consacrent tous les droits des municipalités acquis en vertu de règlements ou de conventions, lesquels doivent rester exécutoires.

Qu'arriverait-il? Au pis aller, le chemin d'Hamilton à Grimsby et à Beamsville conclurait une entente avec la présente compagnie, que celle-ci consentirait à signer pour s'exempter de construire inutilement 21 milles de voie, puis elle se présenterait devant la commission des chemins de fer pour obtenir la ratification de l'entente. Le cas échéant, la commission protégerait tous les droits d'Hamilton. Le projet de loi contient une disposition générale rendant toute convention absolument obligatoire ; elle s'applique à toutes les municipalités, en sus de

la disposition qui protège particulièrement Hamilton.

L'hon. M. HAGGART : Conventions conclues ou à conclure?

M. LANCASTER : Conclues.

M. CONMEE : On me dit qu'il existe une convention.

M. BARKER : Certainement.

M. LANCASTER : C'est ce qu'on me dit.

M. CONMEE : L'honorable député prétend que même avec son amendement, le bill protégera encore Hamilton, car la commission des chemins de fer en définitive ne peut que lui rendre justice?

M. BARKER : L'honorable député demande une chose que la compagnie n'a jamais désiré ni demandé dans ce projet de loi.

M. LANCASTER : Ce n'est pas une raison.

M. BARKER : Vous essayez d'introduire dans un projet de loi d'intérêt privé des dispositions dont la compagnie n'a jamais donné avis de demande. Ni l'une ni l'autre des compagnies n'a jamais demandé cette disposition ; c'est l'honorable député seul, qui n'a rien à y voir, qui la demande. Il s'agit ici d'un projet de loi d'intérêt privé. La ville d'Hamilton a donné à la compagnie de Grimsby des droits de passage qu'elle n'a pas voulu accorder à l'autre, et cependant, l'honorable député, ignorant de la situation, ne connaissait rien du sujet...

M. LANCASTER : Oh ! je connais toute la question.

M. BARER : Vous n'y avez aucun intérêt.

M. LANCASTER : Oui, j'en ai plus que la ville d'Hamilton.

M. BARKER : La compagnie d'Hamilton et Grimsby a obtenu de la ville d'Hamilton des concessions que celle-ci n'a pas voulu accorder à la compagnie requérante, et cependant l'honorable député dit : Accordez-les lui, et vous pourrez rendre la convention exécutoire. C'est se qu'on ne peut pas faire. L'honorable député essaye , sans en donner avis à personne, d'imposer à la ville d'Hamilton et à la présente compagnie des obligations qu'elles n'ont jamais demandées. Si c'est ainsi qu'on veut faire passer cette loi un autre membre pourrait demander d'inclure n'importe quelle autre ligne dans la fusion et de lui appliquer toutes les dispositions du présent projet de loi. Ces dispositions n'ont pas été redigées en vue d'une fusion avec la compagnie de Grimsby. La ville d'Hamilton a refusé d'accorder à la compagnie requérante les privilèges qu'elle a accordés naguère à la ligne de Grimsby.

M. COMMEE : Comment l'adoption de cet amendement serait-elle préjudiciable à la ville de Toronto ?

M. LANCASTER

M. BARKER : L'honorable député veut-il que la conventioin soit abandonnée à l'avantage de cette compagnie ?

M. LANCASTER : Tout ce que je demande, c'est que s'il s'effectue une entente, c'est la commission des chemins de fer qui en règle les conditions.

M. BARER : Il demande que le marché conclu avec la compagnie de Grimsby soit passé à la présente compagnie.

M. LANCASTER : Non.

M. BARKER : C'est ce qui arrivera si vous exigez la fusion.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas de fusion possible sans autorisation préalable.

M. BARKER : Si vous donnez à la compagnie requérante le pouvoir de fusionner avec la compagnie de Grimsby, elle acquiert par le fait et pour toujours la ligne et tout ce qui fut naguère concédé à la ligne de Grimsby, ce à quoi la ville n'a jamais voulu consentir. C'est la raison pour laquelle cette compagnie, en traitant avec la ville d'Hamilton, excluait expressément ce privilège.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député n'a pas entendu ce que j'ai dit. Je dis dans ma proposition que si ces deux compagnies concluent une convention, celle-ci sera assujettie à la ratification de la commission des chemin de fer. Si l'honorable député n'avait pas introduit cette disposition dans son projet de loi, son raisonnement compterait pour quelque chose, mais il a prévu dans son bill que si ces compagnies concluent une convention, la commission des chemins de fer n'aura aucune juridiction, mais c'est la ville de Hamilton qui sera juge de la validité de la convention. Où a-t-on vu qu'une ville peut substituer son autorité à celle de la commission des chemins de fer ? L'honorable député repousse ma proposition, parce que la compagnie ne l'a pas demandée. Autorisons-nous des compagnies de chemins de fer pour leur bon plaisir, ou pour la commodité du public? L'honorable député ne va pas prétendre, je suppose, que parce que la ville d'Hamilton ne juge pas à propos d'accepter les dispositions de ce principe de loi, il faille rejeter tous les précédents établis par la Chambre, et 214 députés n'auront pas un mot à dire sur l'opportunité ou l'équité de ce projet de loi ? L'honorable député craint qu'il ne surgisse entre ces deux compagnies quelque convention préjudiciable à un traité conclu par la ville d'Hamilton. Il craint qu'un mille ou un mille et demi de cette ligne ne soit atteint, mais il ne craint pas de compromettre l'intérêt de 21 milles de cette ligne, en les incluant dans ce traité. Mais, n'oublions pas que tout traité à intervenir entre ces compagnies ne peut avoir aucun effet possible, à moins d'obtenir la sanction de la commission des chemins de fer et du Gouverneur général en conseil. La première ne peut qu'en faire la

proposition; mais il faut qu'il soit soumis au Gouverneur général en conseil avec cette proposition avant que la fusion entre les deux compagnies puisse être exécutoire.

L'honorable député croit-il que le Gouverneur général en conseil va ordonner de faire un mauvais traité et ne sauvegardera pas les intérêts de la ville d'Hamilton ? ou que la commission des chemins de fer va proposer au Gouverneur général en conseil de mettre délibérément de côté les intérêts de cette ville ? Si le projet de loi de l'honorable député est adopté, tout ce que j'ai à dire est que la ville, ayant un pouvoir absolu, peut sans bonne raison et par pour caprice refuser de laisser s'opérer la fusion de ces deux compagnies. Le bill dit que de quelque avantage pour le pays que puisse être la fusion, elle ne s'effectuera pas à moins que la ville d'Hamilton ne l'autorise. Mais, la ville d'Hamilton a-t-elle le droit d'usurper les prérogatives de la commission des chemins de fer ? L'honorable député doit avoir assez de confiance en cette commission pour croire qu'elle ne proposera pas cette fusion au Gouverneur général en conseil, si les intérêts d'Hamilton doivent en souffrir. Si les droits des municipalités sont protégés, alors les articles 361, 362 et 363 de la loi des chemins de fer s'appliqueront à ces deux compagnies. Les constructeurs de la ligne radiale détiennent les actions de la ligne d'Hamilton à Grimsby et Beamsville.

L'honorable député dit que la compagnie n'a pas demandé à fusionner. Qu'a-t-on déclaré au comité des chemins de fer ? Les intéressés ont dit qu'ils ne voulaient pas de ma proposition d'amendement, parce qu'ils étaient liés sur l'honneur de ne pas demander la fusion. Les promoteurs du Radial aimeraient bien la fusion, si elle était effectuée convenablement, mais ils dirent que la ville d'Hamilton ne voulait pas y consentir, à moins de n'avoir rien à répondre à la commission des chemins de fer. Les personnes qui ont appuyé ce projet de loi devant le comité des chemins de fer étaient des hommes honorables. Le colonel Gibson, l'un des promoteurs du bill, a dit franchement et honnêtement, non pas que ma proposition n'était pas juste, mais qu'elle tendait à faire preuve de mauvaise foi envers la ville d'Hamilton qui avait reçu l'assurance des promoteurs de ne pas proposer la fusion avec la compagnie d'Hamilton à Grimsby et à Beamsville sans son consentement.

M. ZIMMERMAN : Je suis tout étonné du raisonnement de l'honorable député (M. Lancaster). Nous avons écouté pendant des heures et des heures le député de Lincoln plaider en faveur des libertés provinciales et municipales. Maintenant, il s'efforce devant la Chambre de faire révoquer délibérément une convention conclue entre cette compagnie et la ville d'Hamilton.

M. LANCASTER : Non.

M. ZIMMERMAN : Je demande pardon à l'honorable député, c'est exactement ce qu'il demande aujourd'hui. L'auteur de ce projet de loi, le colonel Gibson, était devant le comité des chemins de fer lorsque cet amendement fut proposé par l'honorable député de Lincoln, et le colonel Gibson a refusé carrément de l'accepter. Il a dit que ce serait manquer à la parole donnée à Hamilton.

M. LANCASTER : Oui, en effet, s'il s'agit de cette convention. Je me suis opposé à la conclusion de cette convention.

M. ZIMMERMAN : Comme représentant de la ville d'Hamilton, je demande pour ma part le rejet de cet amendement. Voici un extrait d'une lettre du jurisconsulte du conseil municipal d'Hamilton à ce sujet:

Si vous permettez au Radial de fusionner avec le chemin de fer d'Hamilton à Grimsby et Beamsville, il pourra exploiter en ville des lignes de tramways indépendantes de celles de la compagnie de chemin de fer urbain d'Hamilton, et la ville aura ainsi un deuxième réseau sous la juridiction fédérale (entreprise d'utilité publique générale), lequel pourra se servir de nos rues sans payer de compensation à la ville.

Je tiens à vous faire comprendre que la disposition de l'article 10 qui a trait au chemin de fer électrique d'Hamilton à Beamsville a été intercalée dans le projet de loi en exécution d'une entente entre la compagnie du Radial et la ville d'Hamilton, le but étant de sauvegarder les intérêts de la ville d'Hamilton dans l'exploitation de tramways dans ses limites.

M. LANCASTER : Au détriment de toute la région du Niagara ?

M. ZIMMERMAN : Au détriment de personne, mais pour répondre au vœu d'Hamilton. Voici un engagement solennel conclu entre la compagnie des chemins de fer et la ville d'Hamilton. Ni l'une ni l'autre n'ont demandé cet amendement.

M. BARKER : Ni la compagnie d'Hamilton à Grimsby et Beamsville.

M. ZIMMERMAN : Ni la compagnie d'Hamilton à Grimsby et Beamsville. Je dirai de plus à l'honorable député que le projet de loi prescrit que le raccordement avec le Radial doit s'opérer à l'intersection de l'avenue Birck et de l'avenue Wilson, et que par conséquent c'est l'intention de cette compagnie de construire une ligne directe différente tout à fait de celle du réseau d'Hamilton à Grimsby et Beamsville.

Sir WILFRID LAURIER : Ma proposition ne vous nuit pas sous ce rapport.

M. ZIMMERMAN: Je demande à la compagnie en cette matière de s'en tenir à l'engagement qu'elle a pris vis-à-vis la ville d'Hamilton.

M. LENNOX : Cette question est de telle importance qu'il faut discuter avec beau-

coup de modération et devant une salle plus nombreuse que celle-ci en ce moment. Je n'ai jamais encore vu une pareille disposition dans un projet de loi, une disposition tendant à donner à toute municipalité l'autorité appliquer la loi des chemins de fer, et c'est ce que nous faisons en ce moment. Si Hamilton a des droits qui doivent être respectés et qui ne permettent pas convenablement que nous autorisions la fusion entre la ligne de Grimsby et le Radial, nous devrions connaître exactement la nature des conventions et leurs effets, et définir les droits de la ville. Nous ne devons pas permettre désormais à la ville d'Hamilton, ou toute autre ville, de dire que malgré l'autorisation de fusion accordée par le Parlement, cette fusion ne s'effectuera que selon le bon plaisir de la municipalité. Nous sommes ici pour remplir notre devoir et si l'on cherche à introduire quelque exception dans cette disposition de loi dans le but de protéger les droits d'Hamilton en vertu de certaines conventions, qu'on nous fasse connaître ces conventions, afin de nous permettre de sauvegarder ces droits ; ou, autrement, qu'on laisse comme on l'a prétendu, la compagnie des chemins de fer exercer sa juridiction. Mais ce n'est pas la juridiction de la compagnie des chemins de fer, c'est la juridiction du Gouverneur général en conseil, car la compagnie ne peut que faire une proposition, de sorte que c'est le Gouvernement qui en définitive protège les droits d'Hamilton.

M. BARKER : Comment l'honorable député aimerait-il à appliquer sa doctrine à Sainte-Catherine ?

M. LANCASTER : Personne, excepté un député d'Hamilton, n'oserait proposer une telle disposition à la Chambre.

M. LENNOX : Nous nous sommes évertués à réclamer les droits des municipalités et le respect des conventions. Il est possible que nous allions trop loin de ce côté, car si la ville d'Hamilton doit exercer son autorité sur les droits qu'un chemin de fer desservant la circonscription de Wentworth possède, il est facile de constater à première vue qu'il y a une injustice. L'article 10 prescrit le respect des traités conclus par la municipalité, et au cas de contradiction, s'il y a conflit entre les stipulations d'un pareil traité et les dispositions de la loi des chemins de fer, les stipulations des règlements ou conventions priment. Si nous statuons en ce sens, nous assumons une grande responsabilité. Nous prescrivons que si une municipalité a contracté des engagements avec ce chemin de fer au-delà de ses limites, ses règlements et conventions doivent primer, et en cela nous outrepassons nos attributs en ce qui concerne les droits municipaux. Nous n'avons le droit de statuer dans ce projet de loi que la ville d'Hamilton aura le pouvoir de prescrire ou de proscrire la fusion des lignes. On ne soulève aucune objection au sujet de la compagnie de tramways d'Hamilton, mais l'objection se rapporte à la compagnie de Grimsby. Je dis donc que le premier point à considérer est celui-ci : quels sont les droits d'une municipalité que traverse une ligne de chemin de fer ? La politique du Gouvernement est celle-ci : il ne faut pas, si possible, permettre de construire une ligne parallèle, vu que le tarif de transport des marchandises est en rapport avec le coût de la construction du chemin de fer. La discussion de cette question devrait être remise à plus tard, afin que nous ayons le concours d'un plus grand nombre de députés.

L'hon. M. HAGGART : A mon sens, l'article est bien anodin. Le projet de loi autorise le Radial à conclure une convention avec ces lignes, mais il n'autorise pas ces dernières à conclure un traité avec le Radial, et pour exercer ce pouvoir, elles devraient l'obtenir de la législature. Nous n'avons jamais accordé le pouvoir à ces compagnies de fusionner, à moins qu'elles n'en aient demandé l'autorisation par voie de pétition.

M. LANCASTER : Avez-vous jamais fait de lois statuant que vous ne permettrez pas à des compagnies de fusionner, à moins que telle ou telle ville ait accordé sa permission ? C'est l'esprit de la présente disposition.

L'hon. M. HAGGART : Nous n'avons pas voulu accorder à ces autres compagnies le pouvoir de fusionner, à moins qu'elles n'en fasse la demande dans une pétition, et la présente loi ne leur confère pas ce pouvoir.

Sir WILFRID LAURIER : Ce pouvoir ne compte pour rien tant qu'elles n'ont pas conclu leur traité.

L'hon. M. HAGGART : Je répète que la disposition est bien anodine. Les promoteurs de l'entreprise ont peut-être une entente avec ces deux compagnies suivant laquelle elles s'adresseront à la législature pour obtenir le pouvoir de fusionner, et c'est la seule manière de procéder. Voici où pourrait être le danger: le Radial peut prétendre qu'il a plus de facilités de pénétrer dans la ville d'Hamilton, et si nous accordons à l'autre compagnie le pouvoir de fusionner, la première peut alors se faire autoriser par la législature. C'est là la difficulté, mais cette disposition particulière du projet de loi est absolument inoffensive pour ce qui concerne les deux autres compagnies.

L'hon. M. GRAHAM : Après avoir entendu le raisonnement de l'ex-ministre, je vois qu'il n'a pas tort. En effet, cette disposition ne peut être préjudiciable à personne. J'ai bien de la sympathie pour l'idée émise par l'honorable député de Lincoln, et si j'exprimais ma propre manière de voir, je ne permettrais pas à Hamilton ni à Toronto ou à toute autre municipalité de conclure un tel traité. Mais comme Toronto ou Hamilton

pourrait croire qu'au moyen de quelque subtilité nous pourrions autoriser une compagnie à se servir de leurs rues indépendamment de leurs traités, nous voulons parer à leur objection en ne violant point une convention conclue entre la compagnie et ces deux villes. Je crois qu'il n'y a ni mal ni bien à laisser en l'état l'entente convenue. Nous n'avons pas touché aux conventions de Toronto, et nous pourrions faire la même chose au sujet des conventions d'Hamilton.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable ministre s'en rapporte à l'interprétation de l'ex-ministre, mais il a pris soin de dire qu'il ne discutera pas le vice même de l'article qui consiste à laisser Hamilton libre de juger seul de la question de fusion, quel que soit celui qui la réclame.

M. LENNOX : L'honorable ministre dit que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a peut-être raison d'affirmer que cet article ne peut causer de dommage à personne, mais je pense le contraire, et voici pourquoi.

L'honorable député (M. Haggart) a fait voir que les pouvoirs que nous accordons à certains chemins de fer de fusionner avec d'autres, sont inopérants, à moins que ces derniers aient obtenu de la législature la ratification du même pouvoir. C'est substantiellement vrai. Une des parties est tenue la première de faire la demande. Mais dans le présent cas, nous accordons à cette compagnie le pouvoir de fusionner en vertu de la loi des chemins de fer avec d'autres lignes, et nous ajoutons que pour ce qui concerne la compagnie d'Hamilton à Grimsby et Beamsville elle ne devra pas fusionner sans la permission d'Hamilton. Le ministre des Chemins de fer verra que c'est là le point faible du raisonnement de l'honorable député de Lanark-sud : quand le chemin de fer d'Hamilton à Grimsby et Beamsville s'adressera à la législature pour se faire autoriser de fusionner, il aura aussi l'autorisation fédérale et l'autorisation provinciale, mais l'embarras est que d'après le texte même du présent projet de loi, les compagnies n'ont pas de pouvoir de fusionner, excepté avec le consentement de la ville d'Hamilton, et c'est ce qui déjoue toute procédure. De sorte que l'argument du député de Lanark ne solutionne pas la question.

Au contraire, il l'a évitée, en disant qu'il n'envisagait pas la question à ce point de vue. Il faut donc admettre que l'opposition, qui aide parfois au ministre à aplanir les difficultés, ne l'a pas beaucoup aidé à ce coup-ci avec le raisonnement du député de Lanark.

L'hon. M. GRAHAM : Alors je vous retire ma confiance.

M. LANCASTER : La dernière partie du raisonnement de l'honorable député est un argument en faveur de ma proposition même. Nous ne devrions pas statuer que quelles que soient à l'avenir les volontés du public, ces volontés ne prévaudraient point sur celles de la ville d'Hamilton. Le projet de loi sauvegarde tous les droits de la ville d'Hamilton prévus par les partisans de ce bill devant le comité général. Ces droits sont également sauvegardés par la commission des chemins de fer, qui ne fera aucune proposition avant l'audition; ils sont encore protégés par le Gouverneur général en conseil, qui ne ratifiera pas la proposition de la compagnie si elle enfreint aucun des droits d'Hamilton. Cette ligne s'étend sur un parcours de 20 milles avant de toucher à Hamilton, et vous l'empêcheriez de fusionner ces 20 milles, qui sont situés entièrement en dehors de la juridiction d'Hamilton, sans obtenir le consentement de cette dernière, parce qu'il se trouve environ un mille et demi de cette ligne dans les rues d'Hamilton? L'honorable député cadet d'Hamilton m'a raillé parce que j'ai combattu pendant plusieurs années en faveur de l'autonomie provinciale; mais je n'ai pas combattu pour permettre Hamilton de conduire Montréal; j'ai combattu pour l'autonomie de chaque municipalité. L'honorable député prétend que nous attentons aux droits d'Hamilton en l'empêchant de vouloir gouverner ses propres affaires et en même temps le comté de Wentworth et la vallée du Niagara. Je provoquerai un vote de la Chambre sur ma proposition en 3e délibération, si elle n'est pas adoptée en comité.

La ville d'Hamilton veut se faire autoriser à pouvoir poser ses conditions à ces deux compagnies, chose qu'elle n'a aucune raison de faire. Si la première partie de l'article ne fait de dommage à personne, la dernière partie qui empêche la fusion, quels que soient les requérants, si Hamilton n'y consent, cause beaucoup de tort. La ville d'Hamilton a le droit d'être entendue sur toute demande de cette nature, mais elle n'a pas le droit arbitraire, parce qu'un mille ou un mille et demi de chemin de fer se trouve dans ses limites, d'empêcher que les autres 20 milles traversent la péninsule du Niagara.

(L'amendement est rejeté et l'article 12 adopté.)

Sur l'article 13.

M. LENNOX : Je demanderai au ministre de réserver cet article, vu que j'ai donné avis d'un amendement.

L'hon. M. GRAHAM : Quelle est l'objet de cet amendement ?

M. LENNOX : C'est pour donner à la rédaction de cet article l'uniformité avec les autres dispositions du projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM : Rien qui porte atteinte à l'esprit de cet article.

M. LENNOX : Non.

(L'article est réservé.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. TAYLOR : Quels sont les travaux arrêtés pour demain ?

L'hon. M. FIELDING : La 3e délibération sur le bill relatif au traité de commerce franco-canadien, la discussion du projet de loi relatif aux sociétés coopératives, puis les diverses résolutions inscrites au feuilleton, enfin les subsides et les crédits du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur).

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures cinquante-cinq minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 25 février 1908.

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

### PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer un projet de loi tendant à modifier la loi sur les chemins de fer relativement à la constitution du bureau des commissaires des chemins de fer.

Quelques VOIX: Expliquez-vous.

L'hon. M. GRAHAM : Mon explication sera brève. Ce projet de loi a pour but d'augmenter de trois le nombre des membres du bureau des commissaires des chemins de fer ; l'un des nouveaux nommés sera désigné sous la qualité de commissaire en chef adjoint, les deux autres feront partie également de la commission.

M. SPROULE : Il y a au feuilleton un avis du Gouvernement relatif aux appointements de ces commissaires. J'estime que ce bill ne peut être présenté tant que la Chambre n'aura pas approuvé le projet de résolution soumis.

L'hon. M. GRAHAM : Ce projet de résolution n'a trait qu'aux appointements.

M. SPROULE : Ce bill ne peut être présenté que par voie de résolution.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cet objet est réservé.

### DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Ayant obtenu le consentement de Son Excellence le Gouverneur général, je donne avis que jeudi prochain je proposerai que la Chambre se forme en comité général pour discuter un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des chemins de fer relativement à la constitution du bureau des commissaires des chemins de fer du Canada et d'autoriser la nomination d'un commissaire en chef adjoint, aux appointements de $9,000 par année, et de deux commissaires additionnels, aux appointements de $8,000 par année, chacun.

M. SPROULE : Ai-je bien compris que l'honorable ministre a dit qu'il n'avait pas obtenu le consentement de Son Excellence ?

Sir WILFRID LAURIER : Il a dit le contraire.

M. BENNETT : Et je profiterai de l'occasion pour donner avis que je proposerai qu'on ajoute les mots suivants à ce projet de loi :

Et qu'aucun membre de la Chambre des communes ou du Sénat ne pourra remplir la fonction de membre du dit bureau.

### QUESTION RELATIVE A L'IMMIGRATION JAPONAISE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire poser au Gouvernement une question au sujet des Japonais qui ont été l'objet de procédures d'habeas corpus à la Colombie-Anglaise ; je voudrais savoir comment il se fait que ces gens-là ont pu entrer au Canada malgré le décret du conseil récemment adopté par le Gouvernement ; si ce dernier se propose de renvoyer ces immigrés, ne se trouvera-t-il pas dans l'impuissance d'exécuter ce projet, s'il tient compte des stipulations du traité qu'il a conclu récemment avec le Japon ?

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderai à mon honorable ami de donner un avis de motion.

### QUESTION RELATIVE A L'ACHAT DE GRAINES DE SEMENCE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) (I.P.-E.) : Je voudrais obtenir d'autres renseignements au sujet de l'achat de graines de semence pour l'Ouest fait dans l'île du Prince-Edouard.

L'honorable ministre de l'Agriculture m'a dit, hier, qu'il n'y avait pas d'agent de nommé pour l'île du Prince-Edouard, mais que les fonctionnaires des départements de l'Intérieur et de l'Agriculture avaient publié la nouvelle de ces achats par toute cette province. Je ne vois dans les journaux de l'île rien qui corrobore cela, et je ne connais personne qui ait été mis au courant des conditions dans lesquelles doivent s'opérer ces achats de graines de semence ; on se demande encore si ces produits seront achetés sur soumissions ou autrement. Comment

cette nouvelle a-t-elle été répandue dans le public ?

L'hon. M. OLIVER : Si mon honorable ami donnait une forme régulière à sa question, cela lui permettrait d'obtenir une réponse.

M. LEFURGEY : J'ai ouï dire qu'on s'était entendu sur l'achat de 100,000 à 200,000 boisseaux de graines de semence dans l'île du Prince-Edouard. Cela est-il vrai ?

L'hon. M. OLIVER : L'achat de ces graines est confié à M. Cassil, commissaire d'entreposage du département du Commerce à Winnipeg, et le ministère ici n'est mis que de temps à autre par M. Cassil au courant des opérations effectuées par ce dernier. Il a essayé d'acheter des graines de semence dans l'île du Prince-Edouard, mais il m'est impossible, à l'heure qu'il est, de dire jusqu'à quel point il a réussi.

M. LEFURGEY : M. Cassil peut-il, sans autorisation aucune du département, agir dans cette affaire comme il l'entendra ?

L'hon. M. OLIVER : Les règlements qui donnent cette autorité à M. Cassil ont été déposés sur le bureau de la Chambre il y a un mois environ.

M. LEFURGEY : Je voudrais savoir....

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre.

## DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. SPROULE : Je demanderai à l'honorable ministre de l'Intérieur de me dire quand je puis espérer le dépôt de l'état dont j'ai demandé la production le 3 février courant et qui se rapporte aux terres de colonisation. Cet état n'est pas très considérabe et on devrait pouvoir le déposer dans un laps de temps raisonnable.

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis répondre sur-le-champ ; je demanderai à mon honorable ami d'attendre à demain.

## QUESTION RELATIVE AUX COURSES DE CHEVAUX SUR LA GLACE LE DIMANCHE.

M. PETER ELSON (Middlesex-est) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais poser à l'honorable ministre de la Justice une question, et afin de rendre celle-ci plus claire, je demanderai le privilège de lire un court extrait d'un journal. L'article est intitulé : " Courses de chevaux sur la glace, le dimanche," et est conçu comme suit :

A une réunion convoquée spécialement ce matin des ministres méthodistes de cette ville et à laquelle assistait le révérend W. G. Hanna, de Toronto, secrétaire provincial de la division d'Ontario de la Lord's day Alliance, on a discuté sous toutes ses faces la question d'instituer des poursuites contre ceux qui ont pris part comme auteurs principaux aux courses de chevaux sur la glace sur la rivière Ottawa, hier, et l'on a pris une décision à ce sujet.

On allègue que, contrairement aux dispositions du statut en vigueur, on a tenu à cet endroit des courses de chevaux, des jeux de hasard et de sport. On a pris hier les moyens de s'assurer des noms des coupables dont l'un serait un juge des cours civiles de la province de Québec, et de recueillir aussi d'autres preuves nécessaires pour faire condamner les coupables.

Voici ce que je voudrais savoir : apparemment on aurait fait trotter des chevaux sur lesquels on aurait parié...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député ne peut que poser une question.

M. ELSON : Je veux simplement demander à l'honorable ministre de la Justice si la loi relative à l'observance du dimanche qu'on a discutée si longuement ici, contient une disposition de nature à empêcher le renouvellement de faits semblables, faits qui se sont produits sur les limites qui séparent Ontario de la province de Québec, puisque la piste se trouvait partie dans Ontario et partie dans la province de Québec. Ce statut prévoit-il un cas semblable et contient-il une disposition assez précise et assez efficace pour empêcher le renouvellement de faits semblables ?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je crains bien, monsieur l'Orateur, de ne pouvoir répondre à la question que m'a posée mon honorable ami, autrement qu'en faisant observer que le Parlement a établi comme un des principes de la loi relative au repos du dimanche, que ceux qui enfreignent cette loi ne peuvent être poursuivis en justice qu'avec le consentement du procureur général de la province dans laquelle l'infraction a été commise.

S'il y a eu à Ottawa, ou dans n'importe quelle localité du Dominion une infraction aux dispositions de ce statut, c'est là une question sur laquelle on doit appeler l'attention du procureur général de la province dans laquelle cette infraction s'est produite. Ce n'est qu'avec le consentement du procureur général qu'on peut instituer des poursuites contre les prétendus coupables.

## QUESTION RELATIVE AU SERVICE DU COURRIER DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Avant que la Chambre passe à l'expédition de l'ordre du jour, je voudrais demander à l'honorable directeur général des Postes s'il ne pourrait pas améliorer le service du courrier dans la Colombie-Anglaise. J'ai reçu une lettre signée par un certain nombre de personnes demeurant à Hazleton,

sur la rivière Skeena, Colombie-Anglaise, dans laquelle je trouve ce qui suit :

A l'heure qu'il est, nous n'avons un service du courrier que deux fois par mois, et encore le poids total de ce courrier ne doit pas dépasser 200 livres pour chaque voyage. Par conséquent, on laisse de côté la plupart des journaux et d'autres colis postaux encombrants qui sont détenus jusqu'à l'ouverture de la navigation au printemps, alors que nous recevons tout ce qu'on a ainsi mis de côté. En conséquence, les nouvelles qui nous arrivent du dehors se font bien rares durant l'hiver.

L'honorable directeur général des Postes peut-il améliorer ce service d'une façon ou d'une autre ?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Je crois avoir répondu, l'autre jour, à une question semblable que m'avait posée l'honorable représentant du district du Yukon. Dans ces régions éloignées on ne peut espérer que durant les mois d'hiver, alors que la navigation est forcément close, nous pouvons transporter le volume de dépêches que nous transportons en été. Nous avons adopté à ce propos une certaine échelle de transport durant l'hiver, et jusqu'à présent personne ne s'est plaint à ce sujet. Quoi qu'il en soit, si l'honorable député veut me communiquer cette lettre, je verrai immédiatement à remédier à tout cela, s'il y a lieu.

M. RALPH SMITH : L'honorable député voudra-t-il nous faire connaître le nom de celui qui a signé cette lettre ?

M. ARMSTRONG : Je ne crois pas qu'il y ait lieu de faire connaître ce nom. Si l'honorable député doute de l'authenticité de cette lettre, je n'ai pas d'objection à lui faire voir cette dernière ; je ne suppose pas, cependant, qu'il soit nécessaire pour moi d'indiquer ce nom qui sera mentionné dans le compte rendu des délibérations de cette Chambre, ni de dire quels sont ses mandats.

## FIXATION D'UNE DATE POUR LA 3e DELIBERATION DU BILL RELATIF AU TRAITE FRANCO-CANADIEN.

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, mon honorable ami le chef de l'opposition n'est pas prêt à discuter en 3e délibération le bill relatif au traité franco-canadien. Pouvons-nous fixer une date pour cette délibération?

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Toronto-nord désirait faire quelques observations sur la motion tendant à la 3e lecture de ce bill. Il a dû quitter Ottawa ce matin pour ne revenir que jeudi soir. Passé ce jour, n'importe quelle date nous conviendrait.

Sir WILFRID LAURIER : Dans ce cas, nous pourrions fixer vendredi comme étant le jour le plus convenable.

M. AYLESWORTH.

L'hon. M. FIELDING : Tout en désirant donner satisfaction à nos amis de gauche, je dois faire observer qu'il y a un inconvénient attaché à tout retard trop prolongé dans le règlement de cette question. Des gens qui se livrent aux affaires m'ont écrit pour me demander quand ce traité sera mis en vigueur. Si je mentionne ce fait, c'est uniquement pour l'invoquer comme raison à l'appui du règlement immédiat, autant que possible, de toute cette affaire. Je serais heureux de fixer la discussion à vendredi, si cela convient à mes honorables amis de la gauche.

M. R. L. BORDEN : Vendredi nous conviendra ou même jeudi soir.

L'hon. M. FIELDING : L'un ou l'autre jour qui conviendra aux membres de la gauche.

## ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL CONCERNANT LES ARPENTAGES ET LES ARPENTEURS.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose que les amendements faits par le Sénat au bill (no 9) concernant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs autorisés à faire ces arpentages, soient lus pour la 2e fois et adoptés.

M. R. L. BORDEN : Quels sont ces amendements ? Affectent-ils d'une façon essentielle le projet de loi adopté par nous ?

L'hon. M. OLIVER : Il y a un amendement qui modifie ainsi le projet de loi tel qu'adopté par la Chambre : le Sénat a retranché la disposition accordant, à certaines conditions, aux arpenteurs des autres colonies britanniques le droit d'exécuter ces travaux-là.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi adopterions-nous cet amendement si la première disposition était bonne. L'honorable ministre l'a défendue, je crois, avec succès, ici même. Ne serait-il pas opportun d'avoir une conférence avec le Sénat dans l'espoir d'amener ce dernier à modifier son opinion pour le mieux ?

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai ni autorité ni juridiction sur le Sénat ; comme nous ne pouvons adopter ce projet de loi sans le consentement du Sénat, et comme ce dernier ne voudra pas adopter ce bill tel que nous le lui renverrons, la seule chose qu'il nous reste à faire, d'après moi, c'est d'adopter ce projet de loi tel que le Sénat nous le renvoie. Je ne connais pas d'autre moyen pour faire adopter ce bill.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami a oublié le moyen auquel nous avons eu recours, il y a trois ou quatre ans, quand la Chambre a nommé un comité pour rencontrer un comité du Sénat et discuter avec lui la question en litige, et nous avons

alors exercé notre pouvoir de [illegible] avec quelque résutat, puisque le bill dont il était question a été adopté, grâce aux concessions faites par l'une et par l'autre Chambre. Mais le Sénat devrait nous donner quelques raisons de son attitude à propos de l'article rejeté. L'honorable ministre connaît-il les motifs invoqués par le Sénat ?

L'hon. M. OLIVER : D'une façon indirecte et générale seulement. Le Sénat a paru croire que cette disposition accordait un avantage immérité aux arpenteurs qui ne demeurent pas au Canada, avantage qu'ils ne voulaient pas concéder, mais dont, à mon avis, ainsi qu'à celui de l'arpenteur en chef, le Canada devait profiter.

Les deux autres amendements ne sont que des modifications de style.

(Les amendements sont lus pour la 2e fois, et adoptés.)

## ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'OCTROI DE TERRES AUX VOLONTAIRES DE LA GUERRE SUD-AFRICAINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de résolution, dont il teneur suit :

1. La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à octroyer deux quarts de sections contigus des terres fédérales disponibles pour la concession, à chaque membre de la milice volontaire qui, à l'époque de son enrôlement pour servir dans le Sud-Africain, sous le règne de feu Sa Majesté la reine Victoria, en 1899, 1900, 1901 ou 1902, résidait ou était domicilié dans le Manitoba, ou dans les districts provisoires d'Assiniboïa, de Saskatchewan ou d'Alberta, ou dans le territoire du Yukon.

2. Que chacune de ces concessions sera soumise à la condition que le concessionnaire, ou son représentant dûment constitué, choisira et demandera lesdits deux quarts de section dans le bureau des terres fédérales pour le district territorial dans lequel ils sont situés, le ou avant le 31 décembre 1910; qu'il complétera les formalités de la demande de concession par un séjour effectif sur la terre concédée, et la cultivera dans les six mois qui suivront ledit jour, et résidera par la suite sur la concession et la cultivera pendant la durée et conformément aux conditions stipulées par les prescriptions de la loi des terres fédérales, applicables aux concessions d'homesteads.

3. Que toute personne ayant droit, d'après les dispositions précédentes, de choisir et de demander par elle-même ou par son représentant une concession de terre, pourra, à son propre choix ou au choix de son représentant, recevoir au lieu de terre du scrip au montant de $160, lequel sera reçu du porteur, à sa valeur nominale, en paiement de toutes terres fédérales offertes en vente: pourvu que toute personne optant pour un scrip donne avis de son intention au ministre de l'Intérieur le ou avant le 31 décembre 1909.

4. Que tout octroi de terres ou de scrip sera fait par le ministre de l'Intérieur sur attestation en faveur de la personne qui y aura droit par le ministre de la Milice et de la Defense ; l'attestation sera enregistrée au département de l'Intérieur en vertu de l'article 94 de la loi des terres fédérales ; de plus, tout scrip sera assujetti, sous tous rapports, aux dispositions des articles 94, 96, 97 et 98 de la loi des terres fédérales.

5. Que les demandes en concession de terre qui seront faites et les lettres patentes qui seront accordées en vertu des dispositions qui précèdent ne seront pas assujetties aux droits et aux frais prescrits dans le cas des demandes ordinaires pour homesteads.

M. BERGERON : Loin de moi l'idée de m'opposer à l'adoption de ce projet de résolution, mais je me demande pourquoi nous accorderions quelque chose au volontaires des provinces de l'Ouest, alors qu'on refuse cette faveur aux volontaires des autres parties du pays. Un grand nombre de ces derniers sont partis pour le Sud-africain, en compagnie des volontaires des provinces de l'Ouest, et il semble qu'ils soient négligés sous le rapport du traitement. Si cette anamolie provient, ainsi que je la comprends, du fait que les terres des provinces de l'Ouest appartiennent au Gouvernement fédéral, alors cet octroi semblerait être une affaire fédérale, et dans ce cas-là, il appartiendrait au gouvernement du Dominion d'accorder ces octrois. Dans ce cas, le Canada devrait agir et ne pas accorder aux seuls volontaires de l'Ouest des faveurs qu'il refuse à ceux qui ont également fait du service militaire dans la guerre en question et qui venaient des autres parties du pays.

L'hon. M. OLIVER : Je demanderais à mon honorable ami de consulter, pour plus amples renseignements, l'honorable député qui siège à sa droite (Sam Hughes). Le projet de résolution en ce moment soumis au comité de la Chambre est la conséquence d'une résolution adoptée par cette Chambre à la dernière session et proposée par l'honorable député de Victoria (Sam Hughes) ; elle fut débattue le 10 décembre 1906 et est libellée comme suit :

« Cette Chambre est d'avis que des terres devraient être concédées à ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine, de 1899 à 1902, et qui résident dans le Manitoba, le Saskatchewan et l'Alberta.

Cette question fut discutée sous toutes ses faces et ce projet de résolution fut adopté, je crois, unanimement par la Chambre. Voilà la raison d'être du projet de loi actuel, puisqu'il est basé sur cette résolution. S'il y a erreur, elle a été commise par la Chambre à la dernière session, mais non pas par le Gouvernement, parce que ce dernier doit simplement suivre l'attitude que le Parlement lui suggère de prendre.

M. BERGERON : Ce dont je me plains, c'est ce que le Canada, comme pays, ferait

quelque chose en faveur des volontaires des provinces de l'Ouest qui sont allés au Sud-africain, et ne ferait rien pour les volontaires partis des provinces de l'Est.

C'est la première nouvelle que nous avons que le Gouvernement fera quelque chose en faveur de ces volontaires-là. Mais ce projet de résolution ne s'applique qu'à certaines parties du pays. Si je ne me trompe, la province d'Ontario et celle de la Colombie-Anglaise ont accordé des concessions de terres à leurs vétérans, mais les autres provinces n'ont pas suivi cet exemple. Le Gouvernement fédéral devra faire tout en son possible pour encourager celui qui, lorsqu'il est appelé à défendre le drapeau, se dépense avec tant de dévouement. Il devrait aider ces volontaires de toutes les parties du pays, mais non pas exclusivement ceux de l'Ouest. S'il suivait cette politique, nous ne serions pas obligés d'adopter ce projet de résolution qui ne s'applique qu'à une partie du pays.

Sir WILFRID LAURIER : Avec mon honorable ami (M. Bergeron) je reconnais qu'il ne devrait pas y avoir de préférence, mais déjà celle-ci se montre ; les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise ont concédé une certaine quantité de leur domaine aux volontaires de ces provinces qui ont fait du service durant la guerre sud-africaine. Si le Parlement canadien décidait aujourd'hui d'accorder un octroi de terre à tous ceux qui ont pris part volontairement à cette guerre, les volontaires d'Ontario se trouveraient à recevoir l'octroi du gouvernement d'Ontario, et il en serait de même des volontaires de la Colombie-Anglaise. Ces octrois consistaient en terres, et c'est pourquoi mon honorable ami de Victoria (M. Sam. Hughes) a, l'an dernier, présenté un projet de résolution suivant lequel dans les provinces où le Gouvernement central possède les terres, la même politique devait prévaloir, et que nous devrions en agir à l'égard des volontaires de ces provinces de la même façon qu'en avait agi les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise quant aux terres qu'elles possédait.

Les autres provinces qui ont des domaines publics peuvent faire la même chose. Ce projet de résolution n'est que la conséquence de la résolution impérative que la Chambre a adoptée unanimement l'an dernier et en faveur de laquelle a voté mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron). D'où il suit que, sous ce rapport, nous ne faisons qu'obéir à l'injonction de la Chambre.

M. BERGERON : Je voterai trois, quatre et même dix fois, s'il le faut, pour que le Gouvernement fasse quelque chose en faveur de ces volontaires. Je me plains seulement de ce qu'il semble exister un traitement favorisant certains de ces volontaires tout en ignorant les autres. Le très honorable premier ministre me paraît craindre que si le gouvernement fédéral prend une attitude définie, les volontaires d'Ontario et ceux de la Colombie-Anglaise n'auraient double part. Je ne vois aucun mal à cela ; il pourrait avoir pour effet tout au plus d'obliger les autres gouvernements provinciaux à imiter l'initiative d'Ontario et de la Colombie-Anglaise. Mais dans le cas qui nous occupe, ce n'est ni la Saskatchewan, ni l'Alberta, ni le territoire du Yukon qui accorde cet octroi, c'est le gouvernement fédéral. Ces terres nous appartiennent ; nous voulons, en prenant sur notre actif, faire quelque chose en faveur de quelques volontaires privilégiés, mais non pas à l'avantage de tous les volontaires du Canada ! Inutile pour nous de discuter si les gouvernements provinciaux agiront dans un sens ou dans l'autre, ou s'ils ne feront rien. Ils peuvent nous dire qu'ils n'ont rien à voir à cette récompense qu'ont méritée ceux qui ont été défendre la cause et le drapeau de l'Angleterre. Mais nous avons à nous occuper d'un détail très important relativement à cette question ; le Parlement doit défendre le Canada et, par conséquent, chacun de ces volontaires qui ont répondu à l'appel du pays leur demandant de défendre la mère patrie et son drapeau, mérite la considération de ce Parlement. Nous devons donc faire quelque chose pour tous ces hommes qui ont servi sous les armes au cours de la guerre sud-africaine. Je me souviens qu'au jour où cet appel était adressé aux volontaires pour se rendre dans l'Afrique australe, à Montréal, les Canadiens anglais, les Canadiens écossais, les Canadiens irlandais et les Canadiens français—ces derniers en plus grand nombre probablement —ont offert leurs services. Devons-nous dire aujourd'hui à ces gens-là que nous accorderons des récompenses aux volontaires de l'Ouest, mais que nous les ignorerons complètement ? C'est là un mauvais exemple à établir. Nous devrions cultiver chez ces hommes-là ce sentiment de patriotisme que nous sommes fiers de trouver lorsque se fait entendre l'appel aux armes. C'est là la seule objection que je soulève contre ce bill qui me semble être une mesure partiale et de nature à nous faire ignorer un grand nombre de ceux dont les services devraient être reconnus. Tout homme qui a fait son devoir devrait être récompensé ; nul ne devrait être traité avec plus de faveur qu'un autre.

M. ARMAND LAVERGNE : Je reconnais avec mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) qu'il ne devrait pas exister de préjudice dans la façon de traiter des volontaires qui ont servi dans la guerre du Sud-Africain. J'ai reçu d'un habitant du comté de Montmagny, qui a fait le service durant la guerre sud-africaine, une demande pour un octroi de terres dans l'Ouest. Ainsi qu'on l'a fait observer avec raison ce sont les terres du domaine que nous donnons;

je me demande pourquoi on ferait une distinction au préjudice des différentes provinces du pays. Sans doute on peut invoquer l'autre argument reposant sur le fait que quelques-unes des provinces ont accordé des octrois de terres aux volontaires qui ont fait du service dans le Sud-Africain. D'après ce principe, le volontaire qui réside au Manitoba devrait recevoir un octroi de terres dans cette province et ceux qui demeurent dans les autres provinces de l'Ouest pourraient réclamer cet octroi de terres dans les limites de la province qu'ils habitent. Ce n'est pas là, à mon avis, la portée de ce projet de résolution tel qu'il est rédigé; si je ne me trompe, tous les volontaires devront obtenir des scrip au Nord-Ouest. Si l'on octroie des terres aux volontaires de l'Ouest en dehors des limites des provinces où ils résident, on fait disparaître du coup la raison de préférence au préjudice des volontaires des autres provinces.

M. SAM. HUGHES : La Chambre se rappellera que vers la fin de la guerre sud-africaine, j'ai appelé son attention sur ce sujet. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a refusé alors de se rendre à ma demande, sous le prétexte qu'on n'avait pas décidé encore si les terres de l'Ouest devaient appartenir au gouvernement central ou aux gouvernements provinciaux. Les sessions s'écoulaient et cette question était toujours au rancart, pour la raison invoquée par le premier ministre, c'est-à-dire parce qu'on n'avait pas encore décidé quel était le véritable propriétaire du domaine public dans l'Ouest.

Finalement, le premier ministre a décidé —et je ne crois pas qu'il se soit placé pour cela au point de vue de la Constitution, mais ce n'est ni le lieu ni le temps de discuter cela—que ces terres devaient rester en la possession du gouvernement fédéral ; l'on refusait aux nouvelles provinces de l'Ouest le droit dont jouissaient les autres provinces, celui d'avoir la haute main sur leurs propres terres. J'ai compris que le très honorable premier ministre n'avait aucune raison de refuser cette demande, et voilà pourquoi j'ai présenté mon projet de résolution. L'honorable leader de la Chambre l'a combattu sous le prétexte qu'Ontario accordait des octrois de terre à ses volontaires et que les autres provinces qui avaient la haute main sur leurs domaines respectifs étaient libres de suivre cet exemple, de sorte que, ainsi que l'honorable représentant de Beauharnois (M. Bergeron) l'a fait observer, un volontaire pourrait obtenir des octrois de terre de deux sources, du gouvernement fédéral et du gouvernement de sa province. Je ne voyais pas alors que cela avait beaucoup d'importance. L'année suivante, en vue de faire disparaître toute objection que pourrait soulever le premier ministre, j'ai présenté un projet de résolution—qui a été adopté—grâce auquel on pouvait accorder des scrip aux volontaires des territoires et des provinces où le gouvernement fédéral avait la haute main sur le domaine public.

La Chambre adopta donc ma proposition. Je savais, dès ce moment que les choses n'en resteraient pas là, parce que l'injustice commise par le gouvernement central sauterait aux yeux, et j'ai cru que le premier ministre constaterait lui-même par la suite combien était injuste l'attitude qu'il avait prise. Quelle différence cela peut-il faire au Dominion que telle province ou que telle municipalité agisse en cela d'une façon ou d'une autre ? Le gouvernement central ne devrait pas s'occuper de toutes ces affaires-là. L'attitude digne qu'il devrait suivre serait de dire au Parlement. Voici des jeunes gens qui ont combattu pour l'empire dans le Sud-Africain; nous allons les récompenser d'une façon ou d'une autre ; s'ils veulent obtenir des scrip, parfait ; si, d'autre part, ils veulent se rendre sur ces terres pour les défricher, parfait encore, nous les traiterons tous de la même façon. J'aurai plaisir à appuyer ce projet de résolution, mais avec quelques modifications que je suggérerai en temps utile, mais je l'appuierai, s'il est bien compris que le premier ministre n'a pas saisi la partie du dernier paragraphe de ce projet de résolutions, paragraphe qui aura pour effet de le mettre dans un guêpier et de créer d'un bout à l'autre du pays une agitation considérable, tout cela parce qu'il s'agit de rendre simplement justice aux volontaires qui ont combattu dans la guerre sud-africaine. Qu'importe l'endroit d'où un volontaire peut venir ? Tous combattaient pour le même drapeau, tous obéissaient à celui qui réclame, aujourd'hui, par tout le pays, le mérite d'avoir envoyé ces volontaires dans l'Afrique australe—bien qu'il puisse se rappeler qu'au commencement il déclarait d'une manière très catégorique, que personne ne devrait s'enrôler pour cette guerre-là.

Il m'a été agréable de voir que l'honorable député de Montmagny (M. A. Lavergne) a défendu les volontaires qui ont fait le service actif pour la défense de l'empire. On me dit qu'au cours de cette guerre il ne montrait pas autant d'enthousiasme pour encourager ceux des habitants du Canada qui se rendaient sur les champs de bataille.

M. ARMAND LAVERGNE : Si l'honorable député (M. Sam. Hughes) veut me le permettre, je lui ferai observer que c'était une affaire personnelle pour celui qui voulait prendre part à cette guerre. Ce que je n'ai pas approuvé, c'est que le pays dût acquitter les dépenses occasionnées de ce chef.

M. SAM. HUGHES : Je suis heureux de constater que l'honorable député est prêt à faire n'importe quoi pour aider à ce mouvement en faveur des volontaires. Cela prouve simplement combien étaient justes

mes prévisions quand je disais qu'en croissant en âge, mon honorable ami deviendrait plus sage. Je suis prêt à croire que, s'il vit encore assez longtemps, il deviendra un homme de grand sens. J'ignore quel sera l'effet de ce projet de résolution, mais je demanderai au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) de rendre justice à tous les volontaires du Canada qui ont combattu dans la guerre sud-africaine.

M. BERGERON : Je crois que ce but serait atteint facilement en insérant les mots "Dominion du Canada" à la place des termes restrictifs qui limitent cette disposition aux seuls volontaires de l'Ouest. Cet amendement aurait pour effet d'accorder à chaque volontaire une compensation pour les sacrifices qu'il a faits en partant pour le Sud-Africain.

M. W. McINTYRE : En ma qualité de représentant d'une circonsc iption électorale de l'Ouest, j'aimerais à présenter quelques observations sur le sujet débattu actuellement. Il me semble que ce projet de résolution rend justice à tous les volontaires qui ont pris part à la guerre sud-africaine. Je ne puis comprendre que le gouvernement fédéral ait l'absolue souveraineté sur toutes les terres du pays, ainsi que certains honorables membres de cette Chambre l'ont insinué. Si je ne me trompe, ces terres sont administrées par le gouvernement central, il est vrai, mais elles ne sont qu'administrées.

M. BERGERON : Et vendues.

M. McINTYRE : Mon honorable ami (M. Bergeron) voudra bien remarquer que, du moment que ces terres sont aliénées d'une façon ou d'une autre, c'est la province qui à la haute main sur ces terrains-là. Dans ce cas spécial, la province n'ayant pas de terres à donner, la plus forte raison qu'on pourrait invoquer serait de dire que ces terres étant administrées pour les fins de cette province, si on veut, les habitants de cette province n'auraient aucun droit en dehors de cette dernière, et voilà pourquoi nous demandons un traitement également juste, dans ce cas particulier, pour les habitants de cette province, et le droit de jouir des privilèges accordés aux habitants des autres provinces.

M. SPROULE : Si mes souvenirs me servent bien, l'honorable député (M. McIntyre) à soumis à la Chambre un état indiquant ce que les provinces retiraient en compensation de ces terres-là, et il a fait une comparaison entre le montant réalisé du produit des terres de la couronne dans les autres provinces pour démontrer que ces dernières retiraient de grands bénéfices des domaines en question.

M. McINTYRE : L'honorable député se trompe. Je n'étais pas ici alors ; j'ajouterai que cela n'a rien à voir à la question en



délibération. Qu'important les compensations accordées en retour de ce domaine public? Assurément mon honorable ami (M. Sproule) ne prétendra pas qu'on devrait concéder à la légère ces terrains aux habitants de toutes les parties du Canada, sans distinction aucune. Ces terres doivent être administrées, si je ne me trompe pour l'avantage des provinces, et non pas pour celui du Dominion tout entier, ou encore pour celui de certains privilégiés. L'administration de ces terres doit se faire plus spécialement au bénéfice des habitants des provinces intéressées, et, si on aliène ces terrains à des conditions qui rendraient impossible l'occupation de ces terres-là, je ne crois pas que le Gouvernement remplisse parfaitement ses devoirs d'administrateur.

Je crois que d'après le projet de résolution en ce moment en discussion, on accordera à chaque volontaire une récompense équitable pour les services qu'il a rendus dans le Sud-Africain, mais accorder le même privilège aux autres volontaires qui demeurent en dehors des limites de ces provinces, serait donner à ces derniers un supplément de rémunération. Ainsi, par exemple, la province de l'Ontario et celle de la Colombie-Anglaise ont déjà concédé des terrains à leurs volontaires. Ces derniers ayant reçu ainsi une rémunération pour leurs services, ne peuvent être compris dans ce projet de résolution, car autrement on leur accorderait une double récompense comparée à celle donnée aux habitents de ma province. Je désire sincèrement que les volontaires de l'Ouest qui subissent l'état de chose actuel, ne soient pas mis dans un état d'infériorité, comparaison tenue des procédés qu'on emploi à l'égard des autres citoyens du Canada.

M. A. LAVERGNE : Ne pourrions-nous pas obvier à toute cette difficulté en modifiant le projet de résolution de façon à ce que ses dispositions ne s'appliquent pas à ceux qui ont déja reçu des concessions de terre ?

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le Gouvernement fédéral se propose de récompenser quelques volontaires qui sont allés dans le Sud-Africain; eh! bien, il devrait les récompenser tous ; car, au point de vue fédéral, il ne convient pas qu'il y ait pareille inégalité de traitement à l'endroit de ces volontaires. Peu importe que les gouvernements provinciaux soient, oui ou non, en mesure de suppléer à l'insuffisance des concessions. Mais certaines provinces qui comptent dans leur sein des volontaires du Sud-Africain ne sont pas en mesure de leur accorder, à titre de récompense, des concessions de terre. Quelle serait alors la situation de ces volontaires ? Il y a beaucoup de force dans l'argument formulé par le député de Strathcona. Mais si le Gouvernement fédéral n'est pas en mesure d'octroyer des concessions de terre au Nord-

Ouest à tous les volontaires, et qu'il en accorde à quelques-uns, il pourrait se demander s'il ne convient pas donner l'équivalent aux autres, sous une forme quelconque. Je suis profondément convaincu qu'il faut mettre tous ces volontaires sur un pied d'égalité.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis pas parfaitement l'argument du député de Strathcona, quand il affirme que le Gouvernement fédéral n'administre ces terres qu'au bénéfice des provinces. S'il en était ainsi, le produit de la vente de ces terres devrait, sans doute, retomber immédiatement dans la caisse provinciale. Or, tel n'est point le cas.

M. W. McINTYRE : Pardon, mais je prierais l'honorable député de se reporter à l'argument avancé par le député de Greyest (M. Sproule).

M. R. L. BORDEN : Je ne sais trop à quel argument l'honorable député fait allusion ; pour le moment, il s'agit de la thèse qu'il a lui-même formulée : c'est que le Gouvernement fédéral gère ces terres domaniales au bénéfice des provinces, et par conséquent, il faut traiter cette concession comme si les terres domaniales eussent été cédées aux provinces. Si cet argument est valable, il s'ensuit que le Gouvernement fédéral doit verser à la province le produit de la vente des terres ainsi aliénées ou qu'il en est comptable envers cette dernière.

L'honorable député sait parfaitement qu'il n'en est pas ainsi. D'ailleurs, comment sa thèse peut-elle avoir quelque force probante, puisque la constitution de chaque province contient une disposition spéciale lui attribuant une indemnité pour ces terres, une allocation d'un certain chiffre lui étant accordée, à défaut de ces terres dont le gouvernement fédéral, pour cette raison-là même, détient la propriété. Si cette thèse repose sur quelque fondement, ce n'est que dans l'imagination de l'honorable député.

Le Gouvernement, en réponse au député de Beauharnois, (M. Bergeron), a pris une assez singulière attitude, relativement à certains événements du passé. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) fait retomber sur cette Chambre la responsabilité de la loi en question. La Chambre, dit-il, a adopté une certaine résolution; or, par suite de ce fait, il incombe au Gouvernement de saisir le Parlement de la loi en discussion ; par conséquent, la responsabilité en retombe sur la Chambre elle-même, non pas sur le Gouvernement. Je rappellerai au ministre de l'Intérieur qu'il y a trois ou quatre ans la Chambre a adopté, à l'unanimité, une résolution tendant à interdire la fabrication, la vente et l'importation des cigarettes.

Sir WILFRID LAURIER : Pas unanimement.

M. R. L. BORDEN : Eh ! bien, à une forte pluralité. D'ailleurs, le premier ministre le sait, c'est un des articles de foi de son gouvernement que la minorité ici n'a pas de droits ; par conséquent que cette résolution ait été adoptée, à la majorité ou à l'unanimité des voix, cela, à son avis, revient au même. La Chambre a donc adopté la résolution en question, et jusqu'aujourd'hui nous n'avons pas encore été saisis d'un projet de loi quelconque. Je serais curieux de savoir la distinction que le ministre de l'Intérieur établit entre cette affaire et celle que nous discutons. Il y a environ quatre ou cinq ans, la Chambre adopta, d'une seule voix, une résolution portant que la préférence accordée à la Grande-Bretagne ne s'appliquerait qu'aux articles entrant au Canada par voie des ports canadiens. Dans cette circonstance, on n'est pas allé aux avis, la Chambre ayant adopté cette proposition à l'unanimité; or, jusqu'à l'an dernier, elle n'avait pas encore été saisie d'un projet de loi en ce sens, et lorsqu'enfin la loi fut votée, elle ne fut inscrite au statut qu'à titre de matière académique, et d'après la déclaration du Gouvernement, cette loi n'entrera en vigueur que dans quelques années. Ceux qui sont au courant de l'histoire du droit constitutionnel le savent, dans nombre de circonstances, au cours des quinze ou vingt années écoulées, la Chambre des communes de la Grande-Bretagne a adopté, tantôt à une forte pluralité, tantôt à l'unanimité, certaines résolutions tendant à devenir loi, et pas une seule des résolutions ainsi adoptées aux Communes de la Grande-Bretagne n'a été transformée en loi. Il y a dix ou douze ans, aux Communes britanniques, on adopta, à une forte pluralité, une résolution en faveur du paiement d'une indemnité aux membres de cette assemblée. Jusqu'aujourd'hui, cette chambre n'a été saisie d'aucun projet de loi en ce sens et il n'est guère probable qu'elle le soit, dans un prochain avenir. Ainsi en est-il de nombre d'autres questions.

Toute loi de ce genre appartient nécessairement à l'initiative gouvernementale, et cela, parce que seul le Gouvernement du jour peut venir annoncer à la Chambre que Son Excellence le Gouverneur général a donné l'assentiment voulu à la présentation de pareil projet de loi. Eh bien, quelle est aujourd'hui la situation, à cet égard ? Par suite de ses hésitations, par ses vacillations et sa temporisation, qui se sont prolongées jusqu'à ce que l'affaire se compliquât de l'intervention provinciale, le Gouvernement se trouve aujourd'hui en présence d'une situation assez difficile. Si le Gouvernement eût réglé la question, à l'issue même de la guerre du Sud-Africain, comme il en avait le devoir, nul embarras n'aurait surgi. Le Gouvernement aurait ainsi devancé le moment où les provinces auraient jugé de leur devoir de concéder des terres à ces volontaires. A mon avis, l'intervention d'une province quelconque ne change en rien l'état de la question. Toute

province canadienne qui est propriétaire de ses terres domaniales peut en disposer à son gré, en faire l'aliénation qu'elle juge convenable, et il n'intéresse en rien le Gouvernement fédéral de savoir si telle ou telle province a fait preuve de plus ou moins de libéralité à l'endroit de ceux qui sont allés dans le Sud-Africain combattre sous le drapeau britannique. Quant au traitement à accorder à ces volontaires, il faut, à mon avis, les mettre tous sur un pied d'égalité ; et la récompense qu'on leur accordera, en la demandant à nos ressources publiques, devra être proportionnée aux services rendus au pays et au zèle dont ils ont fait preuve en s'enrôlant. Ceux qui se sont enrôlés devraient tous être l'objet du même traitement, mais subordonnément à leur rang et à leurs états de services. On pourrait créer un sentiment d'aigreur très prononcé dans l'esprit de ceux qui sont allés dans le Sud-Africain, si le Gouvernement fait quelque passe-droit, si quelques-uns reçoivent des terres, soit du Gouvernement fédéral soit d'un gouvernement provincial, tandis que les autres n'obtiendraient aucune récompense. Ce serait établir au pays un précédent des plus fâcheux, des plus malheureux, et pour mon propre compte j'adjure le Gouvernement d'accorder à tous indistinctement les mêmes faveurs. Pourquoi ne pas accorder aux volontaires de l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou de la province de Québec, en considération de leurs services, en Afrique du sud une récompense qu'ils méritent au même titre que ceux qui obtiennent des concessions des gouvernements provinciaux de la Colombie-Anglaise et de l'Ontario, et ceux qui, dans les trois provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba reçoivent pareille récompense du gouvernement fédéral lui-même ? A mes yeux, ce serait un incident des plus malheureux s'il fallait que pareille inégalité de traitement existât par suite de l'hésitation et de la temporisation dont le Gouvernement a fait preuve dans le règlement de cette question et qui ont abouti à créer les embarras de la situation actuelle. Nul antiministériel ne saurait proposer d'amendement à cette résolution ; car comme elle a reçu la sanction de Son Excellence, le Gouverneur général, elle ne peut être modifiée que sur l'initiative du Gouvernement lui-même et il faut au préalable, obtenir l'assentiment du Gouverneur général.

Le Gouvernement doit bien mûrement réfléchir, avant de prendre une mesure qui sèmerait, sans aucun doute, le mécontentement et le malaise dans l'esprit de ces hommes. Et on ne saurait prétendre que ce malaise, ce sentiment d'aigreur n'aient pas de raison d'être. J'espère qu'avant l'adoption de cette résolution, le Gouvernement mettra la chose à l'étude.

M. TURRIFF : Monsieur l'Orateur, à mon avis, la solution proposée par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) ne réussira pas à trancher la difficulté. En supposant que le Gouvernement se rangeât à cet avis, le mécontement règnerait au sein de toutes les provinces, sauf Ontario et la Colombie-Anglaise. Les volontaires des provinces de l'Ouest et de celles de l'Est, revenant à la charge, diraient au Gouvernement : pourquoi cette inégalité de traitement ? pourquoi ne nous met-on pas sur un pied d'égalité avec les volontaires de la Colombie-Anglaise et d'Ontario.

M. BERGERON : Ils ne pourraient pas s'adresser au gouvernement fédéral ; c'est à leurs gouvernements respectifs qu'ils devraient se plaindre.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais si l'honorable député (M. Turriff) a bien saisi ma pensée. J'ai dit que le Gouvernement ne doit pas faire de passe-droit, afin que, personne ne soit en lieu de se plaindre.

M. TURRIFF : Sans doute, mais je viens précisément de faire observer que votre solution n'obvierait pas au mécontentement créé au sein du Canada ; car votre proposition aboutirait à deux traitements différents ou bien, si l'on veut, à la création de conditions dissemblables pour les provinces prairies de l'Ouest, celles de Québec et les Provinces maritimes d'une part, et Ontario et la Colombie-Anglaise d'autre part.

M. BERGERON : Cette situation serait préférable à celle qui existe aujourd'hui.

M. TURRIFF : Voilà la question. A mon avis, cette situation ne serait pas favorable, et voici pourquoi : l'enrôlement des volontaires s'est effectué sous réserve de certaines conditions, et ces conditions ont été remplies. Les provinces de la Colombie-Anglaise et d'Ontario se sont engagées à donner à leurs volontaires une indemnité additionnelle, sous forme de concessions de terre. Alors, les volontaires des provinces de l'Ouest demandèrent qu'on leur accordât le même traitement ; le Gouvernement décida donc que, dans les provinces où les gouvernements n'ont ni la propriété ni la gestion des terres domaniales, il conviendrait de faire une concession de terre aux volontaires qui ont combattu dans le Sud-Africain, tout comme l'on fait les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise. Si les autres provinces, qui sont propriétaires des terres domaniales, à l'exception de l'île du Prince-Edouard, veulent donner quelque récompense à leurs propres volontaires, libre à elles de le faire.

Cela met les autres provinces sur un pied de parfaite égalité avec Ontario et la Colombie-Anglaise, relativement à ces concessions de terre, et tout le monde est satisfait. Ni d'Ontario ni de la Colombie-Anglaise le Gouvernement n'a reçu de demande en obtention de concessions de terres. L'île du Prince-Edouard n'a pas de terres domaniales, mais cette province peut adopter la

ligne de conduite proposée dans la résolution à l'étude : elle peut accorder une prime en argent, à défaut de terre, si elle le désire. Il me semble que la proposition contenue dans la résolution à l'étude obvie le mieux à tout embarras futur et offre la meilleure solution du problème. Le Gouvernement propose ici d'accorder aux volontaires une concession de terre dans ces provinces qui ne sont point propriétaires de terres domaniales. A mon avis, rien ne s'oppose à la modification du texte de la résolution, de telle sorte que les volontaires du Manitoba obtiennent leurs terres dans cette province, ceux de la Saskatchewan et de l'Alberta, dans chacune de ces provinces respectivement. A mon avis, rien ne s'oppose; que je sache, à l'adoption de cette proposition, qui a le mérite de simplifier les choses.

M. SPROULE : Le point de départ de la question, c'est que le gouvernement fédéral est propriétaire des terres domaniales et que les volontaires représentaient le Dominion du Canada et non pas telle ou telle province. C'est le gouvernement fédéral qui pourvoit aux frais du ministère de la Milice, sur le revenu consolidé, et les volontaires sont allés combattre dans le Sud-Africain, à titre de Canadiens et non pas à titre des représentants de telle ou telle province. Tout volontaire d'Afrique, quelle que soit sa province d'origine, a droit de demander au Canada la récompense des services qu'il a rendus au pays et à l'empire. Ce sont ses propres terres domaniales que le Canada octroie à ces volontaires, et ici je demande : est-ce que le volontaire d'Ontario ou celui de Québec n'a pas tout autant droit que le volontaire de la Saskatchewan ou de l'Alberta, de recevoir sa part de ces terres du Canada ? J'affirme donc qu'il doit y avoir égalité de traitement. Si telle ou telle province désire reconnaître, au moyen d'une gratification additionnelle, les services de ses fils, libre à elle de le faire, et cela ne nous regarde nullement. Mais nous avons le devoir de veiller à ce que tous les volontaires canadiens soient mis sur un juste pied d'égalité, sans preférence injuste. Il est possible que les volontaires d'Ontario et de la Colombie-Anglaise reçoivent un meilleur traitement que leurs compagnons d'armes des autres provinces; mais c'est là une inégalité à laquelle les autres provinces pourront facilement remédier, en reconnaissant les services de leurs fils, comme l'ont fait les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise.

M. ARMAND LAVERGNE : Il me semble que ces volontaires pourraient fort bien se contenter des lauriers qu'ils ont cueillis. Il est bien possible que ce soit un geste patriotique de leur donner des terres ou de l'argent, mais cela ne saurait leur donner une plus haute idée de la carrière militaire.

Quoi qu'il en soit, il semble exister un désir général de donner des terres aux volontaires d'Afrique, et je ne veux pas discuter la question. Je dirai à mon collègue (M. Turriff) que si sa province n'a pas de terres à donner aux volontaires, elle peut leur accorder une gratification en argent, à défaut de terres. Cependant, il me semble qu'il serait préférable de déclarer que ceux qui ont déjà reçu des terres de la province ne recevront pas maintenant de terres au Nord-Ouest, et alors il n'y aura pas d'inégalité de traitement.

M. MACPHERSON : A mon avis on ne saurait concevoir de pire inégalité de traitement.

M. A. A. McLEAN (Queen) : Je suis d'avis que le gouvernement fédéral doit récompenser de quelque façon les soldats de la guerre d'Afrique, et il serait injuste de faire des passe-droits, au détriment des autres volontaires, ou d'accorder une préférence aux soldats des provinces de l'Ouest. Ces terres domaniales appartiennent au Canada et les volontaires des provinces de l'Ouest n'ont pas de titre plus valable à ces terres que ceux des autres provinces canadiennes. Le député d'Assiniboïa-Est (M. Turriff) dit que la province de l'île du Prince-Edoard pourrait accorder une gratification en argent à défaut de terres. Mais je le prie de donner cet avis à sa propre province : que la Saskatchewan leur accorde une gratification de $160, si elle le désire. C'est le Canada qui a envoyé ces volontaires au Sud-Africain et il convient que le Gouvernement leur accorde à tous indistinctement le même traitement. Si je ne me trompe, c'est là l'avis de tout le monde, au pays. Quand bien même Ontario et la Colombie-Anglaise auraient reconnu d'une manière spéciale les services rendus par leurs propres fils, les autres provinces peuvent les imiter à cet égard ; mais cela n'empêche nullement le Parlement fédéral de récompenser ces volontaires.

M. LENNOX : Le député de Montmagny (M. A. Lavergne) nous dit que les volontaires doivent se contenter de la gloire qu'ils ont moissonnée. Si mon collègue fût allé au Sud-Africain, je voudrais bien savoir s'il se contenterait des lauriers qu'il aurait cueillis.

M. A. LAVERGNE : Je n'irais pas ; je suis partisan de la liberté.

M. LENNOX : J'en conviens, mon collègue ne serait pas allé dans l'Afrique du sud ; et à cet égard je doute qu'à l'avenir il puisse faire preuve de plus de sens qu'il n'en a montré par le passé. Quant à la récompense à accorder aux volontaires qui sont allés combattre là-bas, c'est là une question qu'il faut envisager au point de vue fédéral ou national et il faut mettre sur un pied de parfaite égalité tous ceux qui ont combattu pour nous, ou bien ne rien accorder à personne. Si nous avons pris cette initiative

tardive, c'est que nous avons eu honte de notre inaction en voyant que l'Ontario et la Colombie-Anglaise, en présence de la négligence du Gouvernement à faire son devoir, ont dû prendre quelque mesure pour récompenser leurs volontaires. Même à cette heure avancée, il incombe au gouvernement fédéral de rendre une tardive justice à nos volontaires de l'Afrique du sud et il faut que justice soit rendue à tout le monde, ou bien à personne. On ne saurait adopter de méthode plus défectueuse que celle suggérée par la résolution à l'étude. Ces terres domaniales ne sont pas la propriété des provinces de l'Ouest, mais celle du gouvernement canadien. Ce n'est pas pour une province en particulier que les volontaires de l'Afrique du sud ont fait ces sacrifices, mais bien pour la gloire et la défense du Canada et de l'empire britannique ; et ces sacrifices, le Canada doit les reconnaître. Que le leader de la Chambre retire donc cette résolution, pour le moment, afin de lui donner une nouvelle rédaction, dans un sens plus large et plus patriotique.

Quelle absurdité ne serait-ce pas de la part du Gouvernement de ne récompenser que quelques volontaires des provinces de l'Ouest, sans reconnaître les services de la masse de ces vétérans, dispersés dans toutes les provinces ? C'est une initiative bien tardive que prend aujourd'hui le gouvernement fédéral ; au lieu d'agir en temps utile il a temporisé et forcé les gouvernements provinciaux à prendre les mesures nécessaires ; aussi, qu'il ne se plaigne pas, si les volontaires d'Ontario et de la Colombie-Anglaise ont vu leurs services mieux appréciés que les autres ne l'ont été. Il est vrai que les provinces qui n'ont pas encore reconnu les services de ces volontaires peuvent facilement suivre l'exemple d'Ontario et de la Colombie-Anglaise. Il appartient au gouvernement fédéral de solutionner cette question ; il a le devoir de récompenser indistinctement tous les volontaires canadiens, sans faveur ni préférence indue au détriment de ceux de telle ou telle province.

M. BARR : Il faut se féliciter de ce que, même à cette heure tardive, le Gouvernement ait saisi la Chambre de cette question, bien qu'il soit, au moins, de dix ans en retard. En jetant un regard sur les diverses provinces du Canada, on constate que la province d'Ontario, presque toujours en tête de ces mouvements, ait reconnu généreusement les services des vétérans de 1866, et cette initiative a été prise, lorsque je siègeais dans l'assemblée législative de cette province. La mesure dont la Chambre est saisie, en ce moment, tend à récompenser les volontaires qui ont servi sous les drapeaux, durant la guerre des Boers, c'est-à dire, ceux qui sont venus du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, mais elle ne tient nullement compte des volontaires des autres provinces. Je ne suis nullement étonné que les ministériels allèguent comme argument, à cette heure tardive, que la gouvernement fédéral n'est pas propriétaires des terres domaniales du Nord-Ouest. Il y a trois ans à peine, le premier ministre alléguait que les provinces en question n'étaient pas propriétaires de ces terres domaniales et que le gouvernement fédéral leur versait une généreuse indemnité, l'équivalent de la pleine valeur de ces terres. En présence de pareilles déclarations, les ministériels ne sauraient renier les actes du Gouvernement ni affirmer que le gouvernement fédéral n'est pas propriétaire des terres en question, et qu'il les détient ou les aliène uniquement au bénéfice de ces provinces. Or, comme le gouvernement fédéral, propriétaire de ces terres, propose d'accorder à ces volontaires la faculté de prendre possession de 320 acres respectivement ou d'accepter des certificats de terre, à défaut de ces terres, je le demande ici : est-ce que les volontaires de ces provinces en question, ont un meilleur titre à ces terres que les volontaires des provinces de l'Est ? Pareille proposition, à mon avis, comporte une très injuste inégalité de traitement à l'endroit des diverses provinces. Rien n'empêche de les mettre toutes sur le même pied d'égalité. Les plus chers intérêts du Canada demandent que le Parlement consacre ici les droits de ces jeunes gens qui, au péril de leur vie, sont allés combattre pour le pays. Nous ne savons quand sonnera l'heure où on aura encore besoin de leurs services, peut-être sur quelque terre étrangère ; nous devons donc leur prouver que nous apprécions leurs efforts et leurs sacrifices et les traiter avec générosité. Nous n'avons pas à tenir compte de ce que peuvent faire les diverses provinces.

Le gouvernement du Manitoba reconnaîtra peut-être les services de ses fils qui sont allés combattre ; les autres provinces emboîteront peut-être le pas, et, à mon avis, elles ne feraient que leur devoir en agissant ainsi, quand bien même le gouvernement fédéral aurait déjà adopté pareille mesure. Mais laisser de côté les volontaires de quelques provinces, ce serait là poser un principe dangereux, vu qu'on mettrait les volontaires d'une partie du pays dans une situation différente de celle faite aux vétérans d'une autre partie. Le Gouvernement devrait donc retirer sa résolution et lui substituer une mesure qui rendrait justice à tous les intéressés.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Bien qu'il ne soit nullement douteux que le gouvernement fédéral soit propriétaire des terres domaniales dans les provinces du Nord-Ouest, il me semble qu'en pareille occasion il importe de consacrer le principe de la souveraineté de ces provinces sur ces terres. Il ne s'agit en ce moment, ni d'immigration ni de colonisation; il est question d'accorder une récompense à ces volontaires pour un service

tout à fait spécial et il me semble que nous avons le droit de connaître les vues des gouvernements des provinces où doivent se faire ces dons de terre. Or, je me rappelle parfaitement que le gouvernement des territoires du Nord-Ouest, avant l'organisation des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, adopta une série de résolutions demandant au gouvernement fédéral de donner des terres aux volontaires de la guerre sud-africaine, résidant dans ces territoires. Il ne demandait point que ces terres fussent données aux volontaires recrutés dans toutes les provinces, mais il donna à sa demande une portée tout à fait limitée. Voici le texte de cette résolution :

Cette assemblée décide de représenter au gouvernement fédéral l'à-propos d'accorder une concession de terres, dans les territoires du Nord-Ouest, à chaque volontaire résidant dans ces territoires qui s'est enrôlé pour cette guerre.

M. LAKE : Quelle est la date de ce document ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai pas la date ici, mais si je ne me trompe, c'était en 1901 ou en 1902. D'autres vœux ont été exprimés par les gouvernements des provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba, respectivement, depuis cette date. Le Gouvernement a donc reçu du Nord-Ouest une demande en obtention d'une récompense pour ceux qui se sont enrôlés, au Nord-Ouest, pour la guerre du Sud-Africain et c'est en vue de ce fait que la résolution présentée par le député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) a été adoptée à l'unanimité par cette Chambre, et sauf une seule exception, sans qu'il ait été exprimé de dissentiment. C'est donc à bon droit que le ministre de l'Intérieur affirme qu'il a l'autorisation de la Chambre pour présenter ces résolutions.

M. SPROULE : Je désire poser une question au ministre : à votre avis, si le Canada récompense quelques-uns de ceux qui sont allés combattre dans l'Afrique du sud, n'a-t-il pas également le droit de récompenser les autres ?

Sir F. BORDEN : C'est là une tout autre question. Je le répète, les autorités du Nord-Ouest nous ont demandé directement de donner ces terres, cette gratification devant être limitée à un certain nombre de volontaires. Le député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) nous a révélé, aujourd'hui, ce qu'il avait omis de nous dire, quand sa résolution a été adoptée. Il nous a dit aujourd'hui qu'il s'est alors contenté de faire pénétrer le tranchant du coin.

M. SAM. HUGHES : Je savais que ce serait là le résultat.

Sir F. BORDEN : En proposant sa résolution, l'honorable député s'est servi de ces paroles-ci :

Je ne serais peut-être pas autorisé à demander des certificats de terre pour les volontaires d'Ontario et des autres provinces qui leur ont donné des terres comprises dans leur propre territoire ; mais je suis convaincu que les soldats résidant dans les provinces qui n'ont pas de terres domaniales, les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ont des titres à la considération du Gouvernement.

Et j'abonde absolument dans son sens.

M. SAM. HUGHES : Le ministre aurait-il objection à citer les paroles que j'ai prononcées à l'égard des autres provinces ? Chaque discours que j'ai prononcé n'indique-t-il pas clairement que j'étais convaincu que ces volontaires ont tous droit à une indemnité ?

Sir F. BORDEN : Je ne saurais citer tous les discours de l'honorable député ; je m'en tiens à celui-ci. La province d'Ontario et celle de la Colombie-Anglaise ont donc réglé cette question elles-mêmes en donnant des certificats de terre aux volontaires qui se sont enrôlés dans ces provinces. Libre aux autres provinces de suivre cet exemple. La province de Québec possède d'énormes étendues de terres domaniales, le Nouveau-Brunswick également, et si je me trompe, la Nouvelle-Ecosse en possède encore quelques-unes. Quant à l'île du Prince-Edouard, je ne saurais rien affirmer positivement.

M. BERGERON : Et si cette province n'a pas de terres ?

Sir FREDERICK BORDEN: Alors faut-il s'adresser au Gouvernement fédéral ?

M. BERGERON : Oui.

Sir F. BORDEN : C'est là, à mon sens, une doctrine fort dangereuse.

M. BERGERON : Qui a demandé ces soldats ? Est-ce les provinces ou le gouvernement fédéral ?

Sir F. BORDEN : C'est l'empire britannique qui les a appelés. Notre milice n'a pas été envoyée à cette guerre à titre de milice canadienne ; mais les volontaires sont venus de tous les coins du pays.

M. HENDERSON : Si les frontières du Canada étaient attaquées, qui appelerait les soldats ?

Sir F. BORDEN : Le gouvernement fédéral a accordé une solde supplémentaire aux volontaires qui sont allés dans le Sud-Africain. Enfin, puisque la Chambre a souscrit, à l'unanimité, au principe affirmé dans cette résolution, il me semble étrange qu'on y trouve matière à critique aujourd'hui.

M. R. L. BORDEN : L'argument du ministre de la Milice, évidemment c'est que le gouvernement fédéral agit ici, à titre de délégué des provinces de l'Alberta, et de la Saskatchewan et du Manitoba.

Sir F. BORDEN : Certainement, ces provinces ne sauraient prendre elles-mêmes cette initiative.

M. R. L. BORDEN : C'est là un argument des plus remarquables. De deux choses l'une : la question dont il s'agit est du ressort provincial ou du ressort fédéral. Quand à l'envoi de ces troupes au Sud-Africain, c'était une affaire du ressort fédéral et non pas du ressort des provinces.

Sir F. BORDEN : Les provinces du Nord-Ouest n'étant pas propriétaires de leurs terres domaniales, ont demandé au Gouvernement fédéral d'accorder aux volontaires qui sont allés combattre sous les drapeaux dans le Sud-Africain quelque gratification, sous forme de concession de terre.

M. R. L. BORDEN : J'aborderai ce point, avant de terminer mes observations. L'argument du ministre est précisément celui du député de Strathcona (M. McIntyre) mais sous une autre forme. Le ministre prétend-il que nous détenons ces terres en dépôt, au bénéfice des provinces de récente création et que nous agissons ici à titre de délégués de ces provinces ?

Sir FREDERICK BORDEN: Ce n'est que par l'entremise du gouvernement fédéral que ces provinces pouvaient donner ces terres.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas là répondre à ma question. J'ai demandé si nous détenons ces terres à titre de délégués ou de gardiens, au bénéfice des nouvelles provinces. Que le ministre répondre à cette question et il aura donné une bonne solution du problème.

Sir F. BORDEN : J'ai donné la seule réponse que je puisse apporter.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais ce n'est nullement une réponse. La question en discussion est celle-ci : l'affaire est-elle d'initiative fédérale ou d'initiative provinciale ? Dans la mesure où elle intéresse le peuple canadien, cette affaire est d'intérêt fédéral, non pas d'intérêt provincial. C'est le gouvernement fédéral qui se chargea de l'envoi de ces troupes dans le Sud-Africain. Sans doute, on s'est enrôlé parce qu'on l'a bien voulu, mais ce n'en est pas moins à l'appel du gouvernement fédéral, et non pas à celui des gouvernements provinciaux, que ces volontaires ont répondu. C'est le Dominion qui a dépêché ces hommes sur les champs de bataille de l'empire ; les provinces n'ont envoyé personne. S'il doit leur être offert quelque témoignage, ce doit être de la part du gouvernement fédéral. Or le Gouvernement a résolu de donner un témoignage, mais non pas à tous ; et la raison que l'on donne pour n'accorder ce témoignage qu'aux volontaires domiciliés dans les provinces de l'Ouest, c'est que les terres publiques de ces provinces sont administrées par le gouvernement fédéral en qualité de délégué ou d'agent de ces provinces. Et pourtant, ces terres font partie du domaine fédéral, ayant été retenues par le Dominion lors de la constitution des nouvelles provinces. Au reste, si ces terres étaient détenues par le gouvernement fédéral à titre simplement de fidéicommissaire des nouvelles provinces, alors toutes les recettes provenant de leur vente devraient être, jusqu'au dernier sou, attribuées aux nouvelles provinces. Or, toute personne versée dans la connaissance de notre constitution politique sait qu'une telle prétention n'a absolument aucun fondement. Aux termes de notre loi constitutive, ces terres sont la propriété du Dominion, au même titre que n'importe quelle autre valeur composant l'actif du Canada. J'ai protesté contre le maintien d'un pareil régime, mais on ne m'a pas écouté. Le gouvernement fédéral s'est réservé la propriété de ces terres, et il a le droit d'en disposer sans consulter les provinces. Et c'est ce qu'il fait continuellement. Il opère des ventes de terrains forestiers aux termes de règlements à l'égard desquels les habitants de ces provinces ne sont aucunement consultés, par l'intermédiaire de leur gouvernement provincial.

Il est donc puéril de prétendre que notre Gouvernement administre ces terres en qualité de délégué ou d'agent des gouvernements provinciaux. Si pareil raisonnement pouvait être accepté, où cela mènerait-il le gouvernement fédéral ? Puisqu'il lui serait impossible équitablement de récompenser tous ceux qui ont fait du service dans l'Afrique du sud, au moyen de concessions de terres prises dans le Nord-Ouest, au moins, faudrait-il qu'il s'engageât à récompenser de quelque autre manière ceux à qui il ne juge pas pouvoir équitablement concéder des terres. Si les terres du Nord-Ouest doivent être envisagées sous le jour que l'ont prétendu les membres de la droite, elles ne forment pas tout l'actif du Dominion. Si le Gouvernement le désire, rien ne l'empêche de traiter tous ces hommes avec une égale justice. Tout ce que je condamne, c'est que le Gouvernement fasse des distinctions injustes. Les gouvernements provinciaux sont libres de récompenser ou de ne pas récompenser ceux de leur administrés qui ont fait du service dans l'Afrique du sud ; le Gouvernement n'a pas à s'en occuper; cela ne regarde que l'autorité provinciale. Les provinces sont maîtresses de leur actif et de leurs terres ; elles ont le droit de faire de l'un et des autres l'usage qu'elles veulent bien. Mais le premier point à considérer ici, c'est de savoir s'il y a lieu d'offrir ou non un témoignage. Une fois la question décidée affirmativement, je m'oppose à ce qu'on fasse des distinctions en faveur de certaines catégories de personnes, au détriment d'autres.

M. DUNCAN ROSS : Ce qui se passe en ce moment devrait servir d'avertissement

au ministère de ne jamais accepter de motion présentée par des membres de la gauche ou ayant l'appui du chef de l'opposition ; car si on doit en juger par l'incident actuel, le Gouvernement peut s'attendre qu'il sera attaqué pour avoir accepté cette résolution et avoir cherché à la mettre à effet. L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) a proposé à la Chambre, le 10 décembre 1906, la motion ci-dessous :

Cette Chambre est d'avis que des terres devraient être concédées à ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine, de 1899 à 1902, et qui résident dans le Manitoba, la Saskatchewan ou l'Alberta.

Peu de temps après, il consentit à modifier le texte de la résolution de manière à ce qu'il ne fût concédé de terres qu'à ceux de ces volontaires qui demeuraient dans la province au moment de leur enrôlement. Cette résolution reçut l'appui de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton, et le discours qu'il prononça à cette occasion renferme la déclaration suivante, comme l'a fait observer le ministre de la Milice :

Je ne sais trop si j'aurais raison de demander des concessions de terrains pour les volontaires d'Ontario et d'autres provinces dont les gouvernements leur on déjà concédé des terres prises sur leur propre domaine.

Cette proposition reçut l'appui des honorables députés d'Alberta (M. Herron), de Qu'Appelle (M. Lake) et d'autres membres de l'opposition. Le chef de la gauche l'approuva également de son vote et des applaudissements qu'il prodigua aux opinions exprimées par ses partisans. La Chambre, très étourdiment, agréa la proposition des honorables députés de la gauche. Mais aujourd'hui que l'on voudrait donner à cette résolution l'effet d'une mesure législative, le Gouvernement se voit en butte aux attaques; le chef de la gauche lui reproche de souffler le chaud et le froid. Voyons un peu quels sont ceux qui soufflent le chaud et le froid. L'honorable député lui-même n'a-t-il pas voté l'année dernière en faveur de la résolution qu'il combat violemment aujourd'hui ?

Dans quelles circonstances cette résolution est-elle présentée ? Est-ce que ces honorables députés veulent prétendre que le volontaire qui s'enrôle dans les rangs des défenseurs de son pays s'attend à recevoir 100 acres de terre à son retour. La province d'Ontario a accordé à chacune de ses recrues, après la guerre, une concession de 100 acres ; la Colombie-Anglaise a fait de même. Des municipalités ont également fait des concessions pour exprimer leur haute estime de la valeur de nos volontaires. Certains clubs, à ma connaissance, ont élu de ces hommes membres à vie ; tous ont voulu montrer à quel point ils appréciaient le sacrifice que ces concitoyens avaient rendus à leur pays. Les habitants du Nord-Ouest voulaient que les mêmes égards fussent montrées à leurs recrues de retour au pays. En l'année 1901, l'assemblée législative du Nord-Ouest adressa au parlement fédéral une pétition à ce sujet. Elle était conçue en ces termes :

Cette assemblée prie instamment le parlement fédéral d'examiner s'il ne serait pas à propos de faire des concessions gratuites de terrains dans les Territoires du Nord-Ouest, à chaque volontaire, domicilié dans ces territoires, qui a pris part à ladite guerre.

Le gouvernement d'Ontario avait fait des concessions de terrains, et personne n'avait trouvé à redire. La province de la Colombie-Anglaise avait fait la même chose. Quant aux habitants du Nord-Ouest, ils n'avaient pas de terres à donner, mais ils étaient extrêmement désireux que les volontaires du Manitoba, de l'Alberta, et du Saskatchewan fussent traités aussi généreusement que les volontaires d'Ontario et de la Colombie-Anglaise. Quelques députés de la gauche approuvèrent l'idée et présentèrent cette résolution en vue d'y donner effet. Le ministère a agréé cette résolution et déposé un projet de législation fondé sur elle ; et voici que maintenant tous ces honorables députés combattent la proposition même qu'ils ont présentée. (Protestations.)

M. BENNETT. Nous demandons qu'elle soit élargie.

M. DUNCAN ROSS : Voyons un peu ce qui en est. Certes, si les provinces de l'Ontario et de la Colombie-Anglaise accordent des terres à leurs recrues, il n'y a rien de déraisonnable à ce que les habitants du Nord-Ouest demandent qu'on en fasse autant pour les leurs. Nous faisons simplement pour ces provinces ce qu'elles sont incapables de faire par elles mêmes, puisqu'elles n'ont pas la gestion de leurs terres publiques. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) propose que ces concessions de terre soient faites en faveur des volontaires sans distinction de province. Cette honorable représentant d'une circonscription de la province de Québec me permettra-t-il de lui donner un conseil ? S'il pense que c'est une excellente chose de concéder des terres à ces volontaires licenciés, qu'il propose donc aux habitants de sa province de suivre l'exemple de ceux d'Ontario. Il se trouve assez de terres dans cette province pour que le Gouvernement puisse faire des concessions aux soldats licenciés, et Québec doit être aussi généreux qu'Ontario. Il ne s'agit pas d'acquitter une dette légalement due ; mais simplement de témoigner sa gratitude, de montrer qu'on apprécie les inestimables services qui ont été rendus. Qu'est-ce qui empêcherait les habitants de Québec d'en agir ainsi si le cœur leur en dit ? Et s'ils refusent de prendre cette initiative, il ne sera pas trop tard pour que l'honorable député de Beauharnois vienne nous en informer et prier le Parlement fédéral de faire ce que

les habitants de sa province auraient pu faire.

Quant aux provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, rien ne les empêcher de témoigner elles-mêmes leur gratitude. Elles ont des terres, je pense, et si elles n'en ont pas, elles sont à même de manifester leurs sentiments de quelque autre manière. Il est donc puéril de la part de ces honorables députés, après avoir imposé cette résolution au Gouvernement et avoir engagé le Gouvernement à présenter cette mesure calquée sur la résolution, de critiquer le ministère pour avoir fait ce qu'ils lui ont démandé de faire.

M. SAM. HUGHES : On m'a reproché d'avoir suivi, l'année dernière, une ligne de conduite différente de celle que je suis maintenant. Que le ministre de la Milice (sir Fred. Borden) et que le très honorable premier ministre veuillent bien examiner un instant quelle a été mon attitude dans cette affaire. Plusieurs années de suite, j'ai cherché vainement à engager le premier ministre et le ministre de la Milice à s'occuper de cette question ; j'ai fait de mon mieux pour qu'il fût accordé aux volontaires de toutes les provinces du Canada un témoignage de notre gratitude. Comme on m'opposait, d'une année à l'autre, toute sorte de fins de non-recevoir, je résolus de combattre l'ennemi sur son propre terrain, et je demandai une concession pour les volontaires habitant la région même dont les terres publiques relèvent du gouvernement fédéral. Vous chercherez en vain une déclaration de ma part indiquant que les volontaires des autres provinces n'ont pas droit au même traitement. Au contraire, voici en quels termes je me suis exprimé, l'an dernier :

Monsieur l'Orateur, depuis 1900, je n'ai pas laissé se passer une session sans signaler ce projet à l'attention du Gouvernement. Tout d'abord le premier ministre et le ministre de la Milice l'ont accueilli très favorablement et ont fait observer que, tant que les provinces du Nord-Ouest ne seraient pas autonomes, il y aurait lieu de se demander si le Gouvernement pouvait accorder des concessions sans s'exposer à rembourser aux provinces le prix des terres ainsi concédées.

Je ne rechercherais pas les motifs qui ont engagé le Gouvernement à conserver l'administration des terres lorsqu'il a conféré l'autonomie aux provinces du Nord-Ouest. Cependant, il me semble qu'il n'a plus d'excuse valable pour refuser ces concessions à ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine.

Je n'ai pas indiqué de quelle province ils étaient. Je voulais que le Gouvernement fît quelque chose ; à défaut d'un gros pain, je me serais contenté d'un petit pain.

M. CONMEE : Toujours le moi.

M. SAM. HUGHES : J'ai engagé toute la jeunesse du pays à écrire au ministre pour le prier d'adopter une certaine ligne de conduite et à n'en plus démordre. Y avait-il quelque chose dans cette résolution de nature à empêcher le premier ministre d'en étendre le bénéfice à un plus grand nombre ? Le premier ministre aurait fort bien pu déposer une résolution accordant une subvention à tous les volontaires qui avaient fait du service dans l'Afrique du sud, et même aux milliers de volontaires anglais qui avaient émigré au Canada depuis la conclusion de la paix. On parle de la compagnie North Atlantic Trading, et de tout le gaspillage dont elle a été l'occasion. Donnez aux volontaires le dixième des sommes dépensée en annonces par l'intermédiaire de cette compagnie, et les volontaires seront satisfaits. La meilleure réclame qui ait jamais été faite au Dominion du Canada, ce sont les volontaires enrôlés pour la guerre sud-africaine qui la lui ont donnée. Cette initiative nous a attiré des milliers et des milliers d'immigrants, non pas les parias de l'Europe continentale, mais le meilleur de la population anglaise.

Sir FREDERICK BORDEN : Très bien ! très bien !

M. SAM. HUGHES : Et je suis persuadé que personne ne trouverait à redire au Canada si ces immigrants étaient compris dans le nombre et avaient droit de demander 320 acres, au lieu de 160 acres.

M. DUNCAN ROSS : Ne sont-ils pas à même d'obtenir gratuitement aujourd'hui la concession de homesteads ?

M. SAM. HUGHES : J'ai dit 320 acres. S'il écoutait ce qui se dit, au lieu de se laisser étourdir par le bourdonnement de son propre cerveau, il n'en serait que mieux. Lors de la discussion de la résolution qui fut adoptée le 10 décembre 1906, je demandai au premier ministre et au ministre de la Milice s'ils n'avaient pas reçu des centaines de demandes de la part de jeunes gens de toutes les parties du Canada, pour que l'offre fût faite à tous généralement. Les journaux en ont été remplis, et tous les députés ont reçu des lettres de la part des miliciens et sociétés de milice pour que l'offre d'une concession fût faite à un plus grand nombre.

Je ne blâme pas le ministère de ne s'être pas rendu à ces demandes. Mais les ministres n'en sont pas moins tenus de généraliser l'offre. Je me disais qu'après avoir fait accorder ce témoignage aux volontaires des provinces de l'Ouest, dont les terres sont restées sous la gestion du gouvernement fédéral, il ne s'écoulerait pas beaucoup de temps avant que le Gouvernement fût obligé d'accorder pareille faveur aux volontaires domiciliés dans les autres provinces. Le Gouvernement aurait pu amplifier le champ de la présente résolution, mais il ne l'a pas fait, bien qu'on l'ait dûment mis en demeure de le faire et que de nombreuses pétitions dans ce

sens lui aient été adressées de la part de volontaires depuis un an et demi que la résolution a été adoptée. Je me réjouis de ce que les volontaires de l'Ouest vont recevoir ce témoignage, et j'avertis le premier ministre que les volontaires des autres provinces vont demander qu'on leur rende également justice. Si le Gouvernement avait pris ces mesures en décembre 1906, immédiatement après le vote de la résolution, au lieu de laisser se passer un an et demi, laps de temps durant lequel les meilleurs homesteads ont été pris, il aurait moins mérité la censure.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable député d'Yale-Caribou (M. Duncan Ross) dans le cours des observations qu'il a faites à la Chambre, m'a rappelé à l'esprit un conseil que m'avait donné mon vieil ami Joe Rymal, jadis membre de la députation. C'était de ne jamais avoir à faire avec un tory, car inévitablement il finirait par se tourner contre vous,—et j'en ai un bon exemple sous les yeux. L'année dernière, lorsque j'acceptai la résolution de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes),—qui ne se formalisera pas si je l'appelle le tory des torys,—j'étais sans la moindre défiance ; mais j'aurais dû me remémorer le vers du poète latin : " Timeo Danaos et dona ferentes." (Je crains les Grecs et leurs présents). J'aurais dû me défier des conseils que me donnait l'honorable membre (M. Sam. Hughes), lui que je prenais pour un Breton sans dol, et qui, je le vois, est un Grec astucieux et difficile à saisir. Quand il donne des conseils, il n'est pas sincère ; ce n'est pas cette bonne foi anglaise sur laquelle on peut compter ; mais pour me servir de ses propres paroles, je découvre qu'il y a chez lui une arrière-pensée dont il se prévaut à l'occasion. Sa résolution de l'an dernier était conçue en ces termes :

Cette Chambre est d'avis que des terres devraient être concédées à ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine, de 1899 à 1902, et qui résident dans le Manitoba, la Saskatchewan ou l'Alberta.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi la résolution a-t-elle été conçue en ces termes ?

Sir WILFRID LAURIER : Je l'ignore.

M. SAM. HUGHES : Le premier ministre le sait.

Sir WILFRID LAURIER : Je l'ignorais dans le temps ; je le sais maintenant. C'était un piège ; c'était un trompe-l'œil ; la résolution ne cadrait pas avec ses vues. Il ne disait pas, l'an dernier, comme il dit aujourd'hui : Elargissez-la, que l'offre soit faite à tous. Aucun honorable député de la gauche ne s'est écrié dans le temps, comme ils font tous aujourd'hui: Elargissez la motion; elle est trop restreinte dans son application. Tous tombèrent d'accord que l'offre ne devrait être faite qu'aux volontaires établis dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

M. LEFURGEY : Je désire signaler à l'attention du premier ministre certaines observations que j'ai faites, l'année dernière, pour qu'elle fût déclarée applicable dans le cas des volontaires de tout le Dominion.

Sir WILFRID LAURIER : En effet, je dois faire une exception en faveur de l'honorable député (M. Lefurgey). Il voulait que la mesure fût applicable aux volontaires de toutes les parties du Dominion ; mais il ne put gagner à sa cause un seul député de son parti. Dernière rose de l'été, il est resté dans son isolement. Comme l'honorable député avait prêché dans le désert, nous en avons conclu qu'il n'y avait pas lieu de nous en occuper. Je le regrette, car il a fait preuve de plus de sincérité que d'autres membres de son parti, qui ayant, dès ce moment, les opinions qu'ils ont exprimées aujourd'hui, n'en ont rien dit dans le temps. S'ils l'avaient fait, nous aurions peut-être modifié notre manière de voir ; mais ayant constaté qu'ils étaient tous de l'avis de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes), qui désirait simplement que des terres fussent accordés aux recrues du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, nous avons pris une décision en conséquence. Et aujourd'hui que nous avons pris une initiative conforme aux vues exprimées dans le temps par ces honorables députés de la gauche, ceux-ci, et parmi eux l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) tout le premier, déclarent que ce n'est pas suffisant et demandent que l'offre au lieu d'être restreinte aux volontaires du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, soit faite aux volontaires de toutes les provinces du Dominion. L'honorable député oublie que dans la circonstance il s'est exprimé en ces termes :

Je ne sais trop si j'aurais raison de demander des concessions de terrains pour les volontaires d'Ontario et d'autres provinces dont les gouvernements leur ont déjà fait des concessions de terre prises sur leur propre domaine.

L'honorable député n'était pas sûr, l'année dernière ; il avait encore quelques scrupules. . . ou plutôt, je me trompe, il n'avait pas de scrupules, mais il lui restait encore un peu de logique, et il s'en est servi. Mais, cette année, il a mis tout cela de côté, et il déclare : Ne vous occupez pas de ce que j'ai dit, l'année dernière ; déclarez la mesure applicable à tous ; n'en restreignez pas l'application aux trois provinces, étendez-là à toutes. Pourquoi avons-nous accepté la proposition de l'honorable député ? Nous avons accepté cette résolution,—je dois le dire à l'honneur de l'honorable membre,— parce qu'elle avait quelque sens commun. Nous avons agréé la résolution parce qu'elle nous demandait d'accorder des terres aux recrues

des provinces n'ayant pas de terres à donner, mais où nous en avions, nous. Aussi avons-nous pensé que sa motion avait pour objet de mettre les volontaires de ces provinces qui n'ont pas de terres à distribuer sur un pied d'égalité avec les recrues des provinces qui ont des terres à gérer, comme la Colombie-Anglaise, Québec, Ontario et autres. Or, monsieur l'Orateur, cela me paraissait sensé. Nous voulons que tous les volontaires reçoivent le même traitement. Les volontaires sur ce continent ont reçu en récompense de leurs services soit des terres, soit des pensions. S'il s'agissait d'accorder des pensions aux volontaires, nous serions en mesure d'accorder des terres dans les provinces de praierie de l'Ouest, mais nous n'en avons pas à donner dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard.

L'honorable député me rappelle le cas de l'île du Prince-Edouard. Cette province n'a pas de terres à donner, et nous n'en avons pas davantage dans cette province. Ces terres n'ont jamais appartenu au Dominion, et ce cas devra être réglé de quelque autre manière. Mais l'île du Prince-Edonard est dans une situation différente de celle de certaines des autres provinces. Nous avons des terres à donner dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, mais nous n'en avons pas dans l'île du Prince-Edouard. En dépit de l'objection qui est faite, je suis d'avis que la résolution est opportune et devrait être adoptée. S'il y a lieu d'accorder autre chose aux recrues de ces nouvelles provinces, s'il y a lieu de leur accorder une récompense en argent, c'est une autre question qui devra être discutée par elle-même. Mais quant à la subvention foncière, la décision que nous avons prise de l'avis de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton me paraît sage, tout considédé.

M. SAM. HUGHES : Monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre m'a demandé pourquoi j'avais rédigé la résolution dans les termes où elle a été rédigée.

Est-il nécessaire que je lui rappelle que depuis 1900 jusqu'à l'année dernière, il n'a cessé d'invoquer toutes sortes de raisons pour se dispenser d'accorder un témoignage de gratitude aux volontaires qui sont allés faire du service dans l'Afrique du sud. Il a remis l'affaire d'une année à l'autre. L'année dernière, je résolus de mettre sa sincérité à l'essai, et je rédigeai la résolution exactement dans les termes où elle a été présentée, afin de parer à toutes les objections qu'il avait faites les années précédentes. Ce n'était pas là me mettre en contradiction avec moi-même. J'acceptai un petit pain, sachant qu'on ne m'en donnerait pas un gros. Ai-je eu tort ? Personne voudra me blâmer d'avoir fait en sorte d'obtenir un petit pain dans ces circonstances, non plus que de m'être employé depuis pour obtenir un gros pain. Nous savons que cette résolution ne saurait être amendée ; mais le très honorable premier ministre, qui se prétend si fier des institutions anglaises qui nous régissent, n'ignore pas que tout ce qu'il a à faire est d'obtenir la sanction de Son Excellence à une résolution déclarant que nous allons étendre le bénéfice de cette offre à tout volontaire canadien ayant fait du service dans l'Afrique du sud. J'ai pris la parole, non pas comme l'a dit le très honorable premier ministre pour demander quelque chose de plus que ce que demande la résolution, mais pour réfuter ce qu'il a dit en réponse à l'honorable député de Beauharnois. J'ai dit que les événements m'avaient donné raison. Ne pense-t-on pas que ce qui s'est passé depuis six ou huit ans me justifie d'avoir pris l'attitude que j'ai prise ? Aurais-je été bien inspiré, l'année dernière, d'exiger que la résolution fût mise aux voix dans ses termes primitifs? Ç'aurait été courir à la défaite, car le premier ministre avait souvent déclaré qu'il ne se croyait pas autorisé à faire voter une loi pour la concession de terres aux recrues de toutes les provinces, et que c'était d'Ontario et aux autres provinces à octroyer ces concessions en faveur de leurs administrés.

Aurais-je agi dans l'intérêt des volontaires canadiens en déposant le texte d'une résolution qui avait été repoussée à mainte reprise par le très honorable premier ministre, et sans que nous eussions pour le moment de nouvelles raisons à alléguer en faveur de son adoption. En conséquence, je portai la guerre dans le camp même de l'ennemi, et le premier ministre se rendit compte qu'il ne pouvait honorablement repousser cette résolution. Il n'y aurait pu trouver un seul mot à reprendre. J'avais rédigé la résolution de telle sorte qu'il ne pouvait y opposer la plus petite raison, et il lui fallut bien même l'accepter. Maintenant je me propose de faire un pas de plus et demander que la même faveur soit faite aux volontaires de toutes les parties du Canada qui ont pris du service dans l'Afrique du sud. Il n'y a rien là d'inconséquent ; on ne saurait rien trouver à reprendre à ma conduite en cette affaire du commencement à la fin.

M. BARKER : Je suis certes très étonné du ton sur lequel le très honorable premier ministre a traité de cette question devant le comité. Il en a parlé comme d'une bagatelle, comme d'une affaire qui ne regarderait pas le Gouvernement et dont celui-ci n'a guère cure. Il dépose la résolution, à ce qu'il prétend, pour faire plaisir à l'honorable député de Victoria-et-Haliburton. Ne songe-t-il donc aucunement à ces braves volontaires que le Canada désire honorer et récompenser ? Est-il donc vrai que le gouvernement du Canada va régler une question de cette nature suivant une résolution proposée par un simple député et qu'il n'a rien à dire quant aux termes de cette résolution ? L'honorable député d'Yale-Caribou (M. D. Ross) déclare que le Gouvernement a été forcé de prendre cette

attitude, et il demande ironiquement : Ces volontaires qui sont allés en Afrique combattre pour leur pays, exigent-ils qu'on leur concède ces 160 acres ? L'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne) prétend que la gloire doit leur suffire. Je pense que les volontaires canadiens seront quelque peu surpris de savoir quelle est l'attitude prise par le Gouvernement sur la question, et même que l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) est d'avis que les Canadiens qui sont allés en Afrique ont été bien traités. Il en est un grand nombre qui sont d'avis qu'ils n'ont pas été bien traités. Dans tous les cas, le ministère fait une mauvaise impression quand il se vante de l'excellent traitement dont ces hommes ont été l'objet de sa part.

Le très honorable premier ministre pense peut-être qu'il en a assez fait, parce qu'il a fait tout ce que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton a demandé à un certain moment. Si l'honorable député en question avait demandé beaucoup moins, il y aurait eu encore moins à faire pour le Gouvernement. Il semble vouloir se laisser guider entièrement par les termes de la résolution proposée par l'honorable député de Victoria-et-Haliburton et votée à sa demande.

Certes, dans une affaire de cette nature, le Gouvernement et le très honorable premier ministre ont un devoir à remplir envers ceux qui sont allés combattre pour leur pays, et cela abstraction faite de toute résolution. Le très honorable premier ministre ne compte-t-il donc pour rien ? N'a-t-il donc aucun devoir à remplir ? Dans la négative, pourquoi donc présente-t-il une résolution quelconque, et s'il y a lieu de proposer une résolution, pourquoi n'est-elle pas effective. Mailheureusement, à mon avis, le texte de la résolution est humiliant pour les volontaires de toutes les provinces du Canada, excepté celles du Nord-Ouest.

Quiconque dans la suite des temps compulsera nos recueils de lois pour s'assurer de ce que le Canada a fait pour ceux de ses enfants qui sont allés combattre dans l'Afrique du sud, y verra constaté que les seuls jugés dignes d'un témoignage de gratitude, ce furent les volontaires des provinces du Nord-Ouest.

Les volontaires d'Ontario et ceux de Québec, qu'en dit-on ? Rien. Certes, le très honorable premier ministre aurait dû examiner cette question avec un peu plus de soin. Peu soucieux de récompenser les volontaires des autres provinces, il ne s'est pas occupé du texte de la résolution ; et par suite, il se trouve à consigner dans nos archives un témoignage en faveur des recrues à provenance d'un petit nombre de provinces, et ne mentionne même pas celles à provenance des autres. Parmi ceux qui sont allés combattre dans l'Afrique du sud, il en est qui jugent qu'on ne les a pas bien récompensés. Le ministre de la Milice sait ce qu'il est arrivé au dernier régiment de cavalerie que nous avons envoyé là-bas ? Ces hommes furent dépêchés au Cap de Bonne-Espérance dans un navire, en même temps que 400 chevaux. Ils firent la traversée de l'équateur et endurèrent à cette occasion de grandes souffrances. Ils arrivèrent au Cap, et si on les avait débarqués à destination, ils se seraient trouvés au siège des hostilités. Mais le commandant jugea qu'il valait mieux les diriger sur Durban, et c'est là que s'effectua leur débarquement. Ils traversèrent le Natal et se rendirent sur leurs montures à Newcastle et Majuba ; et, après avoir rempli leur mission, revinrent au pays. Pendant leur voyage du Cap à Durban, les préliminaires de la paix furent débattus et on se fonda là-dessus pour leur dire qu'ils n'avaient pas été mêlés aux opérations de la guerre, qu'ils n'avaient droit ni à la décoration, ni à aucun autre témoignage d'estime, et les recrues d'Ontario et de Québec qui faisaient partie de ce contingent ne recevront même pas une concession de terres, aux termes de la présente résolution. Et on vient nous dire qu'ils ont été traités avec beaucoup d'égards !

Si on les avait débarqués au Cap, comme on se proposait d'abord de le faire, ils se seraient trouvés à traverser le théâtre de la guerre, mais le commandant jugea préférable de les envoyer par mer jusqu'à Durban ; quelques-uns sont revenus ruinés de santé, sans aucune vigueur ; d'autres, fiers d'avoir fait leur possible pour la gloire de leur pays ; mais aucun n'a reçu le moindre témoignage de gratitude. Je ne blâme pas le ministre de la Milice de ce que ces hommes n'ont pas reçu de médailles, car je suppose qu'il a fait de son mieux pour les obtenir des autorités impériales ; mais c'est une raison de plus pour que le gouvernement canadien ne les mette pas de côté aujourd'hui que nous allons accorder des concessions de terres. Il n'est pas à l'honneur du Gouvernement de traiter ces hommes de cette manière. Notre honorable collègue de Montmagny (M. Lavergne) dit que la gloire devrait leur suffire, et un autre honorable député déclare ironiquement qu'ils n'ont pas demandé les 160 acres.

Et c'est ainsi que des hommes qui ont entrepris un voyage de 6,000 milles pour se rendre dans l'Afrique du sud, et un autre de 6,000 milles pour revenir au Canada après avoir combattu pour leur pays sont complètement oubliés et que l'honorable premier ministre n'a que des raisons frivoles et légères à opposer au discours de l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes).

M. TAYLOR : Je conseillerais à l'honorable premier ministre de retirer cette motion et de demander à Son Excellence le Gouverneur général de donner son assentiment, qu'il ne refusera certainement pas, à une résolution rendant justice égale à tous nos volontaires. Je demanderai aussi à l'honorable premier ministre d'inclure dans cette résolution une autre classe de volontaires

dont personne n'a encore parlé jusqu'à présent.

J'ai reçu, il y a quelques semaines, une lettre d'une dame qui habite Vancouver et qui est la fille d'un de mes anciens amis de Fredericton (N.-B.) et une des quarante institutrices qui sont allées faire l'école aux enfants boers après la guerre. J'ai déjà demandé au Gouvernement s'il se proposait de faire quelque chose pour reconnaître les services de ces quarante institutrices qui sont allées dans l'Afrique du sud et la réponse de l'honorable premier ministre a été que telle n'était pas l'intention du Gouvernement pour le présent. J'ai envoyé à ma correspondante un exemplaire des "Débats" contenant la réponse du premier ministre et voici la lettre que j'ai reçue ce matin :

14 Edifice Williams,
Vancouver, 15 janvier 1908.

Cher monsieur Taylor,—Je vous remercie cordialement de la diligence avec laquelle vous avez saisi la Chambre de l'affaire des institutrices de l'Afrique du Sud, et surtout d'avoir donné à votre question une tournure aussi flatteuse. Je suis certain que toutes les intéressées vous en seront aussi reconnaissantes....

Vous n'apprendrez peut-être pas sans intérêt que la plupart de ces jeunes filles sont demeurées fidèles à leur pays et sont revenues au Canada. A mon point de vue, ces institutrices ont eu plus de misère à endurer que le dernier contingent militaire qui est débarqué à Cape-Town, sans jamais pénétrer dans l'intérieur du pays, ce qui n'a pas empêché ceux qui en faisaient partie de recevoir une généreuse gratification. Pour ne parler que de moi, en compagnie de Mlle McLeod, j'ai vécu quatre mois sous une tente à Setlagoli et à Mafeking. Pendant les terribles orages de ce pays, la toile s'abattait sur nos têtes, et nous devions aller, par la pluie battante, chercher un autre abri.

Nous nous rendîmes à Ottashoop, où je laissai Mlle McLeod pour me rendre à une école du village, à 35 milles de la ville, du bureau de poste, du médecin, de tous voisins anglais, et même d'un oignon et d'une côtelette de mouton; j'ai été six mois sans pouvoir me procurer de viande fraîche; j'ai dû me laisser maigrir à manger de la chair de taureau et des conserves australiennes de mouton. Pendant trois mois nous n'avons pas eu un seul légume. Si nous étions tombées malades, il n'y avait pas de médecin, dans un rayon de 35 milles, et nous n'avions pas les ressources de pouvoir louer un cheval ou une voiture pour en envoyer chercher un à Zeerust. Nous avons dû nous adresser au bureau de rapatriement, pour revenir au pays. Nous vivions dans une cabane recouverte en chaume, deux jeunes filles seules, au milieu d'une population boër peu sympathique. Le toit faisait eau, et chaque fois qu'il pleuvait nous devions enlever nos meubles et coucher sous des couvertures imperméables pour éviter d'être trempées. A tout prendre, je considère que nous avons couru de grands dangers et que le Gouvernement devrait les reconnaître de quelque manière, puisqu'il accorde des gratifications généreuses aux volontaires qui sont allés faire un voyage d'agrément. Ceux qui ne sont pas allés dans l'Afrique du sud ne peuvent se faire une idée de l'isolement dans lequel nous nous sommes trouvées, séparées de toute population anglaise dans ces kloofs solitaires. Toutes ces jeunes filles qui sont mariées au Canada ont à aider leurs maris dans une occupation quelconque et elles ont autant de titre à la sollicitude du Gouvernement qu'une veuve américaine ou galicienne qui vient s'établir sur nos terres de l'Ouest.

Votre ami dévoué,
WINIFRED JOHNSTON PLOWDEN.

J'espère que le Gouvernement qui s'est montré si généreux envers des étrangers fera quelque chose pour les quarante premières institutrices qui ont franchi la moitié du globe pour donner à un pays récemment annexé à l'empire britannique une idée de l'excellence reconnue de notre système d'écoles publiques.

Vous remerciant encore une fois, en mon nom et au nom de mes compagnes aujourd'hui dessiminées par tout le pays.

Je demeure, monsieur,
Votre dévouée servante,
WINIFRED JOHNSTON PLOWDEN.

J'espère qu'après cette lettre, notre vaillant ministre de la Milice demandera à l'honorable premier ministre de retirer cette résolution et d'en déposer une autre dans laquelle seront comprises ces quarante institutrices qui ont couru de plus grands dangers que certains volontaires qui sont allés en Afrique du sud, et qui sont allés là à la demande du pays—car le pays a demandé des institutrices volontaires pour l'Afrique du sud —et qui à leur retour n'ont pas été reçues avec des fanfares, n'ont obtenu ni médailles ni récompenses. Et maintenant, après dix ans d'attente, elles pensent que le Gouvernement devrait faire quelque chose pour elles. Je partage absolument cet avis et je dis que le Gouvernement devrait les récompenser, soit par une médaille ou par une gratification en terre ou en argent.

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député de Leeds prend de mauvaises habitudes depuis quelque temps. Il ne prend plus la parole dans la Chambre ou devant le comité sans adresser des avis paternels à quelqu'un, y compris l'honorable premier ministre, sans lui donner des conseils sur ce qu'il doit faire, et, invariablement, il a une lettre à lire. Depuis certain temps il semble porter un intérêt particulier aux femmes en détresse.

M. BENNETT : Nous n'en gardons pas le monopole de ce côté (la gauche).

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami a autour de lui tant de gens occupés à ces sortes de travaux, qu'il en a contracté l'habitude naturellement. Mais cette fois, mon honorable ami est allé si loin dans ses conseils qu'il a involontairement fait voir tout le ridicule du présent débat. Pourquoi ne pouvons-nous pas délibérer sur une question aussi sérieuse avec calme et modération? Pourquoi le vaillant colonel qui représente Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) se montre-t-il aujourd'hui si plein

de détours ? L'an dernier il a traité cette même question avec beaucoup de franchise et de modération. Il demanda tout simplement à la Chambre d'appuyer une résolution dans laquelle il était dit que les volontaires des trois provinces de l'Ouest qui sont allés dans l'Afrique du sud, ne pouvant recevoir de gratifications de leurs provinces respectives...

M. SAM. HUGHES : Pas du tout.

M. E. M. MACDONALD : ... le Parlement canadien devait faire pour eux ce que ces provinces, dans d'autres circonstances, auraient probablement fait.

M. SAM. HUGHES : Je ne puis pas permettre à l'honorable député de me faire dire ce que je n'ai pas dit. Je n'ai jamais laissé entendre que les provinces avaient le droit de reconnaître les services de ces volontaires. C'est le Canada qui les a envoyés en Afrique et c'est à lui de les récompenser.

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami peut avoir raison sur ce point ; j'aurai qui sont allés dans l'Afrique du sur, en leur l'occasion d'en parler dans un instant. Mais je définis exactement l'attitude prise par mon honorable ami.

M. SAM. HUGHES : Pas du tout.

M. E. M. MACDONALD : Il expliqua que la province d'Ontario et la Colombie-Anglaise ayant récompensé ceux de ses citoyens octroyant des terrains, nous devions faire pour les volontaires du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ce que les législatures de ces provinces ne sont pas en état de faire, et leur accorder des gratifications égales à celles que les volontaires ont reçues dans les autres provinces.

Telle est la substance de la proposition faite l'an dernier par mon honorable ami et les législatures de ces provinces ont aussi demandé aux autorités fédérales de faire ce qu'elles-mêmes ne pouvaient pas faire, c'est-à-dire d'accorder à même les terres faisant partie du territoire de ces provinces, des gratifications aux volontaires qui habitaient ces provinces lors de leur départ pour la guerre, comme elles l'auraient fait elles-mêmes, si elles en avaient eu le pouvoir.

M. SAM. HUGHES : Vous ne pouvez pas me mettre ces paroles dans la bouche.

M. E. M. MACDONALD : Je ne veux rien faire dire à l'honorable député de ce qu'il n'a pas dit, mais je suis convaincu que tous les honorables membres de la droite reconnaissent que je ne défigure pas du tout le sens de la proposition faite à la Chambre l'an dernier, par mon honorable ami. Nous avons tous partagés cette manière de voir et aujourd'hui que le Gouvernement se dispose à donner effet à cette proposition, pourquoi ne pas s'en tenir franchement et loyalement à la question ?

Tout se résume à savoir si les résolutions déposées par l'honorable ministre de la Milice et de la Défense sont sages et opportunes et si la Chambre doit les adopter. Nous avons aussi à décider si la Chambre a bien fait, l'an dernier d'adopter la résolution de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton. Si nous avons bien agi l'an dernier, les résolutions qui nous sont présentement soumises doivent être adoptées. Lorsque nous serons appelés à décider si le gouvernement fédéral doit récompenser les volontaires qui ont fait du service dans l'Afrique du sud, nous aurons à étudier une tout autre question. Ni le premier ministre ni le ministre de la Milice n'ont prononcé un seul mot laissant entendre que le Gouvernement est décidé à ne pas récompenser ces volontaires. Mais ce n'est pas du tout ce dont il s'agit dans les présentes résolutions.

M. BLAIN : Si l'honorable député veut relire le débat de l'an dernier il verra que l'honorable premier ministre a laissé entendre qu'il n'y aurait pas de récompense fédérale.

M. E. M. MACDONALD: J'appelle l'attention de mon honorable ami sur une remarque de l'honorable ministre de la Milice lorsqu'il a demandé à l'honorable député de Victoria de modifier sa résolution de manière à ne comprendre que les volontaires qui habitaient ces provinces à la date de leur enrôlement. Quant à savoir si nous devons aller au delà, c'est une question que nous aurons à discuter plus tard.

M. BLAIN : Si mon honorable ami veut me permettre...

M. E. M. MACDONALD: Je crois qu'il vaut mieux réserver ce point pour une autre occasion, car je n'ai pas ici tout le débat. Je dis que si nous devons discuter la question d'une récompense fédérale, discutons-la franchement. Ne permettons pas à nos honorables amis de la gauche de créer de la confusion dans l'esprit de ceux qui sont intéressés dans cette affaire, en leur faisant croire que cette résolution est un règlement final et définitif de toute la question.

Les ministres qui ont pris la parole aujourd'hui n'ont pas dit qu'en donnant effet à la résolution adoptée l'an dernier, qu'en demandant une gratification pour un certain nombre de ceux qui sont allés dans l'Afrique du sud, nous fermons la porte à toute autre démarche ou procédure à l'égard des volontaires des autres provinces.

Pour ma part, je considère que les engagés volontaires des provinces qui n'ont pas récompensé leurs services, soit que ces provinces n'eussent pas de terres à concéder, ou pour toute autre raison, ont des titres à la gratitude du gouvernement fédéral et qu'il devra en être tenu compte quand il s'agira de décider s'il y a lieu d'accorder des récompenses fédérales ; autrement, ce serait une anomalie, puisque les volontaires de ces provinces se trouveraient à n'avoir rien reçu.

La province d'où je viens n'est pas en état d'accorder des concessions de terrains de la nature de celles dont il est question ici pour les volontaires du Nord-Ouest. La Nouvelle-Ecosse n'est pas dans la même situation que la Colombie-Anglaise, puisqu'elle n'a plus de terres arables à concéder.

Mais ceci est une autre question dont la solution pourrait être imposée au Gouvernement par la Chambre. Si l'honorable député de Victoria avait été plus sincère, s'il avait dit franchement au Gouvernement : Vous avez fait ce que vous deviez faire et j'accepte cette résolution ; mais, en plus, je demande à présent qu'on reconnaisse les services rendus par les volontaires des autres provinces. . .

M. SAM. HUGHES : N'est-ce pas exactement ce que j'ai demandé ?

M. E. M. MACDONALD : Mon honorable ami s'est complu à embrouiller la question. Il n'a pas formulé sa question clairement, comme il aurait dû le faire. S'il avait dit : Le Gouvernement en faisant ce que je lui ai demandé de faire l'an dernier, a droit. . .

M. LEFURGEY : L'opposition est-elle obligée de prendre l'initiative de tous les projets de loi ?

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député prend si peu d'initiative qu'il n'a pas à s'en vanter. Si l'honorable député de Victoria avait dit franchement : Le Gouvernement ayant fait ce que je lui ai demandé de faire l'an dernier et ce que ces législatures auraient fait, si elles avaient été en état de le faire, nous allons persister dans cette voie et demander que tous les volontaires qui sont allés dans l'Afrique du sud soient recompensés, il aurait pris une attitude que nous aurions tous pu apprécier.

Mais il a préféré confondre les deux questions. Je considère que la résolution actuelle devrait être adoptée sans discussion. Pour ma part, je n'ai pas d'objection à dire que sur une motion régulière et sous certaines conditions, la Chambre ne devrait pas demander des récompenses pour tous ceux qui sont allés dans l'Afrique du sud, et non seulement ceux des nouvelles provinces. Je n'ai aucune objection à dire que nous serions disposés à appuyer une proposition de cette nature, mais je proteste contre cette confusion qu'on veut créer en cherchant à établir que le Gouvernement manque à son devoir en se bornant à faire ce qu'on lui a demandé de faire à la dernière session.

M. ARMSTRONG : A en juger par ce que vient de dire l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), je suis convaincu qu'il approuve l'attitude prise sur cette question par l'opposition. C'est, en effet, la seule logique. Autant que je puis voir, l'honorable député de Victoria s'est contenté de mettre devant la Chambre ce qu'il voudrait qu'il fût fait à l'égard de ceux qui sont allés combattre dans l'Afrique du sud et il était prêt à insister auprès du Gouvernement pour que les services de tous fussent recompensés d'une manière appropriée.

Aujourd'hui nous ne faisons que demander au Gouvernement d'inclure dans sa résolution tous les volontaires qui sont allés dans l'Afrique du sud. C'est une demande bien légitime et l'honorable député de Pictou admet que ce serait une proposition raisonnable à faire à la Chambre. Alors, pourquoi nous reproche-t-on de demander au Gouvernement de déposer une résolution redigée de manière à comprendre tous ceux qui sont allés servir leur pays dans l'Afrique du sud ? Les volontaires des autres provinces ont autant de titres à des concessions de terre dans le Nord-Ouest que qui que ce soit dans cette Chambre. Ils y ont les mêmes droits que les volontaires de l'Ouest puisque ces terres relèvent de l'administration fédérale et que notre devoir est de les administrer pour l'avantage du peuple en général, et nous dans l'intérêt d'un petit groupe.

J'ai surtout pris la parole pour dire un mot en faveur du cavalier Mulloy qui a perdu la vue pendant la campagne. Il a été question de lui, plus d'une fois dans cette Chambre. A plusieurs reprises le Gouvernement a été sollicité de le recompenser des services qu'il a rendus et de l'indemniser des infirmités qu'il a contractées, puisqu'il est un de ceux qui ont sacrifié leur santé et leur avenir pour la défense du drapeau que nous chérissons tous.

Je désire aussi dire un mot des veuves et des orphelins de ceux qui sont morts pour la défense de ce drapeau. Je ne vois rien dans cette résolution qui touche à ce côté de la question, soit dans les nouvelles provinces de l'Ouest, soit dans les provinces de l'Est. Je connais des familles, dans mon propre comté, qui sont aujourd'hui dans le besoin, parce que ceux qui étaient leurs soutiens ont succombé pour la défense de l'empire dans le Sud-Africain. J'espère sincèrement que ces familles ne seront pas oubliées quand le Gouvernement déposera une résolution redigée dans le sens que demande l'opposition.

M. DANIEL : Il me semble que ce qui a pu être dit au cours des sessions antérieures n'a plus guère d'importance. Quand ces débats ont eu lieu, nous n'étions pas saisis d'une résolution comme celle qui est actuellement en discussion. Cette résolution sera suivi d'un projet de loi destiné à lui donner effet. Celles qui ont pu être discutées par le passé, ne pouvaient que donner lieu à une discussion académique et ne devaient pas être suivies du dépôt d'un projet de loi.

La résolution en discussion est donc de beaucoup plus importante que celles dont nous avons eu à nous occuper pendant les sessions précédentes. Il s'agit de récompenser les services des volontaires qui sont

allés combattre dans l'Afrique du sud pour la défense de l'empire. Il est vrai que la résolution ne s'applique qu'à une partie de ces volontaires et c'est par cela même qu'elle concerne tous ceux qui ont pris part à la guerre. Il va sans dire que nous serions tous heureux de voir les volontaires des trois provinces de l'Ouest recevoir des homesteads en récompense de leur dévouement à l'empire, mais si le Gouvernement ne pousse pas plus loin sa sollicitude, il provoquera inévitablement un vif mécontentement parmi les volontaires des autres provinces.

On nous explique que ces terres sont concédées aux volontaires des ces provinces, parce qu'elles font partie de ces provinces, bien qu'elles soient administrées par les autorités fédérales ; mais il est indiscutable que c'est une affaire d'intérêt fédéral et non une affaire provinciale. Avant la confédération les différentes provinces avaient à pourvoir à leur milice, de même qu'à leurs tarifs douaniers et à plusieurs autres choses qui, après le pacte fédéral, sont passées sous la juridiction de ce Parlement. Depuis cette époque l'enrôlement, l'équipement et l'administration de la milice regardent exclusivement le gouvernement fédéral. Mais, dit-on, les provinces de l'Ouest n'ayant pas de terres, elles ont demandé au gouvernement central d'en concéder à leurs volontaires qui sont allés combattre dans l'Afrique du sud.

En d'autres termes, les provinces de l'Ouest demandent au Canada d'acquitter ce qu'on pourrait appeler une dette de ces provinces. Il est vrai qu'elles n'ont pas la propriété des terres de la couronne situées dans les limites de leur territoire, mais quand la propriété de ces terres leur a été refusée, elles ont obtenu une compensation, et la subvention annuelle qu'elles reçoivent du Trésor fédéral a été augmentée en conséquence. Par conséquent, si elles désirent se montrer généreuses envers leurs volontaires elles devraient le faire à leurs frais, car si le parlement fédéral entreprend de le faire pour une partie seulement des volontaires, cela causera du mécontentement dans les autres parties du pays.

Je serais heureux de voir ces soldats dignement recompensés, mais je considère aussi que ce serait une injustice à l'égard des autres si ces concessions de terrains ne sont accordés qu'à quelques-uns. Le Gouvernement commettrait une imprudence et une faute politique en agissant ainsi. Il ferait plaisir aux volontaires de ces provinces, mais il mécontenterait ceux des autres parties du pays.

C'est pourquoi je suis de l'avis de ceux qui demandent au Gouvernement d'ajourner cette résolution, du moins dans sa forme actuelle, jusqu'au jour où le Gouvernement, s'il décide de faire quelque chose pour nos militaires, accordera à tous la même libéralité et la même justice.

M. LEFURGEY : Je tiens à confirmer de nouveau l'opinion que j'ai émise sur cette question l'an dernier. Je disais alors que si nous devons récompenser ceux qui sont allés combattre dans l'Afrique du sud, le Gouvernement devrait déposer un projet général, comprenant tous les volontaires du Canada. Je suis encore de cet avis. La résolution de l'an dernier sur laquelle on prétend avoir basé celle-ci, avait été déposée par un simple député de l'opposition. Elle n'a pas provoqué un débat animé ni général ; l'honorable premier ministre n'y a pas pris part. Cette résolution n'était que l'expression du sentiment de celui qui la présentait, et je ne crois pas qu'elle impliquait nécessairement qu'aucune récompense tangible ne devait être accordée aux volontaires qui ne venaeint pas des provinces de l'Ouest. Je crois même me rappeler que cette résolution n'a guère été prise au sérieux par les membres de la droite.

La résolution aujourd'hui en discussion vaut par elle-même et n'est pas la simple reproduction de celle qui a été adoptée l'an dernier. Les terres qu'il s'agit de concéder appartiennent au Canada, et je considère que si une récompense doit être accordée aux volontaires de l'Ouest qui sont allés dans l'Afrique du sud, on doit accorder une égale concession en terre, ou une somme équivalente en argent, à ceux des autres provinces.

On dit que les autres provinces, ont déjà récompensé leurs volontaires. Ontario, par exemple, leur a distribué à tous des terrains d'une valeur d'environ $50 ; mais la concession de 160 acres de terres de l'Ouest que l'on propose de donner aux volontaires de ces provinces représente aux prix actuels, une valeur d'au moins $1,000. Si nous voulons faire un acte de justice envers ceux qui sont allé combattre dans l'Afrique du sud, nous devons tous les traiter sur le même pied. La question doit être réglée par une mesure générale et non de la manière que l'on propose. Si l'on croit que cela ne peut se faire équitablement par des concessions de terre, trouvons un autre moyen, donnons des récompenses en argent, si c'est nécessaire, mais traitons tous nos volontaires également.

Les Provinces maritimes sont les seules qui ne soient pas en état de donner des terrains. Le Gouvernement ne peut pas concéder de terrains aux volontaires des Provinces maritimes sans les prendre dans le Nord-Ouest.

De grandes étendues de riches territoires seront bientôt attribuées aux différentes provinces, dans cette partie du pays. Ontario en aura sa bonne part et Québec a les yeux sur l'Ungava. Dans toutes ces provinces il y a des terres, avec lesquelles on peut récompenser des services comme ceux dont il est question dans cette résolution. Si les Provinces maritimes étaient admises au partage de ces riches territoires, elles pourraient aussi récompenser ceux de ses enfants qui

sont allés combattre dans l'Afrique du sud. Mais nous n'avons pas de terres. Cela n'empêche pas que les volontaires des Provinces maritimes ont rendu les mêmes services que ceux des autres parties du pays et devraient être récompensés de la même manière.

Traitons cette question en hommes d'Etat, au moyen d'une disposition générale applicable à tout le Canada. Quand la question fut mise en discussion, à la dernière session, j'ai maintenu que nous devions faire quelque chose pour ceux qui ont combattu pour l'empire et j'ai demandé qu'une récompense appropriée fût votée à tous ceux qui ont rendu service au pays.

J'espère que l'honorable premier ministre qui a exprimé des sentiments à peu près semblables étudiera de nouveau la question en vue de déposer un projet tendant à accorder des récompenses à tous les volontaires du pays. Le grand défaut de la présente résolution, c'est que si l'on donne aux volontaires de l'Ouest une concession de 160 acres de terre d'une valeur probable de $1,000, il faudra, pour être juste, procéder à l'évaluation des terrains et accorder aux volontaires des autres parties du pays une rémunération monétaire d'égale valeur. Je crois néanmoins que la manière la plus équitable et la plus sage de régler la question serait de traiter tous les volontaires sur le même pied, que l'on donne des terrains ou de l'argent.

M. LAKE : L'honorable premier ministre cherche à jeter du ridicule sur les députés oppositionnistes qui n'ont pas appuyé la proposition émise l'an dernier par l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. Lefurgey). Mon très honorable ami peut être certain que si j'avais eu l'occasion de prendre la parole après que cette proposition eût été faite, je l'aurais approuvée absolument. L'honorable député de l'île du Prince-Edouard a dit :

> Sans vouloir m'opposer à ce qu'on rende justice aux habitants du Nord-Ouest qui ont accompli leur devoir en prenant les armes pour la défense de l'empire, je désire dire un mot en faveur des volontaires qui se sont enrôlés dans les Provinces maritimes.

Et plus loin :

> Si le Gouvernement se propose de rendre justice à ceux du Nord-Ouest il ne devra pas en rester là et négliger les autres. Ce qu'il fera pour les habitants du Nord-Ouest qui ont volé au secours de l'empire, il devra le faire pour les volontaires recrutés dans les Provinces maritimes.

Je partage entièrement cette manière de voir. Les volontaires de toutes les provinces doivent être traités avec la même libéralité ; tous ont offert leurs services au prix de grands sacrifices ; tous ont affronté les mêmes dangers pour faire leur devoir envers l'empire et tous ont droit à la même récompense de la part du gouvernement de leur pays. J'aimerais que tous reçussent

M. LEFURGEY.

une concession de terre dans l'Ouest, ce sont exactement des colons comme ces volontaires que nous désirons avoir parmi nous.

J'aimerais à savoir si le Gouvernement est disposé à suivre le conseil qui lui a été donné par quelques députés de la droite, et si après l'adoption de la présente résolution —dont les dispositions seront, je l'espère, rendues plus libérales—il sera prêt à soumettre d'autres résolutions tendant à récompenser les volontaires des autres provinces qui sont allés combattre pour l'empire.

Je porte naturellement plus d'intérêt aux volontaires de l'Ouest et à la résolution en discussion ; j'espère qu'elle sera adoptée, mais avec quelques modifications.

La résolution citée cet après-midi par l'honorable ministre de la Milice est celle que j'ai moi-même rappelée au souvenir de la Chambre pendant le débat de la dernière session. Elle fut adoptée au mois de juin 1901, pendant la guerre, dans un temps où l'enthousiasme était à son comble et où tout le pays et surtout le Nord-Ouest éprouvait un vif sentiment de gratitude envers ceux qui étaient allés combattre pour l'empire. Cette résolution était basée sur la conception que la population du Nord-Ouest était la seule, à cette époque, qui n'eût pas la possession des terres de la couronne situées sur son territoire. Elle était basée sur la croyance, générale à cette époque, que cette population avait droit à ces terres et qu'elle les aurait bientôt.

Cette résolution demandait une concession de terre et aujourd'hui on propose de l'accorder, mais la résolution actuelle impose des conditions qui auront pour effet, je crois, d'empêcher un bon nombre de volontaire de se prévaloir des avantages qu'elle est censée leur conférer. Si les dispositions de la loi sur les terres fédérales doivent être observées, il ne pourra pas être accordé de homestead à ceux qui en ont déjà obtenu un. Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement, il faudra modifier la rédaction de la résolution. Beaucoup des engagés volontaires de l'Ouest étaient des colons établis sur leurs propres concessions et on ne devrait pas demander à ces hommes qui étaient prêts à sacrifier leur vie de sacrifier aussi la récompense à laquelle ils ont droit.

De plus, un certain nombre de ces volontaires qui, au moment de l'enrôlement, travaillaient sur des fermes, sont retournés dans le Nord-Ouest après la guerre et ont obtenu des concessions en leur nom. Ceux-là non plus ne doivent pas être privés de leur récompense. D'autres encore ont embrassé d'autres carrières; ils sont marchands, etc., et aux termes de cette résolution, ils devront renoncer à leurs occupations pour se mettre à la recherche de terrains situés bien souvent à des centaines de milles de leur résidence, et ils devront s'établir dans un nouveau pays, pour se conformer aux dispositions de cette résolution. La seule

alternative qu'on leur laisse c'est d'accepter un scrip d'une valeur de $160.

Il est évident que dans les circonstances la plupart se trouveront dans l'obligation d'accepter le scrip et d'en disposer le plus avantageusement possible. La conséquence sera que ce scrip sera vendu pour une partie à peine de sa valeur réelle. Ceux que l'on veut récompenser par cette résolution ne seront pas ceux qui en profiteront réellement. Les vrais bénéficiaires seront ceux qui achèteront le scrip et s'en serviront en temps et lieu pour acquitter des achats de terres fédérales.

Je demande avec instance que la résolution soit modifiée en ce qui concerne le scrip, et qu'au lieu de donner, comme alternative, un scrip de la valeur de $160, on accorde une concession gratuite de 160 acres de terrain.

Ce serait là le complément réel et effectif de la résolution votée l'année dernière par la Chambre et de celle que l'assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest adoptait en 1901. J'aime à croire que le projet de résolution sera amendé de façon que chacun de ces hommes obtienne des lettres patentes leur octroyant 160 acres des terres fédérales.

M. TURRIFF : Si l'honorable député (M. Lake) avait étudié le projet de résolution d'un peu plus près, il se serait aperçu qu'il tend précisément au but que, selon lui, on devrait lui assigner. Je comprends qu'elle aura pour effet de donner à chaque volontaire le droit de se choisir une demi-section de terre à l'égard de laquelle il lui faudra se conformer aux conditions d'établissement. L'accomplissement de ces conditions lui vaudra une demi-section au lieu du homestead auquel il aurait droit dans les circonstances ordinaires. Ayant droit ou non au homestead, le volontaire pourra s'assurer la possession d'une demi-section. Aux termes du projet de résolution, chaque homme recevra gratuitement des lettres patentes pour les 160 acres de terre que, suivant mon honorable ami, il devrait obtenir.

M. LAKE : D'après les dispositions du projet de loi tendant a modifier la loi sur le domaine fédéral, déposé par le ministre de l'Intérieur au cours de la session dernière, le même droit de préemption était conféré aux colons ordinaires. Je ne sais si le projet de loi qui sera déposé cette année tendra au même but, mais dans le cas actuel, les avantages accordés aux bénéficiaires ne sont pas beaucoup plus sensibles que ceux que l'on confère au commun des gens. A l'avenir, il lui sera loisible d'acquérir ces terres sans bourse délier.

M. TURRIFF : Advenant le cas où le projet de loi qui est présenté par l'honorable ministre de l'Intérieur serait adopté, l'effet du projet de résolution resterait le même ; chaque volontaire aurait le droit de se choisir une demi-section de terre et, contrairement à ce que dit mon honorable ami de participer aux avantages que le projet de résolution tend à conférer. Il ne sera pas nécessaire que chaque bénéficiaire aille lui-même se choisir une demi-section ; il lui sera loisible de s'en remettre de ce soin à un substitut.

Lorsque le projet de résolution sera adopté, chacun des volontaires des trois provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba sera admis à acquérir, outre ce qu'il obtiendra aux conditions ordinaires d'établissement, le droit à un quart de section, à une prime établie par l'Etat ou à l'octroi gratuit de lettres patente pour 160 acres de terre. Les volontaires qui ne se soucieront pas d'aller se conformer aux conditions d'établissement auront le droit de vendre leur scrip et seront remplacés par leurs substituts. Quant à ceux qui ne voudront en aucune façon choisir la demi-section eux-mêmes non plus que par l'entremise d'un substitut, ils pourront prendre du scrip jusqu'à concurrence d'une valeur de $160. Le projet de résolution me paraît très complet et susceptible de combler les vœux des volontaires des provinces de l'Ouest.

Il est fait rapport de l'état de la question.

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

## Reprise de la Séance.

### RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER RADIAL D'HAMILTON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 25), déposé par M. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer électrique radial d'Hamilton.

M. LENNOX : Le délai prévu aux avis n'étant pas encore expiré, j'imagine que nous ne passerons pas ce soir à l'étude de ce projet de loi.

M. A. C. MACDONELL : Je ne prévoyais pas que le délai dût expirer ce soir, et ne m'attendais pas à ce que le bill fût remis à l'étude.

L'hon. M. GRAHAM : Si mon honorable ami tient à ce que la suite de la discussion soit renvoyée à demain, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. SPROULE : Cela vaudrait mieux, car des députés aimeraient prendre la parole sur ce projet de loi et ne sont pas préparés à le faire ce soir.

L'hon. M. GRAHAM : Que certains députés ne soient pas préparés, cela ne peut guère être admis comme excuse valable. Ce projet de loi est depuis longtemps inscrit au feuilleton, et je ne crois pas que l'expédition des affaires publiques soit retardée pour la seule raison que certains dé-

putés ne sont pas préparés à soutenir la discussion. Comme nous n'avons qu'une heure à consacrer ce soir aux bills d'intérêt privé, je consentirai volontiers au renvoi de l'étude de ce projet de loi.

M. SPROULE : Le Gouvernement invoque si souvent ce prétexte-là, qu'il devrait être le dernier à le trouver mauvais.

L'hon. M. GRAHAM : J'aimerais que le projet de loi restât en tête de l'ordre du jour.

M. LENNOX : Il y restera en réalité.

M. HENDERSON : Quand le remettrons-nous à l'étude ?

L'hon. M. FISHER : Vendredi, à huit heures.

M. HENDERSON : Va-t-on l'imposer encore une fois ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne cherche pas à l'imposer.

M. HENDERSON : Le vendredi soir ne convient pas à l'étude d'un bill susceptible de provoquer une longue discussion.

L'hon. M. GRAHAM : Je suis prêt à le discuter pendant une heure ce soir si les membres de la gauche le sont aussi.

(Le comité fait rapport de ses délibérations.)

## DISCUSSION DU BILL RELATIF AU PROJET DE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (No 47), déposé par M. Stewart, concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne.

M. LENNOX : Ce projet de loi ayant été amplement discuté l'autre soir, je n'aimerais pas en retarder l'adoption ; je me permettrai néanmoins d'inviter l'honorable député qui s'en est chargé à nous faire en quelques mots l'exposé des sommes que la compagnie a dépensées jusqu'à cette heure.

M. STEWART : Je n'ai rien à ajouter aux informations fournies l'autre soir.

M. SPROULE : Depuis deux ans le Gouvernement fait faire au sujet de ce canal des études dont une partie seulement a été communiquée au Parlement. Tant que le rapport entier n'en aura pas été déposé, il sera impossible de se faire une juste idée de l'entreprise non plus que de la dépense qu'elle occasionnera vraisemblablement. Le ministre des Chemins de fer est-il en mesure de dire quand nous pouvons compter avoir ce rapport ?

L'hon. M. GRAHAM : Malheureusement, ces levés se font par les soins du ministère des Travaux publics.

M. HENDERSON : Mieux vaudrait réserver l'étude du projet de loi jusqu'à ce que le ministre des Travaux publics soit présent. Je n'aime pas que l'on passe à l'étude des projets de loi en l'absence du ministre qui devrait être à son poste pour nous fournir les renseignements les plus complets, et il n'est pas juste de demander à la Chambre de s'engager à l'égard d'un bill aussi important en l'absence du ministre des Travaux publics.

M. MONK : Il ne me semble pas très juste de retarder l'adoption de ce bill d'intérêt privé parce que le ministre des Travaux publics n'a pas ce soir de représentant pour nous mettre au fait des levés exécutés par les soins du Gouvernement. Par sa pétition, la compagnie a démontré au comité des chemins de fer qu'elle a droit à la continuation de ses privilèges et au prolongement du délai dans lequel elle devra commencer ses travaux, faveur que l'on accorde invariablement aux compagnies en pareil cas. Nous accordons toujours les délais demandés, et puisque nous avons jugé à propos d'autoriser cette compagnie, je me demande pourquoi nous ferions une distinction à son détriment.

L'entreprise est immense et je sais que depuis quelques années la compagnie a fait montre de quelque diligence et s'est imposé des dépenses. Cela étant, je ne crois pas qu'il y ait lieu de ne pas adopter le projet de loi pour l'unique raison que le représentant du Gouvernement est absent.

M. A. A. WRIGHT : Je ne vois pas qu'il soit utile de retarder l'adoption de ce projet de loi à cause de l'absence du ministre des Travaux publics. Il existe deux projets bien distincts. L'un se rapporte à la construction d'un canal d'une profondeur de 14 pieds, et c'est sur ces données que la compagnie a fait des dépenses. L'autre, celui du Gouvernement, est essentiellement différent : il tend à l'établissement d'un canal de 22 pieds de profondeur. Ces particuliers ont fait une œuvre éminemment utile en fixant sans cesse l'attention du public sur la question ; ils ont dépensé des sommes considérables tant dans l'intérêt du public en général que dans le leur propre, et rien ne s'oppose, à mon sens, à ce qu'il leur soit permis de poursuivre leur entreprise jusqu'à ce que nous soyons au fait des intentions du Gouvernement.

M. SPROULE : Voici ce que je trouve de mieux à répondre à cet avancé : puisque le Gouvernement s'est convaincu que construire un canal de 14 pieds de profondeur équivaudrait à jeter de l'argent à l'eau, il pourrait fort bien faire part de ses intentions à la Chambre et aurait pleinement raison de refuser tout nouveau délai à cette compagnie.

Au dire de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), jamais nous n'aurions refusé de faire droit à aucune demande semblable formulée par une compagnie quelcon-

que ; je me rappelle fort bien cependant que nous l'avons fait à l'égard de la Chignecto Ship Canal Company à laquelle on avait depuis longtemps accordé une charte et promis l'aide du Gouvernement. Plus tard, ayant jugé que lui accorder cette aide constituerait un réel gaspillage des deniers publics, nous lui avons refusé cet appui; et lorsque la compagnie voulut faire prolonger la validité de sa charte, le Parlement s'y refusa encore parce qu'il ne lui semblait pas convenable de maintenir une charte tendant à favoriser un projet qu'il jugeait insoutenable. On en pourrait peut-être dire autant de la charte de cette compagnie, mais ce n'est pas sur ce point que j'insiste particulièrement.

Il s'agit ici d'une entreprise trop importante, d'un facteur trop précieux de notre commerce pour que nous nous en remettions à une compagnie privée. Le Gouvernement devrait avoir un plan quelconque à l'égard de cette entreprise et ce plan, il devrait nous en faire part au lieu de laisser la compagnie poursuivre ses travaux et accumuler des dépenses que le pays devra solder en entier lorsque l'Etat prendra possession des travaux exécutés. Nous avons discuté l'autre jour la question de l'abolition des barrières de péage des environs de Montréal. Permettre à une compagnie privée de construire ce canal, c'est en réalité établir des barrières de péage le long de la grande artère de notre commerce, puisque ce qu'elle fera payer aux navires passant par le canal sera autant de prélevé sur le commerce canadien. Pareille entreprise devrait être en la possession et sous le contrôle de l'Etat.

Il convient, ce me semble, que le ministre des Travaux publics nous fournisse les informations demandées afin que nous soyons en mesure de décider s'il serait sage ou non de prolonger l'existence de cette compagnie. Puisqu'il n'est pas en son pouvoir de nous fournir ces informations, le ministre des Chemins de fer ne saurait trouver mauvais que nous demandions que l'étude du projet de loi soit remise jusqu'à ce qu'un membre du cabinet ait pu nous renseigner.

M. LENNOX : L'attitude que prend ce soir l'honorable député de Renfrew-sud (M. Wright) est bien différente de celle que l'on a laissé entrevoir l'autre soir, lorsque nous nous sommes occupés de ce projet de loi. Voici ce que disait alors l'honorable député de Nipissing (M. McCool), qui semblait être très au fait des choses de la compagnie.

> Durant tout un été elle a eu sur les lieux un des ingénieurs les plus capables du pays, occupé à revoir les levers, à préparer des plans et devis, à faire des calculs estimatifs, qui sont de $80,000,000 pour une voie navigable de vingt pieds.

Cependant, l'honorable député de Renfrew-sud vient nous dire ce soir que le projet de la compagnie embrasse un canal d'une profondeur de 14 pieds.

M. A. A. WRIGHT : Je sais que mon honorable ami n'entend pas dénaturer le sens de mes paroles. J'ai voulu parler de ce qu'elle projetait tout d'abord.

M. LENNOX : Peu nous importe ce qu'elle a pu projeter en premier lieu. Nous voulons, si toutefois cela est possible, savoir où nous en sommes en ce moment. L'honorable député de Nipissing ajoutait encore :

> Le Gouvernement décida de faire faire lui-même des études pour un canal des navires tirant 21 pieds, soit 22 pieds dans les écluses.

On devrait assurément nous renseigner sur le chiffre des sommes que la compagnie a consacrées à l'exécution de cette entreprise. Ce renseignement, les parrains du projet de loi ont été incapables de le fournir. D'autre part, nous avons prié le Gouvernement de nous renseigner au sujet des dépenses qu'il a faites de son côté par rapport à ce même canal. Il convient donc d'attendre pour poursuivre l'étude du projet de loi que nous ayons obtenu ces informations.

M. SPROULE : Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau lorsque le ministre des Travaux publics sera présent.

L'hon. M. GRAHAM : Avant que cette motion soit mise aux voix, je m'efforcerai de faire comprendre à mes honorables amis de la gauche qu'il s'agit ici d'une entreprise sortant de l'ordinaire et que, à mon sens, l'argent n'est pas perdu que nous employons à recueillir la plus grande somme de renseignements au sujet du coût de la réalisation d'un projet aussi gigantesque et des résultats qui devront en découler. Suivant l'honorable député, le Gouvernement devrait faire connaître ses intentions. Je crois qu'il est sage de la part du Gouvernement, avant de se prononcer définitivement, de faire les investigations les plus complètes au sujet d'entreprises de l'envergure de celle-ci.

La compagnie dont il s'agit en ce moment fut instituée par nos prédécesseurs, en 1894, et tous les inconvénients que l'on pourrait trouver aujourd'hui à une compagnie privée, on pouvait les invoquer à l'époque où la compagnie fut instituée. A la suite d'une discussion complète, le Parlement jugea à propos d'octroyer une charte à cette compagnie. Il est trop tard aujourd'hui pour contester la raison d'être de l'entreprise, puisque la compagnie a été autorisée à l'exécuter et que cette autorisation lui a été renouvelée de temps à autre. Y aurait-il lieu par hasard de ne plus renouveler cette autorisation ? A cette heure où le Canada fait montre, en ce qui concerne l'ouverture de voies navigables et l'amélioration de ses moyens de communication de toute sorte, d'un empressement et d'une énergie qui—il n'y a pas d'exagération à le dire—provoquent l'admiration de l'univers entier, il me semble que nous devrions hésiter à refuser

à cette compagnie le simple prolongement de délai dont elle bénéficie depuis des années déjà.

L'année dernière, je crois, il a été inséré dans la charte de la compagnie un article destiné à protéger le parlement du Canada. Cet article, si je me rappelle bien, autorise l'Etat à prendre possession de l'entreprise après avis signifié huit jours d'avance, en versant à la compagnie les sommes qu'elle aura réellement déboursées. Pour ce qui est du côté financier de la question, un nouveau prolongement de délai ne saurait ajouter sensiblement au coût de l'entreprise. L'article en question fait partie du projet de loi, bien qu'il ne figure pas dans l'exemplaire qui en est imprimé. Pour ma part, je n'insiste pas pour que le bill soit adopté immédiatement, mais j'estime avec l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) qu'il n'y a pas d'inconvénient à accorder comme par le passé une nouvelle prolongation de délai.

M. LENNOX : Je veux que le ministre comprenne bien que nul ne s'oppose à l'adoption du projet de loi, mais avant de l'adopter définitivement, nous devrions obtenir une somme suffisante d'informations. Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) devrait se trouver ici pour nous fournir certains renseignements qu'il doit avoir.

L'hon. M. GRAHAM : Quels renseignements ?

M. LENNOX : Au sujet des sommes que le Gouvernement a dépensées jusqu'ici, des mesures qu'il a prises et de ce qu'il se propose de faire ; nous voulons aussi savoir pourquoi ces deux organisations sont à l'œuvre en même temps et pour quelle raison le Gouvernement ne se charge pas lui-même des études préliminaires et des investigations indispensables.

M. A. A. WRIGHT : Voici un renseignement que je suis bien aise de communiquer à la Chambre :

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 16 janvier 1908.

Cher monsieur Wright,—En réponse à la demande que vous avez faite ce matin, j'ai l'honneur de vous informer que le coût total des levés relatifs au canal de la baie Georgienne, depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1907, se chiffre à $654,390.42.

A ceci je tiens à ajouter quelques mots. Lorsque ce canal sera construit, il devra revenir à l'Etat qui l'exploitera pour le compte de la population. Mais que le canal soit construit par les soins du Gouvernement ou autrement, c'est une autre question. Voici une compagnie que l'on a autorisée à exécuter cette entreprise ; elle nous demande de prolonger son existence, et si le Gouvernemnt vient à décider de se charger lui-même de l'entreprise, elle s'effacera ; mais si le Gouvernement juge à propos de lui confier la tâche de construire le canal pour en prendre possession plus tard, elle est encore prête à se conformer à sa volonté. Elle demande donc le renouvellement de son autorisation afin d'être en mesure d'exécuter l'entreprise et de l'exploiter si le Gouvernement ne juge pas à propos de s'en charger lui-même. Cette demande ne comportant rien d'injuste, rien ne s'oppose, ce me semble, au prolongement de l'existence de la compagnie.

M. J. D. REID : Avant que ce projet de loi soit adopté, on devrait nous faire connaître le chiffre des sommes que la compagnie prétend avoir dépensées ; de cette façon, nous saurions à quoi nous en tenir. A en juger par la lettre dont l'honorable député de Renfrew-sud (M. Wright) vient de donner lecture, le Gouvernement aurait, à venir jusqu'à la fin de décembre dernier, consacré aux levés et études préliminaires une somme d'envron $654,000. Cette dépense importante a dû lui permettre de recueillir assez d'informations pour prendre une décision. Mais l'honorable député prétend que cette compagnie tient à faire prolonger son existence dans le but, si cela devenait nécessaire, d'exécuter l'entreprise pour le compte du Gouvernement. Eh bien ! j'imagine que le Gouvernement se gardera bien de s'en remettre à une compagnie quelconque du soin de faire une dépense de $150,000,000. Si cette entreprise doit jamais s'exécuter, elle sera partagée en sections et non adjugée en entier à une compagnie particulière.

Pour ce qui est de la compagnie qui nous occupe, je veux bien qu'on lui rembourse ce qui lui est légitimement dû ; mais avant d'en prolonger l'existence, nous devrions avoir un état indiquant au juste ce qu'elle a déboursé jusqu'à présent. Nous serions ainsi en mesure de laisser passer le projet de loi et, au besoin, d'y insérer une disposition tendant à assurer à la compagnie le remboursement de ce qu'elle aura dépensé.

M. MONK : Mon honorable ami voudrait, j'imagine, que nous recommencions ici ce que le comité des chemins de fer a déjà fait. Je n'ai pas assisté aux séances du comité où le projet de loi a été discuté, mais il y a lieu de croire que le bien fondé de l'exposé des motifs y a été établi.

M. SPROULE : Non.

M. MONK : Je conviens volontiers avec mon honorable collègue de Grey-est (M. Sproule) qu'une entreprise aussi importante devrait être exécutée par les soins du Gouvernement ; cela, je n'en ai jamais douté. Je savais que le Gouvernement avait consacré au delà d'un demi-million de dollars aux études préliminaires, et quiconque a lu le rapport de la commission des transports doit nécessairement en venir à la conclusion que le Gouvernement devra tôt ou tard se charger de cette entreprise.

Contrairement à ce que mon honorable ami de Grey-est a donné à entendre, je ne veux pas que la compagnie soit autorisée à

prélever des péages sur notre commerce. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit en ce moment. Voici une compagnie depuis longtemps établie qui vient nous demander de prolonger son existence ; or, on nous demande, d'autre part, à cette heure où nous sommes saisis du rapport du comité des chemins de fer, de ne pas laisser passer ce projet de loi avant que le Gouvernement nous ait fait connaître le chiffre exact des sommes qu'il a dépensées ainsi que l'attitude qu'il se propose de prendre. Voilà ce qui me paraît déraisonnable. Le Gouvernement, je l'admets, devrait nous faire part de ses intentions, mais son refus de le faire ne constitue pas une raison pour que l'on refuse à une compagnie privée une prolongation de délai à laquelle le rapport du comité des chemins de fer est favorable. Je ne trouve pas juste que l'on s'oppose à l'adoption de ce projet de loi sous prétexte que le Gouvernement n'a pas dévoilé ses intentions.

M. SPROULE : Ce n'est pas la raison que j'ai invoquée ; j'ai simplement allégué que ce renseignement ne nous a pas été fourni au comité des chemins de fer. Cela, je le sais, puisque j'étais présent lorsque le comité a consenti à accorder la prolongation demandée.

M. LENNOX : Et ce renseignement, le parrain même du bill n'est pas en mesure de le fournir ce soir.

M. SPROULE : C'est vrai. Nous voudrions savoir où nous en sommes, et nul n'est capable de le dire. Nous sommes en présence de deux groupes faisant en même temps des dépenses dans un but commun, mais qui ne font pas un seul tout des informations qu'ils recueillent. On nous a appris l'autre soir que cette compagnie poursuit ses travaux et continue d'accumuler les dépenses ; or, en vertu d'une disposition insérée en la charte de la compagnie la dernière fois que nous l'avons prolongée, nous devrons solder ces dépenses lorsque l'Etat se substituera à la compagnie. Est-il pratique de permettre cela ?

Le Gouvernement fait faire des études préliminaires dans le but de déterminer le coût de l'entreprise. Nous ne voyons pas de mal à cela, mais pour quelle raison laisserions-nous une compagnie privée, faire pendant des mois et des années des dépenses semblables qui ne seront d'aucune utilité au Gouvernement puisque celui-ci, advenant le cas où il se chargerait de l'entreprise, s'en rapporterait à ses propres levés et à ses propres données ? Si cette compagnie tient à la continuation de ses privilèges, elle devrait pouvoir nous faire connaître le chiffre de ce qu'elle a dépensé jusqu'à présent ; de cette façon, nous saurions à quoi nous nous engageons en prolongeant ses pouvoirs. En outre, nous avons droit au rapport complet de la commission instituée par le Gouvernement ; on n'en a déposé qu'une partie en nous promettant le reste pour une date très prochaine. Ce reste, comme nous ne l'avons pas encore, il nous est impossible de nous faire une juste idée de l'entreprise, non plus que de la dépense qu'elle occasionnera.

Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) se défend de vouloir établir des péages sur notre commerce, mais comment une compagnie privée pourra-t-elle se rembourser s'il ne lui est permis de prélever une somme de tant sur chaque tonne de fret passant par le canal ? On va donc établir une barrière de péage sur une des principales artères de notre commerce. Cela ne devrait pas être. Nous devons plutôt faire en sorte que cette voie soit aussi libre que possible afin que le commerce s'effectue sans entrave et dans les meilleures conditions de bon marché. Voilà pourquoi je dis que l'on devrait nous fournir ce renseignement-là.

En proposant que le comité lève sa séance, je n'entends pas demander le renvoi définitif du projet de loi ; je veux seulement que l'étude en soit remise jusqu'à ce qu'on nous ait renseignés. Nous ne pourrons pas étudier le projet comme nous devons le faire tant que nous n'aurons pas ce renseignement, et le Gouvernement devrait veiller à ce qu'il nous soit fourni.

(La motion de M. Sproule est rejetée par un vote de 58 contre 25.)

M. J. D. REID : En moins de cinq minutes, le président de la compagnie pourrait nous dire combien celle-ci a dépensé jusqu'à présent.

M. A. A. WRIGHT : Que l'honorable député me permette de lui faire une question. En pareille matière, accepterait-il sans réserve les données fournies par la compagnie ? Pour ma part, j'aimerais mieux les vérifier d'abord.

M. J. D. REID : Je regrette que l'honorable député (M. Wright) ait aussi peu de confiance en cette compagnie.

M. A. A. WRIGHT : Je crois qu'en pareille matière nulle personne douée de quelque sens commun et ayant quelque expérience des affaires ne consentirait à accepter les données d'une autre avant d'avoir pu en vérifier l'exactitude.

M. J. D. REID : Le peu de confiance de l'honorable député en la probité de la compagnie me fait m'étonner davantage de son empressement à laisser voter le projet de loi en l'absence des renseignements nécessaires. On devrait nous fournir un état indiquant le chiffre total des dépenses de la compagnie et ce qu'elle a dépensé chaque année. Le Gouvernement fait faire à grands frais des levés relatifs à cette grande voie navigable. Il me paraît juste de remettre à la compagnie les sommes qu'elle a réellement consacrées à cette vaste entreprise ; mais puisqu'il s'occupe lui-même des travaux, le Gouvernement ne devrait pas lais-

ser les dépenses s'accumuler de la sorte. En outre, le ministre des Travaux publics (M. Pugsley), sous la direction duquel ces travaux s'exécutent, n'est pas ici pour répondre à nos demandes de renseignements. Puisque le projet de loi n'est pas assez important pour nécessiter la présence du ministre, je ne vois pas comment il pourrait l'être assez pour qu'on en exige l'adoption dès ce soir. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham) s'en occupe assez activement, mais je crois qu'il devrait plutôt surveiller les intérêt du Saint-Laurent, sur les bords duquel il habite.

L'hon. M. GRAHAM : Mais mon honorable ami (M. J. D. Reid) n'est jamais content de ce que nous accomplissons.

M. J. D. REID : Je suis content des améliorations que l'on a apportées au chenal du Saint-Laurent ; mais je veux qu'on lui donne une profondeur de 20 pieds, y compris le creusement du canal Welland, afin que les steamers puissent se rendre jusqu'à Kingston et à Prescott. Je crois qu'un tel chenal suffirait de longues années durant au transport des grains de l'Ouest.

Le ministre des Chemins de fer devrait permettre que le projet de loi soit réservé jusqu'à ce que son collègue des Travaux publics soit présent.

M. LANCASTER : Après ce que je viens d'entendre, je ne saurais être en faveur de l'adoption du projet de loi. L'honorable député au nom de qui le bill est inscrit ne nous renseigne en aucune façon au sujet des dépenses que, de l'aveu général, cette compagnie aurait moralement sinon légalement le droit de se faire rembourser par le Gouvernement advenant le cas où celui-ci viendrait à se substituer à elle dans l'exécution de cette entreprise. Tout cela, je l'avoue, commence à me paraître suspect. Cette compagnie vient nous demander une faveur, elle fait appel à notre indulgence. Depuis sept ans que je fais partie du comité des chemins de fer, j'ai constaté que ces renouvellements périodiques de privilèges sont ordinairement accordés. On va fournir à cette compagnie le moyen de se maintenir jusqu'à ce que le Gouvernement prenne une détermination, alors qu'elle présentera au pays une note aussi chargée que possibe. Je veux être d'une loyauté parfaite à l'égard de cette compagnie. Si les dépenses ne devaient pas s'en accroître, il n'y aurait pas d'inconvénient à lui renouveler son autorisation ; mais comme il nous est impossible de savoir quel sera dans deux ans le chiffre de sa réclamation, je commence à craindre que la note soit beaucoup plus élevée qu'on ne s'y attend.

Je suis comme mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Wright), j'aime à vérifier les comptes, mais où nous différons, c'est que quand je ne puis obtenir un compte certifié, j'aime bien que l'on m'en donne au moins un, auquel la compagnie sera obligée de s'en tenir plus tard.

M. J. D. REID.

Je ne saurais partager le sentiment du ministre qui prétend avoir besoin de recueillir autant d'informations que possible avant de faire connaître les intentions du Gouvernement. La même règle devrait assurément s'appliquer à nous qui sommes chargés de l'étude de ce projet de loi d'intérêt privé, et nous devrions être pleinement renseignés avant de décider si la Chambre doit consentir au renouvellement de cette autorisation. De tous ceux qui sont en faveur de l'adoption du projet de loi, il n'en est pas un seul, pas même l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), qui ait la moindre raison de croire que la compagnie exécutera l'entreprise si on lui renouvelle sa charte ; tous sont intimement convaincus que les gens constitués en corporation par le projet de loi n'ont aucunement l'intention d'exécuter ces travaux et que l'on ne devrait même pas leur permettre de les entreprendre. Et cependant, l'adoption du projet de loi leur semble la chose la plus naturelle du monde.

Il ne faut pas perdre de vue qu'un jour nous aurons probablement à payer à la compagnie une forte somme d'argent qu'elle aura dépensée dans cette entreprise, et elle ne devrait certainement pas nous demander de faire revivre ses pouvoirs sans nous renseigner sur le montant approximatif de ses dépenses. Je n'admets pas qu'une compagnie dont on a fait revivre les pouvoirs à la condition qu'elle accomplirait certaines choses dans un délai déterminé, ait une réclamation valide contre l'Etat, si elle néglige de remplir cette condition. Mais on laisse entendre qu'on insèrera dans le projet de loi un article qui ne se trouve dans aucun des exemplaires soumis au comité ou distribuée ce soir à la députation.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député ne veut pas induire la Chambre en erreur ; mais il sait que le comité des chemins de fer a approuvé le projet de loi après qu'il eut été formellement entendu qu'on y insèrerait l'article destiné à sauvegarder les droits de l'Etat et qui fut incorporé dans le bill déposé l'an dernier. Cet article devait être ajouté par le secrétaire du comité. Voici l'article qui a été inséré l'an dernier :

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs peuvent en tout temps prendre la possession et la propriété desdits canaux et ouvrages, ainsi que de tous droits, privilèges et avantages de la compagnie, en donnant à la compagnie une semaine d'avis de son intention de ce faire; et dès lors la propriété desdits canaux, ouvrages, droits, privilèges et avantages passera à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs; et, à titre d'indemnité, Sa Majesté paiera à la compagnie la valeur des travaux d'arpentages, de préparation de plans et autres sur le terrain, effectivement exécutés par la compagnie jusqu'à la date dudit avis, ainsi que la valeur de tous biens tangibles de la compagnie dont il peut être ainsi pris possession, lesdites valeurs devant être déterminées par trois arbitres ou la majorité d'entre eux, dont l'un doit être choisi par Sa Majesté, un autre par

la compagnie, et le tiers-arbitre par les deux premiers.

M. LANCASTER : Je ne sais pas ce que le ministre veut faire entendre lorsqu'il dit que je ne désire pas induire la Chambre en erreur.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député a déclaré qu'on demandait à la Chambre d'adopter cet amendement, sans que le comité en ait eu connaissance.

M. LANCASTER : C'est depuis que le ministre a pris la parole que nous en avons entendu parler pour la première fois. Le ministre a beau en donner lecture, l'amendement ne se trouve pas dans le projet de loi qu'on a mis entre les mains des députés. Il a eu tort, selon moi, de laisser entendre que je trompais la Chambre à dessein ou involontairement. Ma déclaration était exacte en tous points, et le ministre l'a prouvé en lisant l'article qu'il veut faire insérer dans le projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami se trompe. Le comité des chemins de fer dont il fait partie l'a déjà inséré. Ce comité a approuvé le bill avec l'entente formelle que le secrétaire ajouterait un article emprunté au projet de loi déposé l'an dernier, et le président du comité a devant lui une copie du bill qui renferme cet article.

M. LANCASTER : Cette disposition se trouve dans la copie du bill que le président a sous les yeux, mais les exemplaires placés sur les pupitres des députés ne la renferment pas. Elle ne se trouvait pas dans le projet de loi que les promoteurs de l'entreprise ont soumis au comité et qu'ils ont tenté de faire adopter sans y insérer cette disposition.

M. A. A. WRIGHT : Elle se trouvait dans la loi de 1906.

M. LANCASTER : Admettons-le ; je parle de la présente session. Le projet de loi ne contenait pas cet article.

L'hon. M. GRAHAM : Le comité l'a ajouté.

M. LANCASTER : Ordre a été donné de l'insérer et il se trouve sous les yeux du président ; mais, au comité des chemins de fer, aucun député ne l'a vu à moins qu'il n'ait consulté une loi existante. C'est ce qu'il faut faire pour savoir ce que le ministre faisait ajouter par le secrétaire du comité. Lorsque le comité des chemins de fer a discuté le projet de loi, celui-ci ne renfermait pas cette disposition. C'est ce qui me fait dire que je n'ai aucune sympathie pour ceux qui sollicitent maintenant cette faveur. Ils obtiennent tout ce qu'ils peuvent obtenir de l'Etat sans lui faire aucune concession, sauf celles qu'on leur impose. Bien que le comité leur ait démontré la nécessité d'ajouter une disposition semblable pour protéger le public, et bien qu'ils y aient consenti, ils refusent de nous fournir des renseignements sur le coût probable de l'entreprise. De longs commentaires de ma part seraient inutiles, car le temps consacré à l'étude des bills d'intérêt privé est à la veille d'expirer, mais j'aurai encore beaucoup de choses à dire, lorsque l'occasion s'en présentera.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député (M. Lancaster) s'oppose à l'adoption du projet de loi parce que celui-ci ne renferme pas un article permettant d'exproprier la compagnie. Or, cela est prévu.

M. LANCASTER : Cela ne l'était pas dans le projet de loi soumis au comité des chemins de fer.

L'hon. M. HAGGART : Oui, c'était prévu ; vous n'avez pas lu le projet de loi d'un bout à l'autre. L'article ajouté subséquemment n'était pas nécessaire ; cependant le Gouvernement afin de redoubler de précautions, a prévu le cas d'une expropriation dans l'amendement qui a été ajouté. Il est aussi décrété que toutes les garanties qu'offrait le projet de loi précédent se trouvent dans celui-ci. Le bill dispose que :

> Subordonnément aux dispositions de la présente loi, elle peut, relativement à cette construction et à ce service exercer tous les pouvoirs conférés à ladite compagnie par sa loi de constitution chapitre 103 des statuts de 1894, et les modifications apportées à cette loi. Si cette construction n'a pas été ainsi commencée et si cet emploi d'argent n'y a pas été ainsi effectué, ou si lesdits canaux n'ont pas été achevés et mis en service auxdites dates respectives, les pouvoirs conférés à ladite compagnie par le parlement prendront fin et demeureront nuls et de nul effet pour ce qui desdits canaux et ouvrages de ladite compagnie restera alors inachevé.

M. LANCASTER : Comment cela fait-il revivre la disposition concernant les dépenses ?

L'hon. M. HAGGART : Cela fait revivre toutes les lois sur lesquelles repose le droit d'expropriation. Cet article n'est aucunement nécessaire, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham), afin de dissiper tous les doutes, a cru préférable d'ajouter cette disposition relative à l'expropriation.

L'honorable député demande quel sera le montant probable des dépenses. Comment une compagnie pourrait-elle répondre à cette question ? Aux termes de l'article concernant l'expropriation, cette compagnie doit se borner à présenter certaines réclamations. Seuls, les travaux effectivement exécutés, l'outillage qui se trouve sur les lieux, les biens tangibles, peuvent entrer en ligne de compte.

La compagnie ne peut rien réclamer pour les profits éventuels, pour les dépenses faites afin d'obtenir ses pouvoirs ni pour dépenses de même nature. L'article relatif à l'expropriation impose à la compagnie des

restrictions qui n'ont jamais été imposées à une autre compagnie.

M. LANCASTER : Raison de plus pour qu'elle dise quel est le chiffre de ses dépenses.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député demande des chiffres. La compagnie a peut-être dépensé peu de choses en travaux de construction.

M. LANCASTER : Qu'elle le dise.

L'hon. M. HAGGART : Les promoteurs de cette loi sont les têtes dirigeantes des sociétés de construction. L'un des intéressés est M. Perks, membre du parlement anglais, qui croit fermement que l'entreprise sera utile au pays. Nous pouvons tous être d'un avis contraire ; nous pouvons penser que l'Etat devrait entreprendre lui-même ces travaux. En quoi cela concerne-t-il la prolongation du délai accordé à cette compagnie? Absolument en rien. Ceux qui nous demandent d'adopter le projet de loi déclarent qu'ils ont rempli toutes les conditions et que ce n'est pas leur faute, mais la faute des circonstances, s'ils ne mènent pas l'entreprise à fin et si les dispositions du dernier bill n'ont pas été observées. Ils disent qu'ils ont fait faire des études sur le terrain et qu'en conformité des dispositions de la loi organique de la compagnie, ils ont fourni les plans et les devis des travaux qui sont entre les mains du ministère depuis un an. L'Etat fait faire des études sur les lieux. Le Gouvernement s'est tracé une ligne de conduite relativement à cette entreprise. Refusera-t-on de prolonger le délai, lorsque la compagnie a rempli toutes les conditions imposées? Cela devient monotone Ceux qui ont combattu le projet de loi devant le comité auquel il a été renvoyé pour accommoder cette Chambre, devant le comité où ils devaient obtenir tous les renseignements —s'ils ne s'y sont pas rendus, ils auraient dû s'y rendre—viennent devant la Chambre et, lorsqu'elle siège en comité général, ils demandent des éclaircissements. Cela est inouï ; c'est un spectacle nouveau pour nous.

Pourquoi s'oppose-t-on à ce projet de loi ? Est-ce à cause de cette compagnie ou parce qu'on appréhende qu'elle construira le canal? Est-ce parce qu'un grand nombre des contradicteurs ne veulent pas que le canal de la baie Georgienne soit creusé? Comme on l'a dit l'autre soir, nous qui habitons cette partie du pays, nous voulons que le canal soit construit. Si l'Etat ne le construit pas, nous désirons saisir toutes les occasions qui s'offriront de le faire construire par une compagnie ou par qui que ce soit. Des députés objectent que ce n'est pas l'affaire d'une compagnie d'établir des canaux en ce pays. C'est l'objection qu'on a soulevée l'autre soir. Tous les canaux qui se construisent en Angleterre sont construits par une compagnie. A qui devons-nous le canal à navires de Manchester, tous les canaux qui existent dans la Grande-Bretagne et plusieurs des canaux de l'Europe? Qui a creusé le canal de Suez? C'est une compagnie et, bien que je me demande si, dans le cas actuel, on devrait permettre à une compagnie de percevoir des péages sur ce canal, et bien qu'on puisse dire qu'il conviendrait mieux que le Gouvernement entreprît ces travaux, je ferai observer que le droit d'expropriation qui lui permet d'entrer en possession de l'entreprise, protège le Gouvernement tout autant que s'il fait la dépense lui-même. Je ne conçois pas qu'on puisse s'opposer à ce projet de loi.



## REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES CONCESSIONS DE TERRE AUX VOLONTAIRES DU SUD-AFRICAIN.

L'heure consacrée à la discussion des bills d'intérêts privé étant expirée, la Chambre décide de reprendre la discussion en comité général sur le projet de résolution, déposé par l'honorable M. Oliver, tendant à concéder des terres aux volontaires du Sud-Africain.

M. MONK : Monsieur le président, je ne voudrais pas prolonger inutilement la discussion sur ce projet de résolution dont j'approuve entièrement la teneur ; cependant, je désire soumettre au comité quelques considérations sur la portée de ses conclusions. Le Gouvernement n'a pas offert de raison valable pour expliquer son refus d'accorder cette récompense à tous les Canadiens qui ont pris part aux hostilités dans le Sud-Africain. Ces terres appartiennent à l'Etat, et nous prétendons qu'on ne devrait établir aucune distinction, et que tous les soldats de la guerre sud-africaine devraient être sur le même pied et recevoir de leur patrie la même récompense. Un député ministériel a prétendu que, si le projet de résolution est ainsi restreint, c'est parce qu'à une session antérieure, un simple député a proposé de récompenser les volontaires domiciliés au Nord-Ouest. Certes, parce qu'un député a jugé à propos d'appeler son attention sur le mérite des volontaires de la région qu'il habite, le ministère n'est pas tenu de circonscrire ainsi son champ d'action et, dès qu'il entreprend de récompenser ces volontaires, il devrait accorder la récompense à tous sans aucune distinction. Rien de plus vrai que ce qu'a dit mon honorable ami (M. Barker), à savoir qu'à l'avenir on considérera l'exclusion de tous les autres volontaires du Canada comme une atteinte à leur réputation.

Un autre député ministériel a prétendu que nous administrons le domaine des provinces du Nord-Ouest au nom et pour le compte de ces provinces. C'est la première fois que j'entends exprimer cette opinion. Au contraire lorsque l'Alberta et la Saskatchewan ont pris rang parmi les provinces, le Gouvernement a affirmé que nous devions garder ce domaine sous notre dépendance exclusive et, pour acquérir ces ter-

res nous avons accordé à titre d'indemnité, aux provinces une forte somme que leur versent annuellement tous les citoyens du Canada sans distinction aucune. L'argument du ministre de la Milice a l'effet que les provinces de l'Ouest exercent encore une espèce de souveraineté sur ce domaine et que, dans la rédaction du projet de résolution, le Gouvernement a tenu compte du désir exprimé par ces provinces, cet argument, dis-je, ne tient pas debout. Si l'on n'étend pas la portée du projet de résolution, on fera naître dans toute l'étendue du pays des sentiments de mécontentement bien légitimes.

Il y a une question analogue qu'il faut prendre en considération avant de trancher celle-ci, et je désire obtenir des éclaircissements à ce sujet. On a maintes fois exposé à la Chambre, les titres de nos vétérans et, chose étrange, le Gouvernement semble n'avoir jamais eu de politique bien arrêtée relativement à cette question et à d'autres. En 1903, M. Walter Scott, alors membre de cette Chambre, a demandé si le Gouvernement, se proposait de récompenser les services des volontaires des territoires du Nord-Ouest qui avaient servi dans le Sud-Africain, et le ministre de la Milice au nom du Gouvernement a répondu nettement (p. 841 du hansard de 1903) que celui-ci n'avait pas l'intention de demander au Parlement de récompenser les services de ces volontaires. En 1906, une discussion très intéressante s'engagea dans cette enceinte, au sujet d'une requête adressée au Gouvernement par les vétérans de 1866 et de 1870 et d'une motion que je proposais dans cette circonstance.

Qu'on me permette de dire que je ne comprends pas pourquoi on récompenserait les volontaires ayant servi dans le Sud-Africain et pourquoi on ne ferait aucun cas des vétérans qui, en 1866 et en 1870 et lors de la rébellion de 1885, ont pris les armes pour défendre la patrie. Il n'est pas possible, selon moi, de faire un meilleur partage des terres du Nord-Ouest qu'en les distribuant à tous nos volontaires à des conditions particulièrement avantageuses. Ces gens sont des nôtres ; la plupart possèdent les qualités voulues pour coloniser ces terres et on devrait reconnaître leurs services sans établir aucune distinction. En 1906, je le répète, j'ai proposé qu'on récompensât les services des vétérans de 1866 et de 1870 en leur offrant l'occasion de s'établir dans l'Ouest. Le ministre de la Milice a reconnu la légitimité de cette demande et m'a prié de retirer ma motion, en promettant d'étudier la question. Le représentant de Cumberland était d'avis que ma proposition était des plus raisonnables et il a déclaré qu'il lui donnerait son adhésion et que, si la motion était retirée, elle serait certainement prise en considération. Le premier ministre abonda dans le même sens et promit, lui aussi, d'en tenir compte, mais il fit observer que le ministère était d'avis que les terres du Nord-Ouest ne devraient être concédées qu'à des colons, à condition qu'ils s'établissent là-bas, et qu'il ne voyait pas le moyen de faire droit à mes protégés, parce qu'il lui faudrait violer ce principe. Le premier ministre a dit que, bien que la motion fût tardive et que la requête des vétérans de 1866 et de 1870 n'eut été soumise au Gouvernement que depuis 1896, les temps étaient changés et les conditions attachées à la colonisation des vétérans du Nord-Ouest étaient différentes. Je cite ses propres paroles que j'emprunte à la page 659 du hansard de 1906:

Tout évolue avec le temps, et nos idées en 1906 ne cadrent évidemment plus avec celles de 1866 et 1870. Le Gouvernement du jour crut sans doute remplir consciencieusement son devoir envers les vétérans et les volontaires qui étaient allés combattre au risque de leur vie, en se chargeant du soin des veuves et des orphelins de ceux qui n'étaient plus et en accordant des pensions aux invalides. Or, aujourd'hui, les temps sont changés et l'on vient nous dire qu'il faut reconnaître d'une façon plus tangible les services de ces vétérans. Je le répète, le Gouvernement mettra volontiers à l'étude une résolution de ce genre. Mais si l'on demande qu'il soit accordé des terres à ces vétérans dans un but de spéculation, c'est là une proposition qui veut être plus mûrement étudiée par le Gouvernement, avant qu'il puisse y donner son adhésion.

A cette époque-là, il fut établi par le témoignage du ministre de la Milice qu'il y avait environ 5,000 vétérans de 1866 et de 1870. Il est certain que les temps sont changés même depuis 1906 et qu'on a beaucoup spéculé sur les terres du Nord-Ouest. Beaucoup de terrains sont devenus la propriété des compagnies foncières qui les ont acquis dans des circonstances étranges et qui en ont retiré des immenses bénéfices. Il est aussi incontestable que notre attitude à l'égard de la colonisation de ces terres a dépendu en grande partie des agents d'immigration, des agents pour la vente des billets de passage, qui ont agi de concert, et des compagnies de navigation ayant des intérêts considérables en jeu. Aujourd'hui, nous voyons deux choses : des compagnies qui réussissent à obtenir des concessions de terre considérables et qui font de gros bénéfices en revendant les terrains, et des immigrants qu'on amène ici grâce à l'appât des primes et qui s'emparent de nos meilleures terres à des conditions plus favorables que celles que nos compatriotes peuvent obtenir.

Dans ces circonstances, tout en approuvant le projet de résolution, je déclare que nous ne saurions mieux faire que de supprimer toutes distinctions, si nous décidons de récompenser nos volontaires. Ne leur donnons pas des terres pour leur permettre de spéculer, mais accordons-leur à tous, sans distinction, la même chance d'obtenir, à des conditions particulièrement favorables, ces terres du Nord-Ouest que d'autres semblent se faire concéder par le Gouvernement à des conditions privilégiées.

A mon avis, il ne serait pas juste de n'appliquer le projet de résolution qu'aux volontaires qui étaient alors domiciliés dans ces trois provinces. Je ne crois pas, non plus, qu'il serait juste d'accepter la proposition du représentant de Montmagny (M. A. Lavergne), et de ne reconnaître les services des volontaires que dans les provinces où nulle récompense ne leur a encore été accordée. Ce serait une injustice. Nous devons répandre nos faveurs sur tous les volontaires sans aucune distinction et j'espère qu'on mettra sur le même pied, ceux de 1866, de 1870 et de 1885, qui n'ont pas, il est vrai, déployé leur force et leur courage pour défendre l'empire sous un autre climat, mais qui, au plus fort du danger et en face des plus grandes difficultés, n'ont rien épargné pour voler au secours de leur patrie.

M. GALLIHER : Quant à moi, je voudrais qu'on recompensât tous les Canadiens qui ont pris part à la guerre sud-africaine. L'essentiel est de savoir comment obtenir ce résultat. Quelques-uns de ces volontaires ont déjà été l'objet des faveurs de certaines provinces. La Colombie-Anglaise et l'Ontario, provinces qui administrent leur domaine, ont, à mes yeux, sagement agi en accordant, à titre de récompense, des concessions de terre aux soldats domiciliés sur leur territoire et enrôlés dans leurs limites.

Dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, entre autres, il y a de grandes étendues de terre auxquelles la construction du Transcontinental donnera accès, et ces deux provinces sont en état d'accorder aux soldats qui y avaient leur domicile, les mêmes faveurs dont les soldats de l'Ouest et de la Colombie-Anglaise ont été l'objet. Examinons donc la question que soulève le projet de résolution qui a trait aux terres que possèdent les autorités fédérales dans les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Dans ces provinces, personne ne l'ignore, il y a trois catégories de terre—terres scolaires, terres des Indiens et terres appartenant complètement à l'Etat. Quant aux terres des deux premières catégories, le Gouvernement ne remplit que le rôle d'un fiduciaire ; les autres terres qui sont entièrement sous sa dépendance, n'appartiennent pas aux citoyens qui habitent la contrée où elles sont situées; elles sont la propriété commune de tous les habitants du Canada. Cela étant, les provinces qui sont en état de prouver qu'elles n'ont pas de terres dont elles puissent disposer ont le droit de partager ces terres avec les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Je crois que la Nouvelle-Ecosse possède des terres, mais j'ignore si elle en possède assez ; ce sera au Gouvernement de s'en assurer. Toutefois, je suis convaincu que le gouvernement de l'île du Prince-Edouard n'a pas de terres dont il puisse disposer ; par conséquent, il me semble juste que les soldats qui se sont enrôlés dans cette province, jouissent, à l'égard des terres fédérales, des mêmes avantages qui ont été conférés aux soldats des provinces qui avaient des terres à leur disposition.

Si je prends cette attitude, c'est parce que les volontaires de l'île du Prince-Edouard n'ont pas répondu à l'appel de leur province, mais à l'appel du Dominion. Les conclusions que les provinces du Nord-Ouest ont soumises au Gouvernement indiquaient que, si les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan pouvaient concéder ces terres, à l'exemple de la Colombie-Anglaise et de l'Ontario, elles le feraient ; mais que, privées de ce pouvoir, elles priaient le Gouvernement de réserver des terres à certaines conditions pour les volontaires qui étaient domiciliés et qui se sont enrôlés dans ces provinces.

Le représentant de Jacques-Cartier a parlé d'un autre groupe—celui des vétérans de 1866. J'en mentionnerai encore un autre dont j'ai plaidé la cause fort laconiquement dans une circonstance ou deux. Je parle de ceux qui, les premiers, ont servi sur une terre étrangère, sous les ordres du gouvernement anglais. Je parle de ce groupe d'hommes triés sur le volet au Canada, en 1884, à cause de leurs aptitudes particulières à exécuter une certaine besogne, à transporter les soldats qui remontaient le Nil pour porter secours au général Gordon, assiégé dans Kartoum.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! très bien !

M. GALLIHER : Je n'ai pas encore eu l'occasion de mettre cette question sur le tapis d'une manière aussi directe parce que le Gouvernement n'a jamais proposé d'accorder des terres aux volontaires canadiens, en récompense des services rendus à l'empire.

M. BERGERON : Ils n'ont pas pris part à une guerre.

M. GALLIHER : Ceux qui ont remonté le Nil et accompli cette besogne spéciale formaient le plus beau groupe d'hommes qui ait jamais quitté les rives du Canada, et ils ont risqué leur vie.

M. BERGERON : Cela est vrai, et l'honorable député est un exemple remarquable de ces gens-là.

M. GALLIHER : Je ne parle pas pour mon compte, bien que j'aie été l'un de ceux-là. Plusieurs d'entre eux ont perdu la vie dans cette expédition, plusieurs autres sont morts depuis, mais il y en a un bon nombre de dispersés dans toute l'étendue du pays pour qui une concession semblable serait un grand secours, et je demande en leur nom qu'on ait pour eux les mêmes égards qu'on témoigne à ceux qui ont servi l'empire à une date plus récente. Ce n'est pas parce que ces événements se sont déroulés il y a vingt et trente ans que leurs revendications ne seraient pas aussi légitimes que

celles des autres Canadiens qui ont combattu pour l'empire.

Je n'ajouterai rien à ce que j'ai dit, me bornant à répéter qu'à mon avis, les provinces qui possèdent des terres dont elles peuvent disposer devraient imiter l'exemple de la Colombie-Anglaise et de l'Ontario. Quant aux provinces qui ne possèdent pas de terres publiques que le Gouvernement en prenne note et les traite comme il se propose de traiter la Saskatchewan et l'Alberta.

M. HERRON : Avant que le sort du projet de résolution soit réglé je désire obtenir quelques éclaircissements. Le sens d'un paragraphe ou deux du projet de résolution me rend perplexe. Je déclare tout d'abord que je n'engendrerai pas chicane aux députés de l'autre côté de la Chambre, au sujet de la portée que devrait avoir la proposition ministérielle. Si le Gouvernement jugeait à propos d'accorder des terres aux volontaires de tout le Dominion qui ont servi dans le Sud-Africain, personne n'en serait plus aise que moi. Je ne pense pas qu'on puisse trouver dans un coin quelconque de l'empire de meilleurs colons pour le Nord-Ouest que ceux qui ont pris les armes pour défendre le drapeau dans le Sud-Africain. Cependant, si les citoyens d'autres provinces doivent recevoir ces concessions, il faudra modifier légèrement les conditions. Ce soir, le représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a déclaré qu'un remplaçant pourrait s'acquitter des obligations imposé à ceux qui solliciteront ces homesteads gratuits. On lit aux deux premières lignes du 2e paragraphe du projet de résolution :

> Que chacun de ces octrois sera sujet à la condition que le concessionnaire, ou son substitut dûment constitué, choisira et fera inscrire lesdits deux quarts de section dans le bureau des terres fédérales pour le district territorial dans lequel ils sont situés.

Ce langage me parait très clair. Il veut dire, j'imagine, qu'un substitut pourra faire l'inscription, au nom du pétitionnaire, au bureau des terres comme cela avait lieu autrefois. Mais, je ne comprends pas la première partie du 3e paragraphe. Voici :

> Que toute personne ayant droit, d'après les dispositions précédentes, de choisir et de se faire inscrire, par elle-même ou par son substitut, pour un homestead pourra, à son propre choix ou au choix de son substitut, recevoir au lieu de terre....

C'est le sens des mots " ayant droit " que je ne saisis pas parfaitement. D'après les termes du projet de résolution, si quelqu'un s'est déjà prévalu du privilège d'obtenir un homestead, pourra-t-il faire choix de 320 acres de terre, de 160 acres à titre de deuxième homestead gratuit et de 160 autres acres, a titre de préemption ou d'octroi gratuit ?

Si, dans le premier cas, on lui permet de prendre 320 acres pourvu qu'il possède déjà un homestead, le projet de résolution m'agrée. Mais, si on ne lui accorde pas cette permission, quelle est la condition attachée à l'occupation de l'autre quart de section ? Devra-t-il résider sur les lieux, pourra-t-il se faire remplacer ou les conditions devront-elles être remplies ? Je désire insister auprès du ministre et de la Chambre sur l'importance de ce problème aux yeux des volontaires du Nord-Ouest. La Chambre n'ignore pas que la plupart de ces volontaires sont sortis des centres peuplés où presque toutes les terres étaient occupées, et où ces hommes se livraient soit à la culture, soit à l'élevage ou à d'autres occupations. Lorsqu'ils revinrent du Sud-Africain, presque toutes les terres étaient prises dans leur voisinage. Si ces volontaires sont tenus de remplir toutes les conditions, relativement à la résidence pendant six mois de l'année pendant trois années, pour obtenir un quart de section ou même deux, je ne crois pas qu'il s'en trouve plusieurs qui seront en état de tirer parti des avantages que confère le projet de résolution. Ils ont des occupations dans les parties peuplées de leur province où ils ne pourraient se procurer deux quarts de section contigus, à moins qu'on ne leur permette de prendre un deuxième homestead. Il n'y en a pas un sur vingt qui consentirait à quitter le lieu de ses occupations pour se rendre dans une autre partie du pays et occuper un quart de section. Même s'il lui était permis de faire remplir par un substitut les conditions imposées, il lui en coûterait probablement autant que la valeur de la terre pour s'en procurer un.

Une autre observation que j'ai faite il y a deux ans, lors du dépôt du projet de loi et de son adoption par la Chambre, c'est qu'on devait remettre le scrip aux plus proches parents de chacun des volontaires qui ont été tués dans le Sud-Africain et qui sont morts depuis.

J'ai cité deux cas, lors de la discussion du projet de loi à la Chambre. L'un, celui d'un jeune homme qui fut tué au Sud-Africain, et dont le père, mort depuis, a laissé la mère veuve. L'autre, celui d'un jeune homme de la même localité, volontaire en Afrique, qui fut tué également, et à qui une sœur seulement survit. Ces parents n'ont pu, naturellement, se conformer aux conditions requises pour obtenir les lettres patentes d'un homestead. Il me vient un autre cas à la mémoire, celui d'un homme qui fut blessé ou qui tomba malade pendant cette campagne, et qui, depuis son retour, a été presque constamment malade à l'hôpital de Vancouver, dans la Colombie-Anglaise, où il est encore. Il faudrait prendre des dispositions spéciales pour des cas de ce genre. J'en sais un autre qui entrerait dans la catégorie des cas prévus dans cette mesure. C'est celui d'un jeune homme né dans le Nord-Ouest, qui était employé dans une banque. Il fut transféré, quelques mois avant la guerre, dans une succursale d'On-

tario, et s'enrôla dans cette province. Il fit la campagne, et revint d'Afrique au Nord-Ouest où il reprit son ancienne position. Bien qu'il ne s'enrôla pas à proprement parler dans le Nord-Ouest, je crois qu'il devrait bénéficier des dispositions de cette résolution. J'espère qu'on fera preuve de libéralité dans l'application d'une mesure comme celle-ci.

M. A. MARTIN (Queen) : Je serais heureux si le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) pouvait trouver un moyen de retirer sa résolution, car la discussion jusqu'ici a prouvé incontestablement que nous sommes en présence d'une mesure destinée à favoriser une section du pays plutôt qu'une autre, que nous sommes en présence d'une affaire de clocher. Les recrues s'enrôlèrent dans toutes les parties du Canada pour voler à la défense de l'empire, et le Gouvernement propose maintenant de faire de ces soldats deux catégories, selon la section territoriale qu'ils habitent. Sont-ce là vraiment les enseignements du premier ministre? Je me rappelle avoir lu avec orgueil qu'il a déclaré, lorsqu'il était en Angleterre, comme il travaillait à l'unité des races, pour faire de ce pays une seule et grande nation. Mais que fait-il par la présente résolution ? Il oppose une section à l'autre ; il maintient que si un volontaire habite une partie du pays, ses services doivent être récompensés, mais que s'il habite une autre partie du pays il doit rester ignoré, et ses services doivent être méconnus. L'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) dit que cette résolution a été proposée à cause d'un discours que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) aurait prononcé à la dernière session. Ce prodigieux Gouvernement qui, réclame-t-on, est censé avoir tant d'initiative, est obligé de soumettre une résolution comme celle-ci simplement parce qu'un député qui lui est opposé aurait prononcé un discours ! J'ai entendu aussi le premier ministre énoncer une proposition qu'il aurait été le premier à condamner s'il eut été membre de l'opposition. Si le gouvernement du Manitoba, d'Alberta ou de Saskatchewan s'adressait au Gouvernement fédéral pour obtenir des concessions de terres en faveur de ses volontaires, que répondrait-il ? Sa réponse serait: Il est vrai que vous n'avez pas de terres, mais nous vous en avons donné l'équivalent ; nous ne vous devons rien ; vous ne pouvez pas vous attendre à avoir à la fois vos terres et l'argent que nous vous avons donné comme compensation pour vous les avoir prises ; si vous n'avez pas les terres, vous avez l'argent, et si vous voulez récompenser vos volontaires, vous en avez le moyen. Dans tous les cas, ces terres sont du domaine public, que toutes les provinces ont contribué à acheter. J'ai appris combien Ontario et la Colombie-Anglaise se sont montrées généreuses pour leurs volontaires. Elles pouvaient bien l'être, car elles ont obtenu gratuitement d'immenses étendues de ces terres. Et maintenant la province de Québec, la province d'Ontario, la province du Manitoba en demandent davantage. Et cette résolution, propose qu'une personne, parce qu'elle habite l'île du Prince-Edouard, n'a pas droit à ces terres, que sa province a contribué à acquérir, mais que si une personne habite une autre partie du pays, elle a droit à des concessions de terres. Je pourrais m'expliquer cette attitude du premier ministre s'il était membre de l'opposition et que cette résolution eut été présentée par un membre de la droite. Je ne puis pas m'exprimer comme il le ferait dans cette circonstance, mais je puis m'imaginer quel discours il prononcerait. Je puis m'imaginer comme il serait applaudi par ses collègues de la gauche, quand il demanderait au chef du Gouvernement, occupant le siège qu'il occupe présentement : Que faites-vous? Vous dites que vous travaillez à l'unité des races, et cependant voici un projet de loi destiné à les diviser ; vous établissez des lignes de division entre l'Est et l'Ouest et vous jetez la pomme de discorde entre les différentes provinces ; vous posez en principe que l'habitant de la petite province de l'île du Prince-Edouard doit être traité différemment du citoyen du Manitoba. Il s'écrierait : Je me fais le défenseur de la minorité. Je ne permettrai pas qu'on foule aux pieds une petite province ou une partie quelconque du Dominion.

Je dis donc très gravement au premier ministre : retirez votre résolution; ne semez pas la discorde parmi les provinces. Ces jeunes gens, les plus braves du pays, ont risqué leur vie, et ne faites pas de distinction entre ceux de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard ou du Manitoba. Il y a une chose que je comprendrais, si vous la disiez, et c'est celle-ci : Nous avons d'immenses étendues de terre que nous désirons voir coloniser par des patriotes, bien que les parasites du Gouvernement en ont obtenu la plus large part. S'il est des patriotes, ce sont les enfants du pays qui ont risqué leur vie à la guerre. Mais que demande cette résolution? Non pas de leur concéder des terres, mais de leur décerner des certificats d'inscription de terre. Si vous voulez agir dans l'intérêt du pays, donnez-leur ces terres, pourvu qu'ils s'y établissent, mais ne permettez pas que l'avantage soit pour l'acheteur de ces certificats qui en fera une spéculation payante.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a été assez aimable pour dire : Oh ! les gens de l'île du Prince-Edouard peuvent récompenser leurs volontaires avec de l'argent. Le Gouvernement a été très généreux pour l'honorable député, me dit-on ; il aime que le Gouvernement soit généreux pour lui, mais je suis encore à constater sa générosité.

Je n'aurais jamais cru, si je ne l'avais entendu des deux côtés de la Chambre, qu'on pût employer de tels arguments à l'appui d'une proposition aussi partiale que

celle que contient ce projet de loi. Je ne suis pas ici pour discuter ce qui a été fait à la Chambre l'année dernière ou l'année précédente. Quelques honorables députés disent à tort que la Chambre s'est déjà prononcée sur cette question par un vote. Je ne me rappelle pas que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) ait prononcé ce discours ; je ne l'ai pas entendu, mais s'il l'a prononcé, je ne veux pas être responsable pour lui, et je suis assuré que le Gouvernement ne s'inspirera pas à cette source. Le milice de la Milice dit qu'il a entendu le député de Victoria. Je crois qu'ils sont bons amis, mais je ne savais pas que le ministre avait assez d'influence sur son chef le premier ministre pour l'induire à adopter la manière de voir de l'honorable député (M. Sam. Hughes) et d'en faire la ligne de conduite du Gouvernement. Cet argument me paraît aller de pair avec cet autre qui tend à dire que parce que le Manitoba et ces autres provinces ont signifié leur désir d'obtenir une telle chose, il faut nécessairement la leur accorder. Le Gouvernement a-t-il toujours été aussi généreux pour le Manitoba ? A-t-il toujours accordé à cette province ce qu'elle demandait ? Elle réclame depuis des années l'extension de ses limites, pour qu'elle n'ait plus l'air d'un timbre-poste au milieu de la carte du Canada, mais pour qu'elle ait des proportions plus conformes à celles des autres provinces de l'Ouest. Le Gouvernement a toujours fait la sourde oreille à cette demande. Dans le présent cas, le Manitoba veut autre chose, et le Gouvernement semble incapable de résister ; il n'a pas pu lui dire ce que tout gouvernement avec un peu de jugeotte aurait répondu : Puisque vous n'avez pas comme Ontario et la Colombie-Anglaise des terres à concéder, vous avez en vertu de la convention que nous avons conclue avec vous, assez d'argent pour pouvoir en donner à vos volontaires. Si le Gouvernement veut se montrer patriotique, qu'il soumette une résolution qui rende justice égale à toutes les sections du pays. J'ai assez foi et assez confiance en l'honorable premier ministre pour croire qu'il va retirer sa résolution pour en proposer une autre plus patriotique, plus équitable, plus juste pour toutes les provinces du Canada.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) et l'honorable député de Yale-et-Caribou (M. Duncan Ross) ont ajouté beaucoup d'importance au fait qu'ils étaient chargés d'un mandat de l'assemblée territoriale sous la forme d'une résolution que celle-ci avait adoptée déclarant que les terres devraient être cédées aux volontaires de ces deux provinces qui avaient fait la campagne d'Afrique. L'honorable ministre et l'honorable député ont invoqué ce fait comme une raison spéciale pour induire le Gouvernement à suivre la ligne de conduite qu'il a adoptée dans la résolution en discussion. Le Gouvernement n'a pas toujours été aussi impatient de se rendre au désir des mandataires du peuple. Comme l'a très bien dit l'honorable député (M. A. Martin), le Gouvernement a fait pendant bien des années la sourde oreille aux réclamations du Manitoba. Cette province demandait à ajouter certaines étendues de terre à son territoire. C'était une demande universelle, approuvée à l'unanimité par la législature à différentes reprises, mais jusqu'ici elle n'a pas été accordée. La résolution adoptée par l'assemblée territoriale recommandait la concession de ces terres aux volontaires habitant les territoires.

Mais le Gouvernement ne s'est-il pas encore une fois montré rebelle, il y a quelques années, à une demande qui lui avait été faite antérieurement ? N'est-il pas vrai que lors de la discussion des projets de loi sur l'autonomie des territoires du Nord-Ouest et avant cela, les populations intéressées avaient officiellement demandé que toutes les terres fussent abandonnées aux nouvelles provinces et laissées à leur juridiction, dans l'intérêt de celles-ci et des colons : le Gouvernement a-t-il accordé cette demande ? Ne l'a-t-il pas plutôt rejetée, bien que pendant la discussion de ces projets de loi des résolutions de toutes les chambres de commerce furent présentées à cet effet ? Le Gouvernement ne s'empressait pas alors de se rendre au désir unanimement exprimé par toute la population des territoires. Un honorable député a dit que ces terres appartiennent incontestablement au Dominion. Personne ne le conteste. L'honorable député de Strathcona a exprimé toutefois l'avis contraire ; il dit que ces terres sont administrées en fidéicommis par le Gouvernement fédéral pour la population de ces deux provinces de l'Ouest. Il est un de ceux qui, de concert avec ses collègues, de la dernière élection provinciale, a fait croire au public que l'arrangement conclu par ce Gouvernement en vertu duquel il s'engageait à payer comme indemnité $1.50 par acre pour un nombre approximatif d'acres de terre dans chaque province, constituait un marché bien plus avantageux que la possession des terres.

Aujourd'hui il voudrait que le public de ces provinces obtienne non seulement l'argent, mais que ces terres soient administrées ici avec une certaine mesure de juridiction provinciale. L'honorable député a encore allégué, si je ne me trompe qu'une fois sorties du domaine fédéral ces terres passent sous la juridiction provinciale. Pour quelles fins passent-elles sous la juridiction provinciale ? Pour les fins de la taxe foncière seulement. Et, quand nous aurons concédé ces terres, qu'elles seront tombées dans le domaine provincial, le pouvoir des provinces d'imposer la taxe sera-t-il affecté ? Ne seront-elles pas sujettes à la taxe dès qu'elles passeront du domaine fédéral entre les mains des volontaires qui habitent dans l'une quelconque des provinces du Do-

minion? La juridiction provinciale ne comporte que le pouvoir d'imposer une taxe foncière.

On a prétendu que parce que la province d'Ontario et la province de la Colombie-Anglaise ont accordé une considération spéciale sous forme de cessions de terres, ce serait faire une distinction injuste contre ces autres provinces, si nous agissions en vertu du même principe. Quelle est la conclusion logique de ce raisonnement ? Dans Ontario, par exemple, le gouvernement provincial a accordé des terres aux recrues du Sud-Africain. Mais certaines municipalités et petites villes ont accordé en sus quelque récompense particulière. C'est ce qu'ont dit des honorables députés de la droite. L'honorable député d'Yale-et-Caribou, je crois, a dit que certaines municipalités ont accordé des récompenses supplémentaires.

Le gouvernement d'Ontario, par exemple, aurait-il été excusable de refuser ces concessions à ses volontaires, parce que certaines municipalités et certains villages ayant fait des concessions spéciales, toutes les municipalités et tous les villages de la province n'avaient pas suivi leur exemple ? Il n'est pas plus juste pour le Gouvernement fédéral de refuser des concessions de terres, simplement parce qu'une province a été assez généreuse pour en accorder. Si l'on trouve à redire contre la province de Québec, que les habitants de cette province s'en prennent à leur gouvernement. Qu'ils s'adressent à lui, s'ils désirent obtenir égalité de traitement sous ce rapport. Cette question n'est pas une affaire de clocher. Les braves et loyaux sujets du Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta qui sont allés en Sud-Africain pour défendre l'honneur de l'Angleterre étaient Canadiens, et il faut les traiter comme tels ; il faut que le Gouvernement fédéral les traite comme tels au nom de tout le pays.

Je crois que le Gouvernement envisage cette question à un point de vue trop restreint. Je crois que la population de l'Ontario serait la dernière à reprocher la distribution de ces terres parmi les recrues à quelque partie du pays qu'ils appartiennent. Le fait de concéder 320 acres de terre à un habitant d'une autre province du Canada, à un jeune homme de la valeur de ceux qui ont servi leur pays au Sud-Africain, est un moyen d'encourager ces volontaires qui habitent dans les provinces de l'est, à venir s'établir sur ces terres, car, en vertu des lois qui régissent les homesteads, ils ne peuvent obtenir qu'une concession de 160 acres, tandis qu'en vertu de la présente loi, ils peuvent en obtenir 320 acres, en remplissant certaines formalités prescrites aux colons. Je crois qu'à ce point de vue, un point de vue provincial peut-être, la population de l'Ontario serait heureuse de voir une certaine partie de notre jeunesse canadienne obtenir quelque encouragement à venir s'établir chez elle.

M. W. J. ROCHE.

L'opposition ne combat pas cette résolution, mais elle ne s'en tient pas à la stricte interprétation littérale de la résolution que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) a proposée l'année dernière dans son discours. Ni lui ni personne de ce côté de la Chambre n'a pensé, lorsque cette résolution fut adoptée, qu'elle devait nous lier à une interprétation strictement littérale, mais que nous pouvions nous attendre au dépôt d'un projet de loi qui comprendrait non seulement ceux de nos concitoyens canadiens qui habitent ces provinces de l'Ontario, mais encore ceux qui habitent les provinces qui administrent leurs propres terres, bien qu'elles eussent déjà accordé certaines concessions à leurs volontaires, comme les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise. Si ces dernières provinces ont pris les devants dans cette mesure, c'est que le gouvernement fédéral a perdu son temps depuis quelques années en atermoiements inutiles, et n'a pas voulu écouter les conseils de l'opposition. Il vaut bien mieux que les terres soient concédées à nos jeunes concitoyens des autres provinces du Dominion que de morceler le domaine public à des compagnies immobilières de la Saskatchewan, ou à des compagnies d'irrigation à la Robbins.

Il a un autre point à discuter sur cette question. Si vous statuez que les volontaires sont libres d'accepter des certificats de terre pour la valeur de $100, au lieu de se conformer aux formalités prescrites par les règlements de la colonisation, il est probable que les bénéficiaires de ces certificats qui ont fait la campagne sud-africaine, n'en retireront pas grand profit. Ce scrip passera aux mains des spéculateurs, qui, eux, en retireront tout le bénéfice ; ce sont des hommes qui ont le moyen d'attendre que les terres acquièrent de la valeur, tandis que des volontaires, incapables de se conformer aux exigences des règlements, cèderont leur scrip à réduction. Le Gouvernement éviterait cet abus, s'il voulait accepter ma proposition. Il offre 320 acres de terre aux recrues qui rempliront les conditions imposées aux colons. Comme alternative, je propose au Gouvernement d'accorder 160 acres de terres sans scrip et sans les conditions requises aux colons. Ce serait bien mieux que de permettre aux bénéficiaires de vendre leur scrip pour enrichir les spéculateurs. J'appuierais cette résolution si elle était modifiée dans ce sens. La seule objection que j'y trouve, est sa portée trop restreinte, et je suis sûr que les habitants de l'Ontario seront les derniers à s'opposer à ce que les Canadiens des autres parties du Dominion bénéficient des privilèges qui sont accordés aux habitants de ces provinces.

M. RICHARD BLAIN (Peel): Monsieur le Président, je désire apporter mon concours à l'appui de la résolution en discussion, et approuver la conduite du Gouvernement en

tant qu'elle se traduit dans cette proposition, mais, en même temps, je tiens à protester contre le Gouvernement pour ne pas avoir étendu l'application de cette mesure à tous les volontaires sud-africains qui se trouvent au Canada. On a dit cette après-midi qu'Ontario et la Colombie-Anglaise se sont montrées plus généreuses que les provinces sœurs envers ces volontaires. Permettez-moi de faire observer que le gouvernement d'Ontario n'a pas souffert d'un excès de générosité en cette occurence. Il est vrai qu'il a concédé 160 acres de terre à chacun d'eux, mais il s'est réservé les droits de coupe. Un grand nombre des volontaires qui ont accepté la concession de 160 acres du gouvernement d'Ontario, l'ont revendue pour $50. Ce ne doit donc pas être une raison pour le gouvernement fédéral, en décidant de récompenser les volontaires, de ne pas tous les inclure dans ses donations, qu'ils soient d'Ontario ou des autres provinces. Je n'ai pas été peu surpris, cette après-midi d'entendre certain raisonnement à l'appui de la motion de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes). La résolution qui a été soumise à la Chambre le 10 décembre 1906, est ainsi conçue :

La Chambre décide qu'il est à propos de concéder des terres à ceux qui ont pris part à la guerre sud-africaine de 1899 à 1902 et qui résident dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan.

Le texte même de cette résolution prouve que l'honorable député se montrait plus généreux que ne l'est le Gouvernement. Je sais que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton est toujours disposé à sanctionner un octroi aux volontaires qui habitent dans d'autres parties du pays. Sur la proposition du ministre de la Milice, le Gouvernement a restreint l'application de sa mesure aux volontaires des provinces de l'Ouest seulement, de sorte que si la résolution n'a pas toute la portée voulue, la responsabilité en est au ministre de la Milice.

Sir FREDERICK BORDEN : La résolution ne dit rien des volontaires qui résident dans les autres parties du pays. La résolution de l'honorable député (M. Sam. Hughes) visait ceux des volontaires qui étaient allés s'établir dans le Nord-Ouest après la guerre, mais ne mentionnait personne autre que ceux qui habitaient dans le Nord-Ouest.

M. BLAIN : Je parle de la restriction dans la résolution, qui est due au ministre lui-même.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, mais c'est une restriction entre ceux qui se sont enrôlés dans le Nord-Ouest et ceux qui, s'étant enrôlés ailleurs, sont allés habiter dans le Nord-Ouest après la guerre, et y habitaient à l'époque où cette résolution fut adoptée. C'est la seule restriction.

M. BLAIN : Je crois savoir que c'est le ministre de la Milice qui a suggéré cet amendement.

Sir FREDERICK BORDEN : La restriction s'appliquait aux trois provinces seulement.

M. BLAIN : La résolution proposée par l'honorable député (M. Sam. Hughes) était plus généreuse que celle qui fut adoptée subséquemment par la Chambre sur la proposition du ministre de la Milice.

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y avait pas de différence notable.

M. SAM. HUGHES : La résolution comprenait tous ceux qui, subséquemment à leur enrôlement, sont allés habiter dans l'Ouest.

Sir FREDERICK BORDEN : Précisément.

M. BLAIN : Donc la restriction fut introduite dans la résolution sur l'avis du ministre de la Milice. La résolution dans son origine était plus large.

Sir FREDERICK BORDEN : La résolution aurait exclu ceux qui dans l'intervalle auraient quitté le Nord-Ouest pour aller s'établir ailleurs. Il n'est pas juste de dire que cette résolution était ou plus généreuse ou plus restrictive ; elle précisait tout simplement.

M. BLAIN : Bien, les faits sont là, et je n'en dirai pas davantage sur ce point. C'est la première fois que le Gouvernement soumet à l'étude de la Chambre une proposition tangible pour venir en aide aux volontaires, et je l'approuve, mais elle ne va pas assez loin. Un débat eut lieu sur cette question en 1906, et plusieurs idées furent suggérées ; et il est étrange d'entendre dire aux partisans du Gouvernement que c'est l'opposition qui est responsable de la restriction insérée dans la résolution, car il n'y a que quatre députés de la gauche qui prirent part à cette discussion, nommément le colonel Hughes, M. Lake, M. M. S. McCarthy, et M. Lefurgey, de l'île du Prince-Edouard, qui suggéra de donner assez d'ampleur à la résolution pour que tous les volontaires canadiens soient récompensés.

Sir FREDERICK BORDEN : Combien de ministériels prirent part à ce débat ?

M. BLAIN : Bien peu. Le ministre de la Milice fit un discours ; le premier ministre prononça quelques paroles de même que le député d'Assiniboïa-est, et il est étrange d'entendre les ministériels dire que la responsabilité de l'adoption de cette résolution écourtée pèse sur les membres de la gauche.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est la Chambre qui est responsable.

M. BLAIN : Dans tous les cas, c'est la première fois que le Gouvernement soumet sérieusement la question à la Chambre, et je répète que je l'approuve telle quelle, en réclamant toutefois les avantages qu'elle comporte pour tous les volontaires canadiens indistinctement. Il ne doit pas y

avoir d'inégalité de traitement ; on ne doit pas non plus exiger des bénéficiaires qu'ils aillent coloniser leurs terres ; s'il plait au parlement canadien d'accorder cette faible récompense à ceux qui ont pris les armes pour la cause nationale, ils doivent être libres de se faire colons ou non ; ils doivent avoir le droit de céder leur titre s'ils le désirent et de mettre en poche le produit de leur vente. Je crois que le public approuverait le Gouvernement d'adopter cette ligne de conduite. A mon sens, ce n'est pas un crédit pour le Gouvernement du Canada de proposer qu'une partie seulement des volontaires sud-africains soient récompensés. Tous, à quelque province du Canada qu'ils appartiennent devraient recevoir du Gouvernement la même mesure de libéralité.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-ouest) : Je crois, comme l'honorable député de Peel (M. Blain) que le Gouvernement ne se rend pas justice en présentant cette très partiale résolution. Non seulement elle ne fait pas honneur au Gouvernement, mais elle ne fait pas honneur à la députation ni au public en général ni aux volontaires eux-mêmes, auxquels le Canada doit une dette de reconnaissance. J'approuve néanmoins la résolution. C'est une mesure tardive de justice, et de justice partielle seulement, car elle ne s'applique qu'à une partie de ces braves jeunes gens qui, dans mon opinion, méritent une récompense nationale. Voici incontestablement une question d'intérêt national. Pour des raisons aussi nombreuses que manifestes, nous n'avons pas encore été obligés d'instituer les pensions militaires au Canada, et il faut espérer que nous ne serons jamais assez engagés dans les guerres pour nous réduire à cette nécessité. Mais nous avons adopté un autre moyen de récompenser ceux qui ont combattu pour leur roi et leur pays, et nous proposons maintenant de donner des terres à une partie de ces volontaires. Quand des soldats ont combattu sur les mêmes champs de bataille, nous ne pouvons pas prétendre, je suppose, que le Gouvernement doit récompenser les services de ceux qui viennent d'une certaine partie du pays plutôt que d'une autre, à plus forte raison quand la durée du service est la même, que la campagne a été également rude pour tous, et que les résultats sont également glorieux pour le pays. Je ne vois pas pourquoi on fait cette distinction entre les provinces en cette matière.

Il ne faut pas envisager cette question au point de vue d'aucune province en particulier, c'est une question essentiellement nationale, et c'est ce qui la caractérise pardessus tout.

On a allégué au cours du débat que parce qu'Ontario et la Colombie-Anglaise ont récompensé plus ou moins généreusement leurs volontaires sud-africain ceux-ci ont été suffisamment récompensés, et que le Parlement national ne leur doit rien de plus.



Autant dire qu'un soldat dont le père est riche et qui a reçu de lui une forte récompense à son retour de la guerre ne doit pas avoir de récompense nationale, tandis que celui dont le père est pauvre doit être récompensé par l'Etat.

C'est aussi logique que de prétendre que le Parlement national ne doit pas récompenser les services des volontaires d'une province qui a déjà récompensé ses fils de son propre gré et avec ses propres ressources. Il est à ma connaissance que les volontaires d'Ontario ont été récompensés bien médiocrement. On leur a fait ce qu'on a appelé des concessions de terres. On leur a donné 160 acres de forêts vierge, mais sans le bois. Le gouvernement choisit plusieurs cantons impropres à la colonisation, et permit aux volontaires de s'y choisir des terres. Le résultat est que la plupart d'entre eux ont vendu leur droit à leur certificat de terres pour $50 et bien souvent moins. Il n'y a pas de doute que c'est une récompense bien médiocre. Je rappelle ces faits pour montrer que la province d'Ontario n'a pas récompensé comme elle devait les volontaires de cette province qui ont combattu pour leur roi et leur pays. La résolution en discussion propose une récompense autrement généreuse aux volontaires de l'Ontario.

Je ne dis pas qu'elle est trop généreuse. Je pense qu'elle est assez raisonnable. Une concession de 320 acres de terre colonisable dans l'Ouest, même sujette aux prescriptions des règlements imposés aux colons, est une magnifique récompense comparée à l'octroi de 160 acres de terre inculte dans Ontario que le volontaire a vendu habituellement pour $50. Je crois que le Gouvernement n'agirait jamais aussi sagement qu'en donnant à tous les volontaires qui ont combattu pour leur pays, le même avantage de posséder un homestead dans l'Ouest. La discussion n'a pas révélé le nombre de ceux qui en seront exclus. D'après moi, le total ne doit pas dépasser 5,000, dont la moitié est de l'ouest. Le ministre de la Milice doit le savoir. Il y avait la cavalerie de lord Strathcona, l'infanterie à cheval et le deuxième contingent. De sorte qu'environ la moitié des volontaires venaient de l'Ouest.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, y compris la Colombie-Anglaise.

M. A. C. MACDONELL : De sorte qu'en réalité vous offrez de récompenser aujourd'hui la moitié de ces volontaires et, vraiment, ce ne serait pas une extravagance, mais un acte de justice et de sagesse de les récompenser tous. Ce serait doubler l'étendue des concessions, mais il y a des terres pour tous les volontaires dans l'Ouest. Beaucoup de jeunes gens qui sont allés au Sud-africain ont abandonné des positions permanentes ; plusieurs ont été déroutés de leurs occupations, d'autres n'ont pu reprendre leur ancien emploi, d'autres n'ont pu en-

core obtenir de position permanente ; d'autres enfin ont acquis des habitudes nomades après avoir vécu pendant deux ans la vie du soldat en Afrique, et il me semble que rien n'est plus désirable que de donner à tous ces jeunes gens l'opportunité de se procurer un homestead dans l'Ouest. Etudions notre histoire. Les meilleurs colons qui se sont établis autrefois dans le pays sont les partisans de la ligue dite des United Empire Loyalists, des Anglais, des Irlandais, des Ecossais, qui vinrent au Canada en 1776 et 1812, qui conservèrent le pays à la couronne anglaise par la force des armes, et qui reçurent des concessions de terre comme récompense de leur roi. Et qui parmi la population du Canada a fait de meilleurs colons que ces partisans? Qui plus qu'eux a établi le pays et en a été véritablement la force?

M. TALBOT : Il y en a d'autres, et bien supérieurs à eux.

M. A. C. MACDONELL : La voix de l'honorable député est incompréhensible, pourquoi, je n'en sais rien. S'il voulait se tenir un peu plus tranquille, j'entendrais peut-être mieux ce qu'il dit. Je répète donc que des terres furent données aux partisans de la ligue des impérialistes loyaux, et que ce serait un bon précédent à suivre, en donnant une chance à tous les volontaires qui ont combattu dans la récente guerre d'acquérir des terres dans l'Ouest. J'approuve le principe de la résolution, mais sa portée est trop restreinte. On a blâmé le député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) pour le caractère de cette résolution. Cet honorable député s'est évertué depuis cinq ou six ans à persuader le Gouvernement de s'occuper des droits de tous les volontaires canadiens à une récompense. Ayant échoué dans sa tentative, il a réussi à amener le Gouvernement à présenter cette résolution. Je crois que le Gouvernement verra, par l'accueil qui est fait à cette dernière, que le sentiment de la Chambre et du pays est favorable à l'application de la même mesure de justice à tous les volontaires canadiens. Le Gouvernement, voyant l'accord parfait de la députation sur cette question, trouvera le moyen avant longtemps, j'espère, d'étendre la portée de cette résolution, afin de faire bénéficier de ses avantages tous ceux qui ont fait du service dans la guerre sud-africaine, qu'ils soient de l'Est ou de l'Ouest du Canada, ou qu'ils aient été ou non déjà partiellement récompensés par leurs provinces respectives.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Nos amis de la gauche méritent certainement des félicitations pour la générosité dont ils ont fait preuve au sujet de la manière de récompenser nos volontaires sud-africains. Ils méritent des félicitations pour les nombreux bons discours qu'ils ont prononcés, plus, oserais-je dire, pour influencer l'opinion de leurs commettants que pour faire faire un pas à la question de la concession des terres. J'ose dire aussi que leurs discours sont d'un an trop tard pour avoir l'effet qu'ils attendent. Ils ont affirmé que le Gouvernement n'a pas assumé sa part légitime de responsabilité sur la question que nous discutons.

Je dis que le Gouvernement est prêt à prendre toute la responsabilité dans cette matière, mais il n'est pas plus possible à un député qu'au Gouvernement de se soustraire à sa responsabilité. Et quand la question fut discutée à la Chambre au cours de la dernière session, nos amis qui trouvent maintenant à redire contre le Gouvernement, avaient à ce moment l'opportunité de se prononcer et ne l'ont pas fait. Il faut donc les juger à leur mérite pour ne pas avoir au temps et au lieu voulus exprimé les généreuses opinions dont ils ont été si prodigues aujourd'hui. Le Gouvernement n'a pas été forcé d'adopter la ligne de conduite qu'il a prise, à cause d'une résolution qui a été soumise l'année dernière à la Chambre bien qu'il faille indubitablement en tenir compte. Toute résolution adoptée à l'unanimité de la Chambre est un facteur important dans la direction de la politique du Gouvernement. Ce n'est un secret pour personne que cette question, sous une forme ou sous une autre, a fait le sujet de nos débats depuis plusieurs années.

On a exercé une pression en différents quartiers pour influencer le Gouvernement en faveur des volontaires, mais pour des raisons qui ont déjà été données, ce n'est qu'aujourd'hui que nous avons cru devoir aborder cette question, et nous l'abordons non seulement en conformité de la résolution adoptée l'année dernière, mais en conformité des résolutions de l'assemblée législative de chacune des deux provinces de l'Ouest qui sont le plus immédiatement concernées.

S'il faut adopter d'autres résolutions, c'est là une matière que l'on peut très bien étudier. L'adoption de la résolution actuelle n'empêchera pas d'en étudier d'autres qui pourront être proposées et venir en temps propice et j'espère que si on en propose, on leur donnera la même bonne attention que celle-ci a reçue. Quelques-uns de nos amis de la gauche ont dit que cette question est ou fédérale ou provinciale. Je crois qu'elle est l'une et l'autre. Les services rendus alors l'ont été à l'empire plutôt qu'au Canada, mais je puis dire plutôt au Canada qu'aux provinces. Cependant, la question d'un octroi spécial de terres en reconnaissance de ces services procède naturellement et nécessairement de l'autorité qui possède les terres. Dans certaines provinces, les terres appartiennent au gouvernement provincial et dans d'autres, au gouvernement fédéral, et aujourd'hui, le gouvernement fédéral s'occupe de cette question, non pas comme gouvernement fédéral, mais comme propriétaire de terres dans certaines provinces, et il la

traite, conséquemment, comme l'aurait traitée une province qui est propriétaire des terres, et comme les législatures de ces nouvelles provinces de l'Ouest ont exprimé leur désir qu'elle soit traitée.

Il ne s'agit pas ici de décider comment seront distribuées les terres aux vétérans de l'Afrique du Sud, mais simplement d'étudier la question au point de vue des provinces particulières dans lesquelles le gouvernement fédéral est propriétaire, plutôt qu'au point de vue fédéral.

Quelques-uns de nos amis, je crois, seront très surpris lorsqu'ils liront le compte rendu de ce débat, d'entendre ceux qui, pendant ces dernières années, ont si hautement et si fortement proclamé les droits absolus des provinces de l'Ouest à la possession et à l'administration de leurs propres terres, déclarer ici que ces terres sont absolument la propriété du gouvernement fédéral, achetées par le gouvernement fédéral, et que celui-ci peut en disposer de la façon qu'il l'entend. Cette doctrine sonnera mal aux oreilles d'un grand nombre des amis de l'opposition dans l'Ouest. Ils seront très surpris de voir une volte-face aussi soudaine chez nos honorables amis de la gauche.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre ne fait-il pas la distinction entre une question de doctrine et une question de loi ? Il ne s'agit pas du tout ici d'une question de doctrine, mais de la loi même que le ministre a été chargée d'administrer lorsqu'il a obtenu son portefeuille.

M. A. A. McLEAN : Est-ce que le ministre nie que ces terres sont la propriété du gouvernement fédéral ?

L'hon. M. OLIVER : Non, certainement.

M. A. A. McLEAN : Alors que veut-il dire ?

L'hon. M. OLIVER : Je veux dire que nos amis de la gauche ont fait dans le Nord-Ouest une campagne politique dans laquelle ils déclaraient que ces terres n'appartenaient pas au gouvernement fédéral.

M. A. A. McLEAN: Je n'ai jamais entendu aucune personne dire que ces terres n'appartenaient pas au gouvernement fédéral. Au contraire, tout le monde a toujours dit qu'elles lui appartenaient, c'est-à-dire depuis le bill d'autonomie.

L'hon. M. OLIVER : Je ne vois pas exactement où mon honorable ami veut tracer la ligne de division dans la campagne que ses amis ont faite dans l'Ouest, avant ou après une certaine date. Je me rappelle cependant avoir eu connaissance que mon honorable ami qui représente la division de Qu'Appelle (M. Lake) a pris part à une campagne politique dans l'Ouest, il n'y a que trois ou quatre mois, et que l'un de ses plus forts arguments était que l'on avait volé à la population de l'Ouest les terres qui lui appartenaient.



M. LAKE : Ecoutez, écoutez.

L'hon. M. OLIVER : Ce qui revient à dire que le gouvernement fédéral a acquis injustement et exerce injustement la maîtrise de ces terres.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

L'hon. M. OLIVER : Nos honorables amis de la gauche ne disent pas aujourd'hui ce qu'ils ont si souvent affirmé dans l'Ouest, et je répète que je crains que l'attitude si ferme et si souvent affichée par nos honorables amis de la gauche choquera les oreilles de leurs amis dans l'Ouest lorsqu'ils liront ce débat.

Je n'ai pas la prétention de définir dans le moment les relations exactes entre le Gouvernement fédéral et la population du Nord-Ouest concernant le droit de propriété sur ces terres. Mais je conteste l'assertion qui a été faite aujourd'hui que c'est la loi d'autonomie qui donne la propriété de ces terres au Gouvernement. Ce Gouvernement n'a rien payé ni prétendu rien payer dans la loi d'autonomie des provinces de l'Ouest. Cette loi dit que le Gouvernement fédéral paiera une certaine subvention aux gouvernements de ces nouvelles provinces à défaut des terres pour aider à subvenir aux frais d'administration de ces provinces ; c'est-à-dire pour remplacer le revenu que ces provinces pourraient retirer de ces terres, et que cet argent devra servir à solder les dépenses d'administration dans ces provinces. Ce n'est pas du tout la même chose que de payer le prix de la terre, et toute la discussion s'est faite aujourd'hui sur la valeur de la terre et le prix qu'on en a payé. Car c'est la valeur de la terre, c'est le prix réel de la terre pour les volontaires et non pas seulement sa valeur cotisable, qui fait la base de la convention entre le Gouvernement fédéral et le gouvernement des provinces. C'est une doctrine qui ne sera pas admise par nos amis dans l'Ouest lorsqu'on leur dira que la subvention que le Gouvernement fédéral a consenti à payer aux gouvernements des provinces est pour le paiement de leurs terres. Ce n'est pas la convention qui a été faite ; elle est contraire aux faits et ne sera pas acceptée.

M. SPROULE : Le Gouvernement fédéral n'a-t-il pas consenti à donner une somme d'argent à défaut des terres que les provinces n'ont pas reçues et dont elles auraient pu retirer des revenus?

L'hon. M. OLIVER : C'était à défaut du revenu que les provinces auraient pu retirer des taxes ou de toute aliénation des terres, mais non pas comme paiement des terres.

M. SPROULE : La résolution ne dit-elle pas que c'était en considération du fait que ces provinces n'ont pas obtenu l'administration de leurs terres et parce qu'elles n'en pouvaient pas retirer de revenus qu'on leur a donné à la place une certaine subvention?

L'hon. M. OLIVER : A défaut du revenu qu'elles pouvaient retirer des terres, mais non pas comme prix de la terre elle-même.

Ce point étant réglé, je désire discuter une autre face de la question. La valeur des terres dans l'Ouest intéresse sans doute tous les habitants du Canada, mais je crois que tout le monde admettra qu'elle est d'un plus grand intérêt encore pour les gens de l'Ouest eux-mêmes ; et la méthode, la distribution et les perspectives d'établissement de colons sont des questions d'importance suprême pour les habitants de l'Ouest et particulièrement celle de la spéculation sur les terres. Il doit nécessairement entrer dans une opération comme celle que nous proposons à la Chambre, ce soir, un certain élément de spéculation, ainsi qu'il s'en fait chaque fois que l'on octroie des terres ou du scrip. Il est naturel alors que la population de l'Ouest porte une certaine attention à une proposition comprenant l'aliénation d'une partie considérable de ses terres, à d'autres conditions que celle d'établissement réel.

M. SPROULE : Exigez-vous l'établissement dans ce cas-ci?

L'hon. M. OLIVER : Oui. De sorte que, lorsque la population de l'Ouest, par la voix de l'assemblée législative, se déclarera favorable à l'octroi de scrip à une certaine catégorie et à un certain nombre de personnes, cela ne la liera que dans la mesure qu'elle demandera que l'octroi soit fait, et ne l'obligera pas d'accorder des terres à tous ceux qui pourraient croire qu'ils ont droit d'en avoir. Conséquemment, sans me prononcer sur les prétentions qui ont été émises ce soir au nom de ceux qui ne sont pas mentionnés dans la résolution qui est devant cette Chambre, je veux dire qu'il y a une différence radicale entre la résolution de l'assemblée législative du Nord-Ouest à ce sujet et la proposition qui a été faite par la gauche, qu'il faudra discuter plus tard et qui devrait l'être d'une manière absolument séparée des autres qui ont été soumises à cette Chambre.

M. BERGERON : Mon honrable ami (M. Oliver) sera-t-il assez bon de nous dire combien de vétérans dans cette province, vont profiter de cette résolution?

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai qu'un calcul approximatif, mais je crois qu'on peut fixer le chiffre à 1,500 ou 2,000. Bien que tout le monde désire traiter ce sujet avec la plus grande générosité possible envers ceux qui ont fait des sacrifices dans l'intérêt du pays et de l'empire, il faut, naturellement, toujours considérer les difficultés qui entourent la question. Ainsi que je l'ai dit il y a quelques minutes, il est impossible d'accorder des concessions spéciales à des personnes ou catégories de personnes, sans introduire aucun élément de spéculation, et comme tout, le monde le sait, il n'est pas désirable qu'il y ait de la spéculation du moment qu'on peut l'éviter. Conséquemment, en traitant cette question et en accordant comme c'est notre désir, une bonne mesure de justice à une certaine partie des volontaires qui sont allés dans l'Afrique du Sud, nous avons cru qu'il fallait procéder avec précaution et nous mettre en telle situation que l'on ne puisse pas nous accuser d'avoir ouvert la porte plus grande qu'il n'était nécessaire à la spéculation. Si c'était le désir du Parlement de faire plus que cela, et d'autoriser le Gouvernement à aller plus loin, et ne pas tenir compte des possibilités de spéculation dans des cas de ce genre, la Chambre pourra revenir sur la question plus tard, mais pour le moment, cela ne change en rien la résolution qui est soumise et n'empêche pas sa discussion.

Je veux répondre en quelques mots à l'observation de mon honorable ami de Marquette (M. W. J. Roche), si je l'ai bien comprise, que la province du Manitoba n'avait pas reçu justice du Gouvernement fédéral à l'égard de ces terres. Je n'ai pas devant moi les paroles exactes dont s'est servi mon honorable ami, mais je crois avoir compris ce qu'il voulait dire. La Chambre sait présentement que la province du Manitoba, représentée par son gouvernement, a à l'étude une proposition d'étendre ses frontières, et qu'elle déclare par l'entremise de ses réprésentants dans cette Chambre que, à moins qu'on ne lui paie une subvention en argent ainsi qu'on l'a fait pour les provinces de Saskatchewan et d'Alberta, ainsi que mon honorable ami (M. Sproule) l'a dit, à défaut des terres, ce serait la traiter d'une façon affreuse et injuste. Au sujet des termes de la résolution, je veux dire qu'elle ne contient que les traits principaux de la mesure, mais que les détails seront dans le bill, et je crois que mon honorable ami d'Alberta, (M. Herron) qui a posé certaines questions trouvera dans ce bill une réponse complète lorsqu'il sera déposé.

M. LAKE : Est-ce que le remplaçant a le droit de faire autre chose que de choisir la terre et d'inscrire son nom ? Est-ce qu'il est nécessaire que ce soit la personne même qui fasse ces choses ?

L'hon. M. OLIVER : Nous nous sommes guidés sur les octrois de terres précédents faits en récompense de services militaires dans l'Ouest. Le premier de ces octrois a eu lieu en faveur de ceux qui ont pris part aux expéditions en 1870 et en 1871 lors de la révolte de la rivière Rouge, et le deuxième lors de l'insurrection de 1885. Dans le premier cas, l'octroi était de 160 acres ; le scrip était transférable et le possesseur n'était pas obligé de s'établir sur la terre. En 1885, on a cru qu'il était bon d'obliger ceux auxquels on donnait ces terres d'y faire un établissement. La personne qui avait le droit à un octroi de terre recevait un homestead de 320 acres au lieu d'un

octroi en terres. La loi de préemption était alors en vigueur, de sorte que le résultat pratique fut que la personne qui avait droit de recevoir un scrip recevait un lot de préemption gratuit. Cette personne-là avait aussi le privilège de céder à une autre son droit sur le homestead de 320 acres, de sorte que toute personne qui voulait remplir les conditions d'établissement nécessaire pour acquérir un homestead et un lot de préemption, pouvait acheter ce scrip du vétéran et remplir elle-même les conditions de la loi.

M. SPROULE : Est-ce là ce que le ministre propose aujourd'hui ?

L'hon. M. OLIVER : Nous avons adopté le principe qu'aucun octroi de terres ne doit être fait à moins que la personne ne remplisse les conditions d'établissement et de culture. Nous nous en tenons aux principes adoptés en 1885 et donnons un homestead de 320 acres avec les mêmes obligations d'établissement, que dans le cas d'un homestead de 160 acres, et nous donnons aux vétérans le droit de céder leur lot et d'en disposer en faveur d'une autre personne qui en remplissant les conditions d'établissement et de culture pourra acquérir le titre sur 320 acres.

M. SAM. HUGHES : Le ministre ne se propose-t-il pas de présenter un autre bill accordant un homestead de 320 acres?

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. SAM. HUGHES : Il en a été présenté un l'année dernière.

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. SAM. HUGHES : Celui qui a déjà un quart de section peut en acheter un autre.

L'hon. M. OLIVER : En en payant le prix.

M. LAKE : Il peut céder son droit à n'importe qui, soit qu'il ait acquis un homestead ou non, et il est absolument exempt des obligations de résidence sur le premier et le second homestead.

L'hon. M. OLIVER : C'est ainsi que le bill est fait, et en cela il diffère de la loi de 1885. La loi n'accordait pas alors ce privilège ; la personne seule qui possédait déjà un homestead avait droit à un lot de préemption. Aujourd'hui nous ne nous occupons pas des droits antérieurs de celui qui achète le scrip. Il achète un octroi de terre, et s'il remplit les conditions qui l'entourent, il a la parfaite jouissance de la terre indépendamment de tous autres droits qu'il pouvait posséder déjà d'autre manière.

M. GALLIHER : Combien de fois un scrip peut-il être vendu? Si le volontaire le vend à Jones, et que Jones le vende à Brown, alors si Brown remplit les conditions imposées par la loi, a-t-il droit d'acquérir le homestead, ou peut-il n'y avoir qu'une seule vente faite directement à celui qui se propose de remplir les obligations.



L'hon. M. OLIVER : Il me faudrait obtenir l'avis d'un homme de loi à ce sujet, mais je pense, et je crois que c'est l'intention de la loi, qu'un volontaire en vendant son scrip à une autre personne lui cède en même temps le droit de le revendre, mais dès que le dernier acheteur a fait l'inscription pour la terre qu'il veut avoir, il ne peut plus la céder et il est tenu de remplir les conditions d'établissement.

M. R. L. BORDEN : C'est celui que vous appelez un substitut dans les règlements?

M. GALLIHER : Cela ouvrirait la porte à la spéculation.

L'hon. M. OLIVER : Vous ne pouvez pas empêcher qu'il y ait de la spéculation ; tout privilège que vous accorderez renferme un élément de spéculation.

M. GALLIHER : Vous pouviez diminuer la spéculation en ne permettant qu'un seul transfert.

L'hon. M. OLIVER : Je ne dis pas que le Gouvernement ne se laissera pas guider par l'opinion du comité. Nous voulons traiter ces volontaires avec la plus grande libéralité possible, compatible avec les conditions d'établissement réel et de culture. Nous ne voulons pas empêcher le volontaire d'obtenir la pleine valeur de sa terre. C'est pour cette raison que nous lui accordons le droit complet de transfert tant que l'inscription n'aura pas été faite.

M. LAKE : Cet octroi sera-t-il fait directement au volontaire ou à ses représentants légaux ? Par exemple, si un volontaire mourait dans l'intervalle ?

L'hon. M. OLIVER : La résolution ne contient aucune disposition spéciale à ce sujet, mais c'est une question que le comité peut régler et faire insérer dans la résolution un article à cet effet si la Chambre y consent.

Il sera peut-être intéressant pour le comité de savoir que dans la distribution de terres après la rébellion de la rivière Rouge on a accordé quinze cent cinquante-huit titres à des terres ; dans celle du Nord-Ouest mille soixante et huit titres et cinq mille cent vingt-cinq scrip de $80 chaque, qui pouvaient être donnés en paiement de terres fédérales. Nous avons suivi la même règle, mais nous avons porté le montant du scrip à $160.

M. SAM. HUGHES : Le ministre croit-il que la proposition de mettre le scrip à $160 soit juste?

L'hon. M. OLIVER : Je me suis guidé sur ce qui a été fait précédemment, et j'ai cru qu'un scrip de $80 n'était réellement pas assez élevé. J'ai pensé qu'il n'était que juste, dans tous les cas, de le doubler, et je crois qu'il y a plusieurs raisons contre toute proposition d'en porter le chiffre beaucoup plus haut que cela. Ce que le Gouverne-

ment désire principalement c'est que les terres soient cultivées et si nous donnons une valeur raisonnable à l'échange entre la terre et le scrip, je crois que nous aurons bien fait.

M. SAM. HUGHES : Nous pourrons discuter cela lorsque le bill sera déposé.

M. HERRON : Pourrait-on accorder le droit d'option dans le bill. Par exemple si un volontaire ne voulait pas des 320 acres avec les obligations d'établissement, ne pourrait-on pas rédiger le bill de façon à lui permettre de prendre un quart de section et de lui en donner les lettres patentes en quelques mois ? Il y a des gens qui préféreraient cela à un octroi de 320 acres de terre, soumis aux conditions d'établissement réel.

L'hon. M. OLIVER : Nous pourrons discuter cela en comité. Il n'y a aucun doute que la question a été étudiée sous toutes ses faces en 1885, et pour des raisons qui sont apparentes, on a décidé qu'il n'était pas à propos de suivre le précédent de 1870 et de donner une terre sans obligation de la cultiver. Si en 1885 on n'a pas jugé bon de suivre le précédent de 1870 et de donner du scrip ne portant aucune obligation d'établissement, je crois qu'il y a aujourd'hui à l'encontre de cette proposition des raisons beaucoup plus fortes. Je crois que le peuple désire beaucoup plus vivement aujourd'hui qu'en 1885 qu'aucun octroi de terres ne soit fait à moins qu'il ne soit soumis aux conditions d'établissement. Dans tous les cas nous avons suivi le précédent de 1885 dans la rédaction de cette résolution et de ce bill.

M. HERRON : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable ministre lorsqu'il dit que le sentiment dans l'Ouest est en faveur d'imposer l'obligation de résidence sur la terre. Naturellement on désire que d'une façon générale le pays se colonise, mais je ne crois pas qu'il y ait un désir général d'imposer cette obligation aux volontaires.

Je crois que le sentiment est plutôt favorable à donner gratuitement une terre à tous ceux qui ont servi en Afrique du Sud et qui vivent encore aujourd'hui et habitent le pays. Ces volontaires ont servi en Afrique leur roi et leur pays pendant trois ans environ, et je crois que ce service peut remplacer amplement une résidence de six mois chaque année pendant trois ans sur un homestead, et je crois, que si un volontaire préférait avoir 160 acres de terre on devrait les lui accorder sans lui imposer aucune obligation. Je suis bien convaincu que cela serait approuvé dans le Nord-Ouest, et que ce serait une disposition raisonnable à insérer dans le bill.

M. TURRIFF : Je crois que le volontaire à qui l'on accorde un droit sur un lot de 320 acres de terre, avec droit de le transférer, pourra en obtenir un prix aussi avantageux que d'un quart de section dont il aurait le titre de propriété. Il y a dans les anciennes parties du pays un grand nombre de colons qui n'ont pas le droit de prendre un deuxième homestead et qui seraient très heureux d'acheter un des scrip qui leur permettrait d'obtenir 320 acres, en y remplissant pendant trois ans les conditions d'établissement. Rien n'empêche celui qui possède déjà un homestead d'acheter les droits d'un volontaire, et de prendre encore 320 acres. Le volontaire reçoit tout autant d'avantage par cette loi qu'il en recevait si la proportion de l'honorable député d'Alberta (M. Herron) était adopté, et si on lui donnait un quart de section avec titre complet exempt de toutes obligations.

M. LAKE : Mais s'il avait les lettres patentés de son quart de section, il pourrait se garantir s'il veut le vendre, tandis que dans le cas présent, sa seule garantie sera l'argent qui lui sera payé, parce qu'il ne pourra pas prendre d'hypothèque sur la terre. Il y a une autre raison en faveur du titre exempt de toute obligation ; cela simplifierait beaucoup les choses pour les veuves des volontaires qui sont morts, malheureusement dans un grand nombre de cas, des suites des privations qu'ils ont endurées pendant la campagne, et aussi dans des cas semblables à celui de ce volontaire qui, après avoir été invalide pendant la guerre a été obligé de rester à l'hôpital depuis, ainsi que le fait a été mentionné ici par l'honorable député d'Alberta. Une terre libre de toute obligation serait d'un très grand secours à cet homme. Dans l'état de choses actuel il arrivera qu'un très grand nombre de ces titres seront offerts en vente en même temps. Il faudra que l'on prenne avantage de ces octrois dans les trois ans, ou en moins de trois ans à partir d'aujourd'hui pour qu'ils soient valides, et ce sera une chose très difficile pour plusieurs qui ne sont pas sur les lieux d'en disposer de cette manière.

J'ai reçu, il y a quelques jours, une lettre d'un membre de la police provinciale de la Colombie-Anglaise qui me demandait où en étaient les choses. Je ne crois pas qu'il soit facile à cet homme de quitter son poste pour aller à la recherche d'une terre et d'un acheteur de cette terre. Je crois qu'il serait très avantageux pour tous ces volontaires si on les laissait libres de prendre un lot de 160 acres, portant lettres patentes.

M. SPROULE : J'ai quelques mots à dire au sujet de certaines observations du ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Il a dit que d'autres résolutions pouvaient être proposées et discutées en temps et lieu : Ne croit-il pas que le meilleur moment pour discuter une résolution tendant à accorder aux autres volontaires des octrois de terre, n'est pas le moment présent, alors que l'on propose d'en octroyer à un certain nombre d'entre eux. C'est là mon avis. L'honorable ministre a dit que l'on doit tenir l'opposition responsable de cette résolution, parce

qu'elle y a consenti tout comme les amis du Gouvernement, bien qu'elle n'ait peut être pas approuvé l'idée d'en faire bénéficier tous les volontaires du pays, il faut conclure qu'elle voulait en étendre les bienfaits à tous ceux qui ont résidé dans cette contrée. Je désire déclarer que tels n'ont jamais été mes désirs ou mes intentions. Voici ce que je pense. Souventes fois l'attention du Gouvernement a été appelée sur le sujet, mais il a toujours, pour un prétexte ou pour un autre, refusé de s'occuper de la chose. Conséquemment je crois que la plupart des membres de l'opposition ont pensé que le Gouvernement refusait d'accepter ou d'étudier la proposition, et ils n'ont pas voulu gaspiller le temps de la Chambre à parler d'une question que le Gouvernement ne voulait pas étudier. Mais le Gouvernement a fini par l'accepter. Le ministre a dit aussi : Nous avons reçu une pétition du Nord-Ouest, et cette pétition demandait un octroi seulement pour les résidents de cette partie du pays ; elle ne demandait pas que l'on donnât des terres à tout le monde. Il a dit que le Gouvernement avait agi ainsi parce que les autres volontaires recevraient probablement des terres de leurs provinces respectives.

L'égoïsme naturel de la nature humaine les a portés à faire une demande au gouvernement fédéral, croyant que c'était la seule autorité qui pouvait la leur accorder, mais si la question avait été soumise aux électeurs de la province, c'est-à-dire si on leur avait demandé, s'ils voulaient que les mêmes droits fussent accordés à tous les volontaires résidents en dehors du Manitoba et des territoires comme à eux-mêmes, je ne crains pas de dire que très peu d'électeurs se seraient opposés à accorder ces faveurs à tous les volontaires qui ont servi en Afrique du Sud.

M. WARD : Le ministre de l'Intérieur a dit qu'il était presqu'impossible d'éviter la spéculation dans des transactions de ce genre, mais que si le gouvernement fédéral suivait l'exemple du gouvernement d'Ontario lorsqu'il s'est trouvé dans les mêmes circonsances, l'élément de spéculation serait éliminé. L'expérience du passé a montré que presque la moitié de ceux auxquels on a offert des octrois en terres préféraient prendre le scrip et que si le gouvernement fédéral suivait l'exemple du gouvernement d'Ontario et n'émettait pas de scrip du tout, ce serait plus dans l'intérêt de ceux qui ont droit à ces octrois. Je puis dire au ministre de l'Intérieur, qu'au sujet de l'octroi de 160 acres de terre qui a été fait aux volontaires d'Ontario, le gouvernement de cette province a pourvu que pendant les deux dernières années tous ceux qui avaient droit à un lot de terre pourraient le céder au Gouvernement qui leur donnerait la somme de $50 en retour. Pourquoi ne pas donner à ces vétérans de l'Afrique du Sud l'occasion de profiter de tous les avantages que le gouvernement se propose de leur donner, ainsi que la chose peut être faite en adoptant le système d'Ontario. Si un vétéran se trouve dans le besoin et veut vendre son scrip il en acceptera presque toujours la plus petite somme qu'il en peut trouver, et le spéculateur finalement recevra réellement la moitié du scrip. Mais si on adoptait le système d'Ontario les vétérans auraient tout le bénéfice pour eux et les spéculateurs n'auraient rien. Le gouvernement n'est certainement pas si pauvre qu'il ne puisse donner de l'argent au lieu de donner du scrip. Cela revient absolument au même en fin de compte, parce que le gouvernement est obligé d'accepter ces scrip en paiement des terres. Je demanderai au ministre de l'Intérieur, de vouloir bien étudier la question dans le but de trouver un moyen par lequel le vétéran du Sud-Africain, soit qu'il choisisse l'octroi en terre et le transfère, soit qu'il choisisse le scrip, aura tous les bénéfices de ce que le gouvernement accorde et, ainsi le spéculateur n'en aura pas la moitié. J'approuve ce qui a été dit par les honorables membres de mon côté de la Chambre ; j'approuve la résolution dans son ensemble, mais je voudrais que le gouvernement accorde les mêmes avantages à tous les Canadiens qui ont pris part à la campagne sud-africaine.

M. SPROULE : Le ministre ne nous a-t-il pas dit il y a un instant que le bill qui sera déposé, tout en étant fondé sur la résolution en différera absolument.

L'hon. M. OLIVER : La résolution contient les points essentiels du bill et tout ce qui est dans la résolution sera dans le bill ainsi qu'il a été rédigé, mais il contiendra plus de détails. J'ai dit que l'amendement proposé avait été omis par inadvertance dans le bill et comme il va plus loin que la résolution, il faudra l'étudier séparément en comité de la Chambre.

M. LENNOX : Le ministre a dit qu'il pourrait probablement augmenter le chiffre de $160 du scrip ainsi qu'il est mentionné dans la résolution, mais je ne crois pas que le bill puisse dévier de la résolution sur ce point.

L'hon. M. OLIVER : Si c'est le désir unanime de la Chambre le changement pourrait être fait mais il faudra qu'il le soit au moyen d'une autre résolution.

M. SPROULE : Qu'est-ce que le ministre entend par les mots de la résolution que les inscriptions de terre ne seront pas sujettes aux droits et aux frais prescrits dans le cas des inscriptions ordinaires pour homesteads ? S'agi-t-il ici du petit honoraire de dix piastres a payer pour l'inscription ou s'agit-il des taxes ?

L'hon. M. OLIVER : Naturellement les taxes a payer seront les mêmes pour tous les occupants de homesteads et le seul

droit dont il s'agit ici est l'honoraire ordinaire d'inscription.

(Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.)

L'hon. M. OLIVER dépose le bill n° 109 relativement à l'octroi de terres fédérales à certains volontaires pour service militaire dans l'Afrique du Sud.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

Sur proposition de sir Wilfrid Laurier la séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 26 février 1908.

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

### DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'hon. FRANK OLIVER : Le rapport sur les travaux d'études dans la vallée de la rivière de la Paix.

### 1re LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 108) déposé par M. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer de Windsor à Chatham et à London ;

Le 2e (n° 109) déposé par M. Girard, concernant la compagnie du chemin de fer le Trans-Canada.

### QUESTIONS.

### RECLAMATION DE JAMES MAHER.

M. A. MARTIN (Queen) demande :

1. Une réclamation a-t-elle été présentée par James Maher, ou en son nom, demandant paiement de dommages-intérêts pour l'expropriation de certains terrains, se rattachant à la construction de l'embranchement sur Montague du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

2. Dans l'affirmative, pourquoi cette réclamation n'a-t-elle pas été acquittée, ou déférée à la cour de l'échiquier, lors de sa récente session à Charlottetown?

3. La réclamation de James Maher, pour dommages-intérêts résultant de la pose de conduites de distribution d'eau, à travers sa propriété contiguë à la ligne d'embranchement sur Montague du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, a-t-elle été payée?

4. Si non, pourquoi n'a-t-elle pas été payée, et pourquoi cette réclamation n'a-t-elle pas été déférée à la cour de l'échiquier, avec d'autres réclamations, à sa récente session à Charlottetown?

5. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre afin de régler ces réclamations?

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

1. Il n'a pas été fait d'expropriation de terrains appartenant à James Maher; mais le droit de poser des conduites de distribution d'eau a été l'objet d'une expropriation, pour laquelle il était convenu d'accepter $70 ; mais plus tard, il a présenté une réclamation de $150.

2. L'enquête relative à la réclamation de James Maher n'a pas été terminée assez tôt pour être renvoyée à la cour de l'échiquier, et pour que l'instruction de la cause se fît en octobre dernier.

A moins qu'un règlement ne s'effectue, il sera déposé une plaite devant ce tribunal, dans le but de faire établir le chiffre de l'indemnité.

3. Non.

4. Réponse au n° 2.

5. Le Gouvernement consent à payer $70.

### BOIS A OUVRER, DANS LES PROVINCES DU NORD-OUEST.

M. LAKE demande :

En 1906 et en 1907, combien a-t-on fabriqué de bois d'œuvre, sur lequel il y avait un droit à percevoir par l'Etat, a) dans la province de l'Alberta; b) dans la province de la Saskatchewan, et c) dans la province du Manitoba?

L'hon. M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : En 1906 : 131,980,587 pieds, mesure de planche ; 572,150 bardeaux ; 19,458,190 lattes.

En 1907 (incomplet) 133,663,249 pieds, mesure de planche ; 60,000 bardeaux ; 20,099,261 lattes, et 385,533 pour boisage de mines. Tous les rapports pour 1907 n'ayant pas encore été reçus, les chiffres relatifs aux quantités pour cette année sont incomplets.

### VENTES DE TERRES AU NORD-OUEST.

M. W. J. ROCHE (par M. Blain) demande:

1. Qui a acheté le ¼ nord-ouest de la section 28, township 9, rang 5, à l'ouest du 2me méridien, quel est le prix payé par acre, avec indication de l'adresse et de la profession? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

2. Qui acheté le ¼ sud-ouest de la section 23, township 10, rang 6, à l'ouest du 2me méridien, avec indication de la profession et du domicile de l'acheteur et du prix payé par acre? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

3. Qui a acheté le ¼ nord-ouest de la section 9, township 54, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, avec indication de la profession et du domicile de l'acheteur et du prix payé par acre? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : 1) Le ¼ nord-ouest de la section 28, township 9, rang 5, à l'ouest du 2e méridien, a été vendu à M. R. B. Beaumont, de Toronto, au prix de $1.25 l'acre, et les titres ont été délivrés à M. A. C. Bedford-Jones,

avocat, de Toronto. Le nom du propriétaire actuel est inconnu au département des Affaires indiennes. La vente s'est faite le 20 novembre 1901, par voie d'adjudication.

2) Le ¼ sud-ouest de la section, township 10, rang 6, à l'ouest du 2e méridien, a été veudu à M. G. C. MacKenzie, de Toronto, au prix de 50 cents l'acre et les titres ont été délivrés à M. A. C. Bedford-Jones, avocat, de Toronto.

Le département ignore le nom du propriétaire actuel. La vente a eu lieu, le 20 novembre 1901, par voie d'adjudication.

3). Le ¼ nord-ouest de la section 9, township 54, rang 27, à l'ouest du 4me méridien, a été vendu à M. Frederick William Grant, avocat de Midland, (Ontario), au prix de $5 l'acre, et figure encore en son nom dans les registres du département des Affaires indiennes. La vente s'est effectuée le 5 décembre 1906, aux enchères.

M. W. J. ROCHE, (par M. Blain) demande :

1. Qui a cheté le ¼ nord-ouest, section 3, township 46, rang 20, à l'ouest du 2e méridien; avec indication de l'occupation et de l'adresse de l'acquéreur, et du prix par acre; aussi, le nom, l'occupation et l'adresse du propriétaire actuel?

2. Qui a acheté le ¼ Nord-est, section 13, township 46, rang 20, à l'ouest du 2e méridien; avec l'indication de l'occupation et de l'adresse de l'acquéreur, et du prix par acre; aussi, le nom, l'occupation et l'adresse du propriétaire actuel?

3. Qui a acheté le ¼ nord-ouest, section 7, township 41, rang 17, à l'ouest du 2e méridien; avec indication de l'occupation et l'adresse de l'acquéreur, et du prix par acre; aussi, le nom, l'occupation et l'adresse du propriétaire actuel?

4. Qui a acheté le ¼ nord-est, section 18, township 20, rang 15, à l'ouest du 2e méridien; avec indication de l'occupation et de l'adresse de l'acquéreur, et du prix par acre; aussi, le nom, l'occupation et l'adresse du propriétaire actuel?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1). Le ¼ nord-ouest de la section 3, township 46, rang 20, à l'ouest du 2me méridien, a été vendu à MM. James E. P. Prendergast, J. H. Lamont, P. D. Tyerman et Thomas O. Davis, de Prince-Albert, et A. W. Fraser, avocats, d'Ottawa, au prix de $2.25 l'acre et ce terrain figure aujourd'hui dans les registres du département des Affaires indiennes au nom de M. A. J. McPherson, agent financier, de Strathford, (Ontario). La vente a eu lieu le 12 mai 1903, par voie d'adjudication.

2). Le ¼ nord-est de la section 13, township 46, rang 20, à l'ouest du 2me méridien, a été vendu à M. J. A. Menary, de Toronto, au prix de $2.30 l'acre et figure maintenant dans les registres du département des Affaires indiennes, au nom de MM. G. Liddall, agent d'immeubles, à Winnipeg, D. J. R. Lamy, rentier, d'Amherst (Nouvelle-Ecosse), Byron C. Borden, de Sackville, (N.-B.), Charles W. Fawcett, rentier de Sackville, (N.-B.), Alonzo Smith, rentier, de Pugwash (N.-E.) et Charles G. Black, rentier, d'Amherst. La vente a eu lieu, le 12 mai 1903, par voie d'adjudication.

3). Non vendu.

4). Le ¼ nord-est de la section 18, township 20, rang 15, à l'ouest du 2me méridien, a été vendu à l'honorable A. E. Forget, de Regina (Saskatchewan), au prix de $10.75 l'acre et figure encore en son nom, dans les registres du département. La vente s'est faite le 17 octobre 1906, aux enchères.

M. W. J. ROCHE, (par M. Blain) demande :

1. Qui a acheté le ¼ nord-ouest de la section 27, township ¼ 46a, rang 25, à l'ouest du 2e méridien, avec indication de la profession, du domicile de l'acheteur et du prix payé par acre? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

2. Qui a acheté le ¼ nord-ouest de la section 27, township 46, rang 26, à l'ouest du 2e méridien, avec indication de la profession et du domicile de l'acheteur et du prix payé par acre? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

3. Qui a acheté le ¼ sud-ouest de la section 6, township 47a, rang 25, à l'ouest du 2e méridien, avec indication de la profession, du domicile de l'acheteur et du prix payé par acre? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

4. Qui a acheté le ¼ sud-est de la section 28, township 46, rang 26, à l'ouest du 2e méridien, avec indication de la profession, du domicile de l'acheteur et du prix payé par acre? Quels sont les noms, profession et domicile du propriétaire actuel?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1). Le ¼ nord-ouest de la section 27, township 46a, rang 25, à l'ouest du 2me méridien, a été vendu à M. J. W. Smith, de Toronto, à 50 cents l'acre, et les titres ont été délivrés à M. A. J. Stade, marchand, de la ville de Devil's Lake (Dakota-nord, E.-U. A.). Le nom du propriétaire actuel est inconnu. La vente a eu lieu le 4 janvier 1902 par voie d'adjudication.

2). Acheté par dame Mary McFarlane, de Prince-Albert qui a fait cession-transport à M. Roderick Ross Macfarlane, traiteur en chef de la compagnie de la baie d'Hudson, de Cumberland House (Saskatchewan). Le propriétaire actuel est inconnu. La vente a eu lieu le 16 juillet, 1882, conformément aux règlements alors en vigueur ; prix, $2 l'acre.

3). Le ¼ sud-ouest de la section 6, township 47a, rang 25, à l'ouest du 2me méridien, a été vendu à M. Thomas A. Davis, marchand, de Prince-Albert, au prix de $2 l'acre, et son nom figure encore dans les registres du département des Affaires indiennes. La vente a eu lieu le 19 décembre 1901, par voie d'adjudication.

4). Le ¼ sud-est de la section 28, township 46a, rang 26, à l'ouest du 2me méridien,

a été vendu à John Henderson Lamont, avocat, de Prince-Albert, à qui les lettres-patentes ont été délivrées. Le nom du propriétaire actuel est inconnu du département. La vente a eu lieu le 19 décembre 1901, par voie d'adjudication.

PHARES, A NICOLET ET A PORT-SAINT-FRANÇOIS.

M. MONK (par M. Bergeron) demande :

1. Quel est le chiffre de la dépense effectuée jusqu'aujourd'hui sur les phares érigés à l'entrée de la rivière Nicolet et à Port-Saint-François, dans la province de Québec?
2. Ces ouvrages ont-ils été exécutés à l'entreprise ou en régie?
3. Si c'est à l'entreprise, quel est le nom de l'entrepreneur, et le montant de chaque entreprise?
4. A-t-on demandé des soumissions par la voie des journaux; et, dans l'affirmative, dans quels journaux?
5. Y a-t-il eu un surveillant des travaux? Dans l'affirmative, mentionner son nom, le chiffre de son traitement quotidien, la totalité des sommes qu'il a reçues?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Feux d'alignement de Nicolet, $27,438.08 ; feux d'alignement du Port Saint-François, $29,881.99.
2. Les travaux ont été faits en régie ; les tours d'acier pour les feux d'alignement inférieurs ont été fournies par la compagnie Goold, Shapley et Muir, de Brantford, au prix de $668.50, en conformité des clauses et conditions de leur entreprise pour les tours d'acier, mais c'est le ministère qui les a érigées.
3. Réponse au n° 2.
4. Répondu par le n° 2.
5. Il n'y a pas eu de surveillant spécialement attaché à ces travaux. Il y a l'ingénieur ordinaire du district, M. Oscar Arcand, et M. Charles Basinet, le surintendant des travaux, qui touchent, le premier, $125 et le dernier, $100, d'appointements mensuels.

BUREAU DE POSTE DE NICOLET.

M. MONK demande :

1. Le bureau de poste de Nicolet (P.Q.,) a-t-il été construit à l'entreprise ou en régie?
2. A-t-on publié l'avis des adjudications à passer? Dans l'affirmative, dans quels journaux ces avis ont-ils été publiés?
3. A-t-on adjugé la totalité des travaux, ou des entreprises distinctes pour la maçonnerie, la charpente et la menuiserie, la peinture, le chauffage et les travaux de plomberie? Quel a été le montant dans chaque cas, le nom de l'entrepreneur et le montant payé à chacun?
4. Quel est le montant des extras réclamés ou payés pour chaque entreprise?
5. Quel a été l'inspecteur nommé pour surveiller l'exécution desdits travaux, quel a été son salaire ou le chiffre de ses émoluments, et le montant total qui lui a été payé?
6. Qui a été nommé gardien dudit édifice, quel est le chiffre du salaire qui lui est alloué et quelle est la date de sa nomination?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. A l'entreprise.
2. (a) Oui. Les avis d'adjudication pour la construction de l'édifice public ont été publiés dans les journaux suivants :

" Le Progrès," Nicolet ; " Le Soleil," Québec ; le " Telegraph," Québec ; " La Semaine Commerciale," Québec ; " La Presse," Montréal ; " La Patrie," Montréal ; le " Herald," Montréal ; " Le Canada," Montréal ; le "Witness," Montréal ; le " Sunday World," Montréal ; " Le Bulletin," Montréal ; " l'Argus," Montréal ; " L'Industriel," chutes de Shawenegan ; " L'Union des Cantons de l'Est," Arthabaskaville ; " Le Courrier," Drummondville ; " La Revue d'Acton," Acton Vale ; " La Tribune," Saint-Hyacinthe ; "L'Union," Saint-Hyacinthe; " Le Courrier," Sorel ; " La Gazette," Berthier : " L'Etoile du Nord," Joliette ; " Le Progrès de l'Est," Sherbrooke; le " Times," Richmond ; " L'Album Universel," Montréal.

Pour le calorifère :

" Le Progrès," Nicolet ; " Le Soleil," Québec ; le " Telegraph," Québec ; "L'Union des Cantons de l'Est," Arthabaskaville ; " La Patrie," Montréal ; " La Presse," Montréal ; " Le Canada," Montréal ; le " Herald," Montréal ; le " Witness," Montréal ; " Le Bulletin," Montréal : le " Shareholder," Montréal ; " Le Progrès du Golfe," Rimouski.

3. (a) La maçonnerie, la charpente et la menuiserie, la peinture et les travaux de plomberie étaient compris dans l'entreprise primitive ; on a accepté la soumission du chiffre le moins élevé.
b) Montant de l'entreprise, $14,500.
c) Joseph Bourque.
d) Montant payé, $14,500.
a) Calorifère, entreprise distincte ; la soumission du chiffre le moins élevé a été acceptée.
b) Montant de l'entreprise, $980.
c) George Morrissette.
d) Evaluation définitive en cours de préparation, pour paiement.
4. Travaux additionnels pour horloge, $980 ; la somme de $380 versée en acompte, en attendant le règlement. Extras réclamés pour calorifère, $39 ; à l'étude.
5. P. Rivard, préposé des travaux ; $3 de traitement quotidien ; nommé le 8 novembre 1907.

TERRES DES INDIENS, NEW-WESTMINSTER, COLOMBIE-ANGLAISE.

M. J. D. REID—par M. Taylor—demande:

1. Y a-t-il une réserve indienne dans le voisinage de New-Westminster, (C.-A.)?
2. Dans l'affirmative, quel est le nom de la réserve?
3. A-t-on aliéné une partie de cette réserve?
4. Dans l'affirmative, combien d'acres a-t-on vendus et à qui?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1 et 2. La réserve de New-Westminster, comprenant trois parcelles de terre, dans les limites de la ville de New-Westminster, contenant 22 acres quarante-huit centièmes; la réserve de Poplar Island, sur le bras gauche du fleuve Fraser, vis-à-vis de New-Westminster, contenant 27 acres un dixième, et la réserve n° 8, sur la rive gauche du fleuve Fraser, vis-à-vis de New-Westminster, contenant 4 acres soixante-huit centièmes.

3 et 4. Non.

## COUPE DE BOIS, SASKATCHEWAN-EST.

M. BOYCE (par M. Taylor) demande :

1. A qui et quand la coupe de bois n° 42, dans la Saskatchewan-est, a-t-elle été accordée; et à quelles conditions?

2. Qui en sont les propriétaires actuels?

3. Les conditions auxquelles l'octroi en a été fait ont-elles, jusqu'à ce jour, été remplies?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. a). A MM. W. J. Ferguson, John McQuarrie et Samuel Grigg ;

b) Le 20 mars 1882. c). Aux conditions énoncées dans les règlements en vigueur à cette époque et qui exigeaient, en autres choses, le paiement d'une redevance de $5 par mille carré, celui des droits de coupe sur le bois de haute futaie abattu, l'arpentage, etc.

2. MM. Samuel Grigg et D. S. Perrin.

3. Oui.

## ARRIVAGES D'IMMIGRANTS.

M. MONK (par M. Bergeron) demande:

1. Combien est-il arrivé d'immigrants au Canada , durant les trois mois terminés le 30 juin 1907?

2. A combien d'immigrants a-t-on refusé l'admission, durant cette période, et combien en a-t-on rapatrié?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1) Durant les trois mois finissant le 30 juin, 1907, il est arrivé au pays, par voie des ports maritimes, 105,512 immigrants.

Durant les mêmes mois, 21,859 immigrants sont venus des Etats-Unis.

2) On a refusé l'admission à 211 immigrants arrivés par voie des ports maritimes et on en a rapatrié 164.

On a refusé l'admission à 3 immigrants venant des Etats-Unis et un seul a été rapatrié.

## DRAGAGE A NICOLET, ETC.

M. MONK demande :

1. Quelle est la totalité des montants dépensés depuis le 1er décembre 1904 jusqu'au 1er février 1908 pour travaux de dragage a) à ou près l'entrée de la rivière Nicolet, b) à Port-Saint-François, c) à la rivière Godfroi, d) aux quai 1) de Saint-Angèle, 2) de Bécancour, 3) de Gentilly et 4) de Saint-Pierre-les-Becquets?

2. A-t-on demandé des soumissions, pour ces travaux, par annonces publiées dans les journaux? dans quels journaux?

3. Les travaux ont-ils été exécutés par le concurrent qui s'en est chargé?

4. Quel est le nom de l'entrepreneur qui a exécuté les travaux de dragage dans chaque localité, et quel est le montant reçu par chaque entrepreneur pour les travaux faits?

5. Quel est le nom de l'inspecteur des travaux dans chaque cas, le salaire accordé à chacun d'eux et le montant total reçu par chacun d'eux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je prierais l'honorable député de transformer sa question en motion.

M. L'ORATEUR : Réservé à titre de motion en obtention d'un rapport.

## LE JUGE FORBES.

M. TAYLOR demande :

1. A-t-on appelé l'attention du département de la Justice sur la situation professionnelle et le caractère de Frederick Fraser Forbes, juge de district dans la province de la Saskatchewan, tel que mentionné dans les Territorial Reports, vol. 2, aux pages 410, 423 et 447?

2. Dans l'affirmative, quelle mesure le département se propose-t-il de prendre ou a-t-il prise à l'égard de cette affaire?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) :

1) Seulement par la question posée dans cette Chambre, le 3 du courant.

2) Il n'a été pris aucune initiative à cet égard. Les compte rendus des tribunaux cités établissent que la dette en question avait été payée, à cette époque. Cela remonte à plus de onze ans, et il n'y a plus lieu de prendre l'initiative.

## TUNNEL INTERNATIONAL—DROITS DE DOUANE.

1. Les matériaux employés pour la construction de l'extrémité canadienne du tunnel international, à Windsor, (Ontario), sont-ils admis au Canada en franchise douanière?

2. A-t-on apporté quelque modification aux lois ou aux règlements des douanes pour permettre l'entrée au Canada de tels matériaux en franchise?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les matériaux employés dans la construction de l'extrémité canadienne du tunnel international, à Windsor (Ontario) sont admis en franchise douanière, en conformité de l'article 596 du tarif douanier de 1907.

2. L'item 596 du tarif douanier de 1907 est une disposition nouvelle. La remise du droit sur les matériaux entrant dans la construction des ponts et des tunnels de caractère international s'effectuait jadis par voie de décret du conseil, sous l'empire de la loi d'audition.

## COOPER ET WHITE.

M. LANCASTER demande :

1. Quel loyer MM. Cooper et White, ou tout autre locataire, paient-ils au Gouvernement pour l'occupation du terrain d'environ 400 acres, près la ville de Welland, acheté en vue de permettre l'enlèvement du pont Quaker, sur le canal Welland?
2. Combien de temps le bail ou les baux ont-ils à courir, et à quelles dates ont-ils été respectivement passés?
3. Le loyer a-t-il été payé intégralement jusqu'à ce jour; et, dans la négative, quel est le montant des sommes dues, et qui les doit?

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

1. Une superficie de 290 acres a été cédée à bail à la compagnie de la ferme d'élevage de Riverside, représentée par MM. R. Cooper et A. F. White, moyennant un loyer de $200 par année, payable d'avance le 1er février.
2. Le bail est durant bon plaisir, et a été passé le 10 mars 1905. Le terme commence le 1er février 1905.
3. Le loyer est acquitté jusqu'au 31 janvier 1908.

## LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON (par M. Taylor) demande :

Combien de fusils Ross les commandants de districts ont-ils signalés comme inutilisables?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Millice et de la Défense) : Aucun fusil Ross n'a été signalé comme inutilisable ou impropre à l'usage, sauf celui auquel il est arrivé un accident par suite de manipulations indiscrètes, à Eastman (P.Q.). D'autre part, 594 fusils de divers districts militaires ont été signalés par l'inspecteur des armes portatives comme nécessitant des réparations et comme étant "facilement réparables."

## BOIS SUR LES COTEAUX AUX CYPRES.

M. J. D. REID (par M. Taylor) demande : mande :

1. Le ministère de l'Intérieur a-t-il été informé que les bois couvrant les côteaux aux Cyprès dans l'Alberta et la Saskatchewan sont dévastés par les propriétaires de scieries et autres personnes?
2. Le département se propose-t-il de conserver ces bois pour l'utilité des colons?
3. Dans l'affirmative, quelles mesures vont être prises, pour que les colons puissent compter sur un approvisionnement constant de bois de chauffage et de construction?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. Il a été représenté au département de l'Intérieur que le bois sur les buttes aux Cyprès s'épuisent rapidement.
2. Oui.
3. Il a été établi une réserve forestière couvrant la moitié sud du 8e township, du 3e rang à l'ouest du 4e méridien, et l'on se propose de faire faire, dans le cours de cette année, par le bureau des forêts, une exploration minutieuse du reste de ce massif, en vue de déterminer quelles autres mesures il reste à prendre.

## CAMP MILITAIRES DANS LES TOWNSHIPS DE L'EST.

M. WORTHINGTON (par M. Taylor) demande :

1. En quel mois de cette année auront lieu les manœuvres militaires dans les cantons de l'Est?
2. Sera-ce à la même date que dans les autres parties du Canada?
3. Quelles mesures se propose-t-on de prendre à cet égard?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1), 2) et 3) Les mesures à prendre en vue des camps d'exercice dans les townships de l'Est, et dans les divers districts militaires, sont à l'étude.

## BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.

M. WM WRIGHT demande :

1. La construction du toit et la réfection du bureau de poste à Ottawa sont-elles terminées?
2. Quelle a été la dépense jusqu'ici?

L'hon. WM. PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Elle a été de $208,000.

## M. WILLIAM H. HOPPINS.

M. WM WRIGHT demande :

M. Hoppins de Parry-Sound est-il à l'emploi du Gouvernement? Dans l'affirmative, quel est son emploi et quels sont ses appointements?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Un certain Wm H. Hoppins est employé en qualité de douanier suppléant à Parry-Sound, et ses appointements sont sur le pied de $700 par année.

## M. E. A. WALLBERG ET LA COMPAGNIE DU BETON ARME.

M. BOYCE (par M. Taylor) demande :

1. Quelles entreprises ont été adjugées par le Gouvernement en 1903, par l'entremise du département de la Marine et des Pêcheries ou de tout autre département, à E. A. Walberg, de Montréal?
2. Quelle a été la date d'adjudication et quelle était la nature du travail dans chaque cas?
3. Quel a été le prix d'adjudication dans chaque cas?
4. Quelles sommes ont été payées aux entrepreneurs, dans chaque cas?

5. Des soumissions ont-elles été demandées dans chaque cas? Dans l'affirmative, quels étaient les autres soumissionnaires?

L'hon. L. P. BRODEUR :

1. Il n'a pas été adjugé d'entreprises par le département de la Marine et des Pêcheries à M. E. A. Wallberg, de Montréal ; mais il a été conclu avec la compagnie " Steel Concrete ", dont M. Wallberg est le président, des marchés, a) pour la construction de phares circulaires en béton armé à Matane, au cap de la Madeleine et à Métis, dans la province de Québec ; b) pour la construction d'un phare circulaire en béton armé à la petite île de Hope (Nouvelle-Ecosse).

2. a). Adjugé le 1er septembre 1906. L'entreprise à Matane consiste en une tour de béton armé, d'un diamètre de 10 pieds 2 pouces et d'une hauteur de 50 pieds, au prix de $3,600 ; au cap de la Madeleine, en une tour semblable de 40 pieds de hauteur, au prix de $3,300 ; et au Petit Métis, en une tour semblable, de 60 pieds de hauteur, au prix de $3,900. b) Adjugé le 27 septembre 1906, une tour en béton armé, d'un diamètre de 10 pieds 6 pouces, et d'une hauteur de 75 pieds, au prix de $4,950, et complétée par une nouvelle convention au printemps de 1907, en vue du renforçage de la tour, de manière à permettre qu'on y installe un fanal et des appareils plus lourds et plus grands que ceux qu'on se proposait d'y mettre d'abord. La convention nouvelle stipulait le renforcement et le prolongement des arcs-boutants jusqu'au sommet de la tour, et renforcement de la partie supérieure, et stipulait également la liaison effective des nouveaux ouvrages avec les anciens, moyennant une somme de $2,300, soit un total de $7,250.

3. Répondu sous le numéro 2.

4. Les entrepreneurs dans chaque cas ont reçu les sommes mentionnées ci-dessus conformément aux soumissions.

5. Il n'y a pas eu appel de soumission dans le cas de l'entreprise pour les travaux à la petite île de Hope. Dans les autres cas il y a eu appel public de soumissions et la compagnie " Steel Concrete " a été seule à soumissionner.

M. STAPLES (par M. Taylor) demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il adjugé des entreprises à E. A. Wallberg?

2. Dans l'affirmative combien et de quelle nature.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries :

1. Oui.

2. Une. Entreprise d'exhaussement du phare circulaire de la pointe Heath, sur l'île d'Anticosti, au moyen de béton armé pour le mur et le revêtement, et allonge en bois ; prix d'adjudication, $6,095.

M. BOYCE.

LE STEAMER " SPEEDY ".

M. BENNETT demande :

Quelle somme a-t-il été dépensé par le département des Travaux publics, sur le steamer " Speedy ", depuis le 30 mars 1907 jusqu'aujourd'hui, pour réparation, frais d'entretien, salaires et le reste

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : La dépense a été de $17,-233.20.

PETITION DE JAMES GUNNIP.

M. A. A. McLEAN demande :

1. Le ministre des Chemins de fer a-t-il reçu une demande d'indemnité de la part de James Gunnip, vieillard naguère à l'emploi du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, lequel pendant qu'il était au service de l'Etat, a été victime d'un accident qui a nécessité sa mise à la retraite?

2. Dans l'affirmative, quelle réponse le Gouvernement se propose-t-il de donner?

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

1. Oui ; il a été reçu une lettre de James Gunnip demandant une subvention en raison de blessures subies pendant qu'il était au service du chemin de fer.

2. La loi n'autorise aucune subvention en pareil cas.

QUAI A GARTHBY (P.Q.).

M. W. J. ROCHE (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement construit-il un quai à Garthby, Québec?

2. Le Gouvernement a-t-il envoyé un nommé Midraud pour examiner le quai de Garthby? Dans l'affirmative, à quelle date?

3. Midraud s'est-il transporté à Ayer's-Cliff, Hatley-nord ou à quelque autre endroit dans le comté de Stanstead, depuis le 23 janvier 1908, pour affaires du Gouvernement?

4. Dans l'affirmative, pour quelles affaires?

L'hon. WM. PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2 et 3. Il n'y a personne du nom de Midraud d'employé au département des Travaux publics.

M. JOSEPH RIOPELLE ET L'ACHAT DES NOUVEAUX EDIFICES PUBLICS.

M. BENNETT demande :

1. Combien a-t-il été payé à Joseph Riopelle comme rémunération de services dans l'acquisition d'immeubles sur la rue Sussex et l'avenu Mackenzie, en vue de la construction de bureaux publics?

2. S'il lui a été payé certaines sommes, comment en a-t-on fait le calcul, à titre de commission ou autrement?

L'hon. WM. PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Il a été payé en tout jusqu'aujourd'hui, $4,767.

2. A titre de commission.

## AGENTS D'IMMIGRATION .

M. URIAH WILSON demande :

1. Quels sont les noms de tous les agents d'immigration à qui des commissions ont été payées par ce Gouvernement sur les différentes classes d'immigrants, énumérées dans l'arrêté du conseil du 19 février 1907?

2. Dans quel pays chacun de ces agents d'immigration réside-t-il?

3. Quelle somme totale de commission a été payée à chaque agent entre le 19 février 1907 et le 1er février 1908?

4. Combien d'immigrants ont été dirigés sur le Canada par chacun de ces agents?

5. Chaque agent fait-il rapport, au Gouvernement, du nombre d'immigrants envoyés par lui ou le Gouvernement fait-il un rapport à l'agent, comme cela a eu lieu pour la "North Atlantic Trading Company"?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1 et 2. En France :

MM. Currie et cie, Paris.
MM. Pitt et Scott, Paris.
MM. Hernu, Péron et cie, Paris.
(Chacun des agents ci-dessus a dix ou douze sous-agents.)

En Belgique :
P. Canon, Anvers.
H. Debenham, Anvers.
MM. Raydt et Bryunseels, Anvers.
Fedor Barns, Anvers.
Agent général du Canadien du Pacifique.
M. G. Frendberg, Anvers.
G. Schyns, Anvers.

En Norvège :
Albert Raffel, Christiania.
Oluf Ruud, Trondhjem.
Charles Bennett, Christiania.
R. Solem, Trondhjem.
Olaf Rasch, Christiania.
A. Litland, Strandgaden.

En Suède :
C. J. Edenhom, Gothebourg.
L. Anderson, Malmo.
C. A. Lundberg, Gothebourg.
Sam. Larsson, Gothebourg.

Au Danemark :
A. Turkelsen, Copenhague.
J. Rath, Copenhague.
Joachim Prahl, Copenhague.

En Hollande :
H. Hartevelt, Rotterdam.
John Otten et Toon, Rotterdam.
Devries et cie, Amsterdam.
Hoyman et Schuurman, Amsterdam.
Anglo-Continentales Reise-Bureau, Rotterdam.

En Russie :
A. S. Williams (Northern Steamship Co.), Saint-Petersbourg.

3. Du 19 février 1907, au 1er janvier 1908 :

| | | |
|---|---|---|
| L. Onderson, Suède | £ | 17 |
| Chas. Bennett, Norvège | | 69 |
| Fedore Berns, Belgique | 43 | 10 |
| R. Cannon, Belgique | 49 | 15 |
| J. M. Currie et cie, France | 49. | 5 |
| C. J. Edenholm, Suède | 81 | 10 |
| M. G. Frendberg, Belgique | 3 | 5 |
| Hernu, Peron et cie, France | 114 | 101 |
| Hoyman et Schuurman, Hollande. | 36 | 101 |
| S. Larsson, Suède | 11 | |
| A. Litland, Norvège | 4 | 10 |
| C. A. Lundberg, Suède | 55 | 5 |
| Pitt et Scott, France | 16 | 10 |
| J. Prahl, Danemark | 19 | |
| A. Raffel, Norvège | 40 | 15 |
| O. Rasch, Norvège | 6 | 15 |
| J. Rath, Danemark | 37 | 5 |
| MM. Raydt et Bryunseels, Belgique | 4 | |
| O. Rund, Norvège | 94 | 15 |
| R. Solen | 129 | 10 |
| A. Terkeisen | 49 | 15 |
| | £933 | 5 |

4) Le Gouvernement n'a pas l'état complet du nombre des immigrants envoyés au Canada par chaque agent.

5) Les agents font rapport des noms de ceux pour lesquels il est réclamé une prime ou commission.

## NOUVEAU BUREAU DE POSTE DE GLENCOE (ONTARIO).

M. CLEMENTS demande :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de construire un nouveau bureau de poste à Glencoe (Ontario)?

2. Dans l'affirmative, le contrat a-t-il été donné, à qui et quel est le coût estimatif de la construction?

3. Un emplacement a-t-il été acheté pour cet édifice? Dans l'affirmative, quel est le nom du vendeur? Quel a été le prix d'achat?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1) Il a été reçu au département des Postes une pétition demandant la construction d'un édifice public à Glencoe, laquelle a été transférée au département des Travaux publics, le 15 avril 1907.

2) Non. Il n'a pas encore été préparé de plans.

3) a) Oui ; b) P. D. Keith ; c) $1,250.

## INSPECTION DES CONSERVES ALIMENTAIRES.

M. J. D. REID demande :

Le département voit-il à faire observer les articles 26 et 27 de l'Acte relatif à l'inspection des viandes et conserves alimentaires? Dans la négative, pourquoi pas?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Evidemment la question a trait non pas aux articles 26 et 27 de l'acte, mais aux articles 26 et 27 du règlement. On voit à faire observer ces articles du règlement en ce qui regarde les produits des établissements désignés dans le décret du Conseil comme restant sujets à l'inspection aux termes de l'acte.

SAISIES EFFECTUEES PAR LES FONCTIONNAIRES DE L'ACCISE.

M. BARR demande :

1. Qui a opéré les saisies ordonnées par le département du Revenu de l'intérieur, durant les exercices financiers 1906 et 1907, à Cornwall, London, Ottawa, Sainte-Catherine, Toronto, Joliette et Montréal; et quels effets ont été saisies?
2. Quels sont les noms de la personne ou des personnes dont les effets ont été saisis?
3. Quelle somme a rapporté la vente des effets ainsi saisi, à l'enchère publique, ou par vente privée?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'Intérieur) : Il faudra toute une semaine pour préparer la réponse à cette question. Je prie l'honorable député (M. Barr) de la laisser au feuilleton comme avis de motion en vue de la production d'un état.

M. l'ORATEUR : C'est entendu.

DEPENSES DU GOUVERNEMENT DANS LE COMTE DE QUEBEC.

M. ROBITAILLE demande :

1. Combien a-t-il été dépensé par l'Etat pour des fins d'intérêt local, dans le comté de Québec, depuis dix-huit ans?
2. A quelles fins particulièrement ces deniers ont-ils été affectés?

M. l'ORATEUR : Cette question reste au feuilleton comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

REPONSES TRANSMISES DE KENT-OUEST A DES QUESTIONS FORMULEES SUR LE COMPTE D'IMMIGRANTS.

M. CLEMENTS demande :

Du nombre total des cultivateurs de Kent-ouest à qui le département avait fait tenir des demandes d'informations, croyant qu'ils avaient reçu des immigrants par l'intermédiaire de ses agents, combien ont renvoyé les formules, ou informé le ministre qu'ils n'ont jamais reçu d'immigrants par l'entremise desdits agents?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Les copies de toutes les réponses reçues de cultivateurs de Kent-ouest se trouvent comprises dans l'état No 109.

IMPORTATIONS DE PETITS POIS FRANÇAIS.

M. MARSHALL demande :

Quelle quantité de petits pois en boîtes a-t-il été expédié de France au Canada, dans le cours de l'exercice financier clos en 1907, et quelle en était la valeur?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) : Je regrette de ne pouvoir fournir ce renseignement à l'honorable député (M. Marshall). Les statistiques relatives aux articles en question se trouvent englobées avec d'autres dans les rapports qui nous sont adressés ; pour les obtenir séparément, il nous faudrait écrire aux divers bureaux, et l'état, je le crains, ne pourrait être complété avant la fin de la présente session.

LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande :

1. Durant l'anné terminée le 31 décembre 1907, la pratique du tir à la cible par la gendarmerie à cheval royale du Nord-Ouest, avec le fusil Ross, a-t-elle été suspendue?
2. Dans l'affirmative, par orde de qui, et pour quelles raisons?
3. Ordre a-t-il été donné de renvoyer à l'intendance les fusils Ross dont était armée la gendarmerie à cheval royale du Nord-Ouest?
4. Dans l'affirmative, pour quelle raison?
5. De combien d'espèçes de fusils se trouve maintenant armée cette force constabulaire?
6. Le Gouvernement se propose-t-il d'armer du fusil Ross cette gendarmerie?
7. Dans l'affirmative, quand ces fusils seront-ils mis entre ses mains, et quel sera le type ou modèle de ces fusils?
8. Y a-t-il eu, dans les rapports de cette gendarmerie, des plaintes au sujet de l'infériorité des cartouches destinées à ses revolvers?
9. Dans l'affirmative, qui les a manufacturés?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre de la Milice) :

1) Oui.
2) Ils ont été remis en magasin ou échangés.
3) Oui.
4. Pour être échangés contre un modèle amélioré.
5) Carabines Winchester, 804 ; fusils Lee-Enfield, 220 ; Lee-Metford, 204.
6. Oui.
7. En suspens.
8) et 9) Oui, mais seulement en ce qui regarde le capsulage d'un envoi d'essai provenant de l'usine d'Eley frères, Angleterre.

M. H. J. MOBERLEY.

M. LAKE demande :

Quelles sommes ont été payées à H. J. Moberley, de Prince-Albert, du 1er janvier 1905 jusqu'aujourd'hui, par le département de l'Agriculture ou celui de l'Intérieur, pour travaux de recensement ou autres services; avec indication des sommes, dates de paiement et nature des services dans chaque cas.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Les services de H. J. Moberley, en qualité de guide, ont été retenus par M. James Flett, un des recenseurs en 1900. Il lui a été payé par M. Flett, le 28 juillet 1906, la somme de $59.75, et, par le département, en règlement de compte, à la suite de son rappel, $34.25, le 11 juin 1907.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le département de l'Intérieur n'a rien payé de ce chef.

## CONGELATEUR DE BOITTE A NORTH-SYDNEY.

M. SPROULE demande :

1. Le Gouvernement a-t-il contribué à la construction d'un congélateur de boitte ou entrepôt d'emmagasinage frigorifique à North-Sydney?
2. Dans l'affirmative, jusqu'à quel chiffre, et à qui l'argent a-t-il été payé?
3. Qui a surveillé l'érection de cette bâtisse?
5. Quel en a été le coût?
6. Sur le terrain de qui la bâtisse a-t-elle été érigée?
7. Tous les matériaux et la main-d'œuvre ont-ils été payés?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1) Oui.

2) Il a été payé $2,000 à la société pour la conservation de la boitte des pêcheurs du nord du Cap-Breton.

3) Peter Macfarlane, fonctionnaire préposé à la formation des sociétés de pêcheurs pour la congélation de la boitte.

4) Non.

5). La somme de $4,142.39.

6). Sur le terrain obtenu par l'intermédiaire de la société.

7). Oui, pour ce qui est du département. C'est la société qui est responsable des comptes individuels.

## RESERVE DES INDIENS DE DOKIS.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Les Indiens ont-ils rétrocédé ou promis de rétrocéder leurs droits sur la réserve de Dokese ou Dokis?
2. Dans l'affirmative, pour quelle compensation, à quelle date et en vertu de quels arrangements?
3. Qui a agi au nom du Gouvernement dans les négociations relatives à cette cession?
4. Quelqu'un, agissant au nom de particuliers ou de sociétés, a-t-il prêté son concours dans ces négociations?
5. Le Gouvernement a-t-il institué une enquête au sujet des circonstances dans lesquelles cette opération a été faite?
6. Quelle est la superficie de cette réserve?
7. Quelle quantité de bois, et de quelle nature, est censée contenir cette réserve?
8. Le Gouvernement a-t-il fait faire un relevé ou une évaluation des bois contenu dans cette réserve? Dans la négative, se propose-t-il de le faire?
9. Le Gouvernement a-t-il l'intention de concéder cette réserve? Dans l'affirmative, de quelle manière et à quelles conditions?
10. De quelle manière va-t-on sauvegarder l'intérêt public quant au bois de cette réserve?
11. Quelle est la valeur estimative de la réserve ou du bois qui s'y trouve?
12. Où est située cette réserve?

L'hon. FRANK OLIVER : (Ministre de l'Intérieur) :

1. Les Indiens n'ont pas renoncé à leur réserve. Ils ont consenti à céder leur titre au bois de pin qui s'y trouve, mais la cession n'a pas encore été ratifiée par le Gouvernement.
2. Les Indiens doivent recevoir 10 p. 100 du produit de la vente, payables après que la vente aura été effectuée.
3. L'agent des Indiens sur la réserve.
4. Non.
5. Non.
6. 30,000 acres.
7. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement à cet égard.
8. Le Gouvernement n'a fait faire récemment ni arpentage ni estimation de la valeur du bois, mais il le fera avant la vente.
9. Le Gouvernement se propose de disposer du bois de cette réserve à l'enchère publique.
10. Le devoir du Gouvernement est de protéger les intérêts des Indiens et il le fera en prenant les moyens d'obtenir le plus haut prix possible pour ce bois.
11. Le Gouvernement n'a pas fait faire récemment l'estimation de la réserve ni du bois qui s'y trouve.
12. La réserve est située sur la rivière au Français, près du lac Nipissing, dans la province d'Ontario.

M. BENNETT : La vente se fera-t-elle à l'enchère ou par soumissions ?

L'hon. M. OLIVER : Au cas où la cession serait ratifiée, la vente se fera à l'enchère publique.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de toutes investigations et demandes de tous baux, contrats ou conventions, cessions, correspondance et papiers de toute nature se rapportant à l'octroi de privilèges d'exploitation de mines de houille dans la section 11, township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.— M. Ames.

Copie de toute correspondance, de tous baux ou autres documents ayant rapport à la location ou au projet de location des chutes Kanaski, sur la rivière de l'Arc.

Copie de toute la correspondance et de tous documents se rapportant à la vente ou à l'aliénation de 1,000 acres, ou de terres quelconques, en faveur de la " Calgary Power and Transmission Company, Limited ".

Etat faisant connaître le nombre approximatif d'acres de terres et de territoire contenus dans la réserve des Indiens Stony, tenus en fidéicommis pour les Indiens; mentionnant les quantités respectives de chaque côté de la rivière de l'Arc.—M. J. D. Reid.

Etat faisant connaître les sommes payées au cours des exercices 1905-1906 et 1906-1907 par tout département ministériel à la " Steel Concrete Company, Limited "; pour quel objet ces paiements ont été faits; quelles commandes sont actuellement exécutées pour travaux à faire ou pour matériaux à fournir par ladite compagnie; quel est le montant total payable à cet effet.—M. Boyce.

Copie de toutes demandes d'homesteads ou acquisition de terres, rapports, actes de concession ou de vente, correspondance entre le département de l'Intérieur et le ministre de l'Intérieur et toute personne quelconque, et aussi copie de papiers de toute nature concernant la vente ou l'affermage des droits de surface, de mines, de coupes de bois ou tous autres droits se rapportant au ¼ nord-ouest de la section 8, township 53, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.—M. Ames.

Etat faisant connaître quelles terres ont été mises à part pour des fins de pâturages ou d'acquisition par le moyen d'irrigation, dans la zone décrite comme suit: township 12 à 19 inclusivement, dans les rangs 15 à 21, les deux inclusivement à l'ouest du 4e méridien; quand ces terres ont été ainsi mises à part, et pour quelle période de temps le Gouvernement se propose de maintenir telle réserve.—M. Lennox.

Etat faisant connaître relativementà chacun des blocs ci-dessous mentionnés, et que le Gouvernement a concédés à titre de terrains houillers, savoir: les sections 2, 4, 9, 15, 17 et 28, township 7, rang 3, à l'ouest du 5e méridien; quand et de qui a été reçue la première demande d'achat; quand et à qui la première concession de droits miniers a été faite; quels transferts de droits ont été enregistrés; qu'elles étaient les dates de ces transferts, et quand ils ont été enregistrés dans le département; qui, à la connaissance du département, est le propriétaire ou l'occupant actuel; quels sont les noms et les adresses de chaque compagnie ou personne ci-dessus mentionnée.—M. Ames.

Etat faisant connaître, en ce qui concerne chacun des blocs ci-dessous mentionnés que le Gouvernement a concédés comme terrains houillers, savoir: la section 13, township 9, rang 4, à l'ouest du 5e méridien; la section 16, township 11, rang 4, à l'ouest du 5e méridien; section 20, township 12, rang 4, à l'ouest du 5e méridien; section 5, township 13, rang 4, à l'ouest du 5e méridien; la section 21, township 19, rang 7, à l'ouest du 5e méridien; quand et par qui a été faite la première demande pour droit d'acquisition; quand et à qui a été fait l'octroi primitif de droits miniers; quels transferts ont été enregistrés, quelle est la date de chaque transfert et la date de son enregistrement; qui en est le propriétaire ou occupant; quels sont les nom et adresse de chaque compagnie ou personne visée ci-dessus.—M. Ames.

Copie de toutes demandes, de tous baux, cessions, correspondance et documents de quelque nature que ce soit concernant l'octroi ou la vente de droits miniers dans les sections 17, 20, 21, 28, 29, 32 et 33, township 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.—M. Perley

Etat faisant connaître le nombre de saisies ordonnées par le département du Revenu de l'intérieur, en 1906 et 1907; le nom de la personne ou des personnes qui ont opéré la saisie; la description et la quantité des effets saisis; le nom des personnes dont les effets ont été saisis; de quelle manière on a disposé des effets saisis, soit à l'enchère publique, soit par vente privée, et la somme réalisée.—M. Barr.

Etat donnant une liste de coupes de bois accordées entre le 15 juillet et le 1er juin 1904, avec le nombre des soumissionnaires en chaque coupe de bois; les dates des avis publics et de l'ouverture des soumissions en chaque cas.—M. Crawford.

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE A L'OCTROI DE CONCESSIONS FORESTIERES SUR LA RIVIERE DE LA PAIX.

M. SAM. HUGHES demande le dépôt :

D'une copie de toutes lettres, de tous télégrammes, rapports, propositions, soumissions ou communications de toute nature concernant l'octroi de 16 townships et de certaines coupes de bois dans la région de la rivière de la Paix, comme il est dit dans une motion du 15 janvier dernier, référence 102.

Je désirerais ajouter les mots " décrets en conseil " avant le mot " lettres " et remplacer les mots " ordre de la Chambre " par " adresse ".

L'hon. M. OLIVER : Je crois que tous les documents relatifs à cette affaire, du moins jusqu'à une certaine date de la dernière session, ont déjà été déposés. Je crois qu'il serait préférable que mon honorable ami modifie sa motion en ajoutant " ceux qui ne sont pas déjà déposés."

M. SAM. HUGHES : J'accepte.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX SOMMES PRODUITES PAR LA VENTE DES TERRES PUBLIQUES .

L'ordre du jour appelle l'examen de la motion inscrite par M. Lake, tendant au dépôt :

D'un état faisant connaître combien d'argent et de certificats le Gouvernement a reçu de la vente des terres, mines, minéraux et bois dans chacune des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, au cours des périodes suivantes: a) du 1er juillet 1896 au 30 juin 1905; b) du 1er juillet 1905 au 31 décembre 1907.

M. LAKE : Quand j'ai posé cette question l'autre jour l'honorable ministre m'a demandé de lui donner une autre forme, et j'espère l'avoir redigée de manière à ne causer aucun embarras au département. Je demande qu'on fasse une distinction entre les différentes provinces afin que chaque bureau des terres n'ait à faire rapport que de sa propre comptabilité.

L'hon. M. OLIVER : Je ferai observer que l'agence de Battleford s'étend à la province d'Alberta, et qu'en demandant un état, par agence, dans ce cas, la distinction par province ne sera pas faite.

M. LAKE : Je le sais, mais je désire avoir un état par chaque agence.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE A LA VENTE DES TERRES PUBLIQUES DANS LE NORD-OUEST.

M. LAKE demande le dépôt :

D'un état faisant connaître quelle est approximativement la superficie totale des terres publiques que le Gouvernement a concédées dans chacune des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, entre le 1er juillet 1896 et le 30 juin 1905, en faisant la distinction entre les terres propres: 1) aux fins agricoles; 2) aux fins de pâturages; 3) aux fins d'irrigation; 4) aux fins d'exploitation forestière; 5) à l'extraction du charbon; les mêmes renseignements relatifs à la période écoulée entre le 1er juillet 1905 et le 31 décembre 1907.

L'hon. M. OLIVER : Je tiens à faire observer à l'honorable député que la préparation de cet état exigera un long travail de compilation. Bien que la question soit facile à poser, il est très difficile d'y répondre. Si, après cette explication, mon honorable ami insiste, je ferai préparer l'état demandé.

M. LAKE : Je me contenterais d'un état par agence.

L'hon. M. OLIVER : Ce serait la même chose.

M. LAKE : Réservons la question, je verrai ce qu'il y a à faire.

(La motion est amendée et adoptée.)

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX DEPENSES FAITES DANS LES PORTS DE MONTREAL ET DE QUEBEC.

M. ROBITAILLE demande le dépôt :

D'un état faisant connaître, combien d'argent a été dépensé dans le cours des dernières cinquante années, au port de Montréal: 1) pour quais; 2) pour dragage dans le port; 3) pour amélioration du transport, en élévateurs à grain, voies de garage, etc.; 4) pour dragage entre Montréal et Québec; combien d'argent a été dépensé, durant les dernières cinquante années, au port de Québec.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Mon honorable ami insiste-t-il pour que cette motion soit adoptée ?

L'hon. M. FIELDING : Il faudra remonter à cinquante ans.

L'hon. M. PUGSLEY : Bien avant la Confédération. Mon honorable ami pourrait peut-être modifier sa motion de manière à la limiter à ces dernières années, ou du moins à la Confédération.

M. HENDERSON : Disons depuis dix ans.

L'hon. M. PUGSLEY : De puis dix ou quinze ans.

M. ROBITAILLE : Un simple relevé des crédits votés n'entraînerait pas un énorme travail.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami ne doit pas oublier que sa motion remonte à bien au delà de la Confédération.

M. ROBITAILLE : Disons depuis la Confédération.

L'hon. M. PUGSLEG : Avec cette restriction, nous pouvons y arriver.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

## QUESTION RELATIVE A L'EXAMEN DES PIECES ORIGINALES.

M. AMES : Avant que la Chambre passe à la discusssion des motions, je demande la permission de poser une question à l'honorable ministre de l'Intérieur. Je désirerais savoir s'il a donné des instruction au personnel de son département à l'effet qu'aucun des documents demandés par le comité des comptes publics ne puisse être examiné par les députés, sauf quand le comité des comptes publics est en séance.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'EMPLOI DE L'ALCOOL POUR DES FINS INDUSTRIELLES.

M. D. W. BOLE (Winnipeg) propose l'adoption d'un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre, considérant que les règlements qui exigent l'entreposage pendant deux ans de l'alcool après sa distillation tendent à créer un monopole sur ce produit et à en augmenter le prix sans augmenter son utilité pour la fabrication des préparations médicinales et pharmaceutiques, parfums, produits chimiques, teintures et recherches scientifiques;

Considérant que l'alcool à l'état de breuvage coûte au Canada plus de vingt fois le prix de la production initiale et que ce prix élevé tend en conséquence à restreindre le développement des susdites branches de commerce et qu'il empêche son usage comme agent économique dans le champ plus étendu des entreprises industrielles;

Exprime l'avis que le Gouvernement devrait nommer une commission chargée de faire une enquête et un rapport sur les moyens à prendre pour que l'alcool puisse être plus généralement employé pour des fins scientifiques et industrielles légitimes, sans augmenter le danger de son usage comme breuvage.

Je désire, monsieur l'Orateur, entretenir la Chambre quelques instants, cet après-midi, de la question de l'alcool à prix réduit pour les fins médicinales, pharmaceutiques et industrielles. En provoquant un débat sur cette question, je me rends compte que je heurte les préjugés qui existent dans l'esprit de beaucoup de gens contre l'alcool ; ces gens croient que l'alcool est le principe actif et néfaste de toute intoxication et que, n'ayant pas d'autre usage, il doit être relégué dans l'endroit le plus sûr possible. Je

sais parfaitement, comme tous mes honorables collègues, que l'alcool est un article dangereux, si on en abuse.

D'un autre côté, il faut admettre que l'alcool pur, convenablement utilisé, est un des agents les plus précieux qui aient été donnés à l'homme. C'est un produit à la fois utile et dangereux.

Je ne me propose pas, monsieur l'Orateur, de demander d'en propager l'usage comme breuvage. Je n'ai pas l'intention de traiter la question des boissons alcooliques comme le whisky, l'eau de vie, le genièvre ; je me bornerai à traiter de l'alcool pur, tel qu'il est utilisé et pourrait être utilisé sur une beaucoup plus grande échelle, pour des fins pharmaceutiques, chimiques et industrielles.

La résolution que je viens de proposer contient deux allégations qui ont déjà été combattues, depuis que l'avis a paru sur l'ordre du jour, par certaines personnes intéressées à les combattre. La première de ces allégations est que l'entreposage de deux ans tend à créer un monopole. Je crois que c'est une proposition vraie de dire qu'un entreposage de deux ans imposé à un produit fabriqué tend à créer un monopole, puisque cette obligation en restreint la fabrication à ceux qui sont financièrement en état d'attendre deux ans avant de mettre leurs produits sur le marché.

La deuxième allégation est qu'à l'heure présente, le prix marchand de l'alcool au Canada est de vingt-cinq fois plus élevé que le coût de production. Quand j'aurai dit qu'on peut acheter de l'alcool en Allemagne pour 22 cents le gallon et à Cuba pour 25 cents—je regrette de n'avoir pas ici la preuve du prix de cet article en Allemagne, mais j'ai la déclaration d'une maison recommandable de l'île de Cuba, cotant l'alcool à 25 cents le gallon—et quand j'aurai dit qu'au Canada le prix de gros de l'alcool, pris à la distillerie est de $4.43 le gallon, et le prix de détail, $4.75, on comprendra que j'ai eu absolument raison de dire que le prix marchand est de vingt-cinq fois supérieur au coût de production.

Si l'on admet qu'on peut acheter de l'alcool en Allemagne, pour 22 cents le gallon, et si on accorde au distillateur un bénéfice de 4 cents, cela donne 18 cents comme prix de revient de ce produit en Allemagne.

Quant à la question de prix, au Canada, je puis dire qu'en 1880, l'alcool en entrepôt, se vendait 59 cents le gallon. En traitant cette question, je ne parle pas, naturellement de l'alcool à preuve, mais de l'alcool comme nous l'entendons dans le commerce, titrant 65 au-dessus de preuve, soit 90 p. 100 d'alcool pur, et quand je parle du gallon, j'entends le gallon impérial. En 1880, l'alcool en entrepôt, pris à la distillerie, se vendait 59 cents le gallon, avant l'acquittement des droits. A la même époque les droits d'accise étaient de $1.28 par gallon ; le prix du gros, à la distillerie, tous droits acquittés était donc, en 1880, il y a 28 ans de $1.87 le gallon. Aujourd'hui le prix en entrepôt est de $1.39 au lieu de 59 cents, il y a 28 ans, les droits d'accise sont de $3.14 par gallon, soit $4.43 pour le prix du gros à la distillerie.

Les droits de douane au Canada sont aujourd'hui d'environ $4 par gallon sur l'alcool titrant 90, ou plus exactement, $3.99 ce qui équivaut, pour les distillateurs canadiens, à une protection de 85 cents par gallon, en plus des droits d'accise.

M. BLAIN : L'honorable député dit qu'en 1880, le prix était de $1.87 le gallon, et de $4.43, tout récemment. Peut-il donner les prix à différentes périodes intermédiaires, pour savoir à quelle époque la hausse s'est produite ?

M. BOLE : J'ai tous ces renseignements sous la main. Il y a eu une hausse graduelle de 10 cents, 15 cents et 25 cents par gallon, depuis 1880 jusqu'à ce jour. Quant à l'élévation des droits, elle ne peut se faire que par un acte du Parlement.

M. SPROULE : L'alcool allemand dont l'honorable député vient de donner le prix, est-il de même nature et de même qualité que celui qui est consommé au Canada ?

M. BOLE : Non. L'alcool généralement employé en Allemagne est fabriqué avec des pommes de terre, mais le droit de douane canadien sur l'alcool de pommes de terre est le même que sur l'alcool de grain. Je suis bien prêt à admettre que l'alcool de grain est un produit supérieur, mais pour les fins industrielles l'alcool de pommes de terre et de mélasse est tout aussi bon. Autant que je sache, la qualité de l'alcool ne fait aucune différence.

Comme je l'ai expliqué, notre tarif douanier de $4 par gallon donne aux distillateurs canadiens une protection d'environ 85 cts. par gallon, en plus du droit d'accise. La loi canadienne permet la fabrication en entrepôt, c'est-à-dire que nous pouvons fabriquer nos produits avec de l'alcool sur lequel les droits ont été acquittés, et lorsque nous fournissons la preuve que ces produits sont exportés, nous avons droit à une remise. Mais pour la consommation intérieure, les droits doivent être acquittés sur tout l'alcool et naturellement tous les produits destinés à la consommation intérieure sont fabriqués avec de l'alcool sur lequel les droits ont été acquittés.

En Angleterre le prix en entrepôt est de 43 cents le gallon, pour de l'alcool sembable à celui que nous fabriquons au Canada—43 cents contre $1.39. Le droit d'accise est de 21 schellings par gallon pour l'alcool titrant 90 p. 100 d'alcool pur et les droits de douane sont de 9 pences en plus, soit une protection pour le distillateur anglais, de 18 cents contre 85 cents, au Canada. En Angleterre les industriels peuvent fabriquer en entrepôt, comme ici, c'est-à-dire qu'ils se servent d'alcool sur lequel les droits ont été acqui-

tés, et quand ils fournissent la preuve que les produits sont exportés, ils ont droit à une remise.

Je tiens à faire remarquer que depuis un certain nombre d'années, il se fait en Angleterre une forte agitation en faveur de l'alcool exempté, pour les fins industrielles. Le Gouvernement finit par comprendre qu'il fallait absolument adopter quelque règlement dans ce sens et certaines lois furent votées pour encourager l'industriel anglais, mais toute l'affaire fut laissée aux fonctionnaires du département et ils établirent une série de règlements tellement sévères que les industriels furent dans l'impossibilité d'exploiter leurs industries en Angleterre et durent aller s'établir en Allemagne. Le résultat a été que les fonctionnaires anglais ont chassé d'Angleterre plusieurs des plus belles intelligences engagées dans des études et des recherches chimiques.

Pendant longtemps l'Angleterre fut au premier rang dans la fabrication des teintures anilines, le traitement des dérivés du goudron et autres industries de cette nature, mais je ne crois pas me tromper en disant qu'aujourd'hui tous ces produits sont fabriqués en Allemagne.

Le prix de l'alcool, en entrepôt, en Allemagne, est de 25 le gallon. Le droit d'accise est de 70 marks par 100 litres, ou 70 cents par gallon impérial. L'alcool employé à des fins mécaniques ou comme combustible est frappé d'un droit d'accise de 6 marks par 100 litres, ou environ 6 cents par gallon et pour l'usage des universités et les recherches scientifiques en général, il est exempté entièrement, sauf une taxe nominale dont je n'ai pas pu me procurer le chiffre exact, mais qui est insignifiante.

Comme résultat de cette grande lattitude, en Allemagne, l'an dernier, il a été consommé 82,000,000 de gallons d'alcool pour des fins industrielles, 95,000,000 de gallons d'alcool dénaturé ont été employés à la production de l'énergie et 67,000,000 de gallons, ou 9 chopines par têtes de la population ont été consommés en boissons.

On voit par là qu'il est possible d'assurer un plus vaste champ à la consommation de l'alcool, sans accroître les dangers provenant de la consommation des boissons alcooliques. Les chiffres que je viens de citer sont une preuve des énormes progrès que le libre usage de l'alcool a fait accomplir à l'industrie en Allemagne. En réalité, l'Allemagne monopolise le marché du monde entier pour les teintures, les produits chimiques de petit calibre, les dérivés du goudron et plusieurs produits chimiques de gros calibre.

Ce chiffre de 95,000,000 de gallons d'alcool dénaturé consommés en Allemagne, nous fait voir aussi l'utilité de ce produit en dehors des spécialités pharmaceutiques.

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'est-ce que je demande par cette résolution ? Je demande :

1°. L'abolition de l'entreposage de deux ans, appliqué à la fabrication des produits pharmaceutiques.

2°. L'abolition des droits d'accise pour les fins industrielles et celles que j'ai mentionnées.

3°. La réduction des droits de douane à 25 cents par gallon, pour les fins industrielles.

4°. La nomination d'une commission ou d'un comité chargé de faire une enquête et un rapport sur les moyens d'opérer ces reformes sans augmenter les dangers d'une plus forte consommation d'alcool sous forme de breuvage.

Je vais maintenant consacrer quelques instants à étudier ces divers sujets dans l'ordre que je les ai nommés. L'entreposage me paraît être absolument inutile en ce qui concerne l'alcool destiné aux fins que j'ai indiquées. Il n'y a aucune utilité à mettre en entrepôt l'alcool destiné à des fins industrielles. Le ministre ne manquera pas de faire observer, ce qui est très exact, qu'il est loisible aux industries de se procurer l'alcool dénaturé à la distillerie même. Oui, mais cela ne peut se pratiquer que sous la surveillance de l'Etat, et il s'ensuit que si les industriels jouissent du privilège de s'alimenter à prix réduit à la distillerie même, les droits de douane et d'accise qui frappent l'alcool restent les mêmes. Et encore les grands industriels sont-ils seuls admis à se prévaloir de ce privilège. Les 3,000 pharmaciens du Canada qui tiennent boutique ouvert tous les jours de l'année et les nombreux hôpitaux du pays ne jouissent pas de cet avantage. La conséquence c'est que, acheté à la distillerie même par changement de wagon, l'alcool en fût revient à $1.43 le gallon, tandis qu'en certains pays on peut l'acheter à 25 ou 30 cents.

M. SPROULE : Comment le garde-t-on aussi longtemps en entrepôt ?

M. BOLE : Actuellement, on l'emmagasine dans des réservoirs en cuivre. Je ne discuterai pas en ce moment la raison d'être de l'entreposage. Pour ma part, je suis convaincu qu'il ne contribue aucunement à la bonification de l'alcool. On pourrait avoir quelque raison de le mettre en fût, parce que le bois est susceptible d'absorber les huiles ; mais l'alcool devant servir à la fabrication des produits pharmaceutiques n'a aucun besoin d'être placé en entrepôt. L'entreposage de l'alcool destiné à toutes fins tend à accroître le prix de ce produit et à en restreindre l'emploi en la manière que j'ai indiquée.

Le ministère objectera naturellement que la suppression de l'entreposage tendra à abaisser le prix de l'alcool et, partant, à accroître le danger des habitudes d'intempérance au sein de la population. Ce danger ne m'échappe pas. Mais il y a lieu de présumer que les pharmaciens du Canada sauront ne pas abuser du privilège ; s'il

s'en trouve qui en abusent, il faudra les punir comme on punit ceux qui fabriquent clandestinement de l'alcool.

Pour ce qui est de l'abolition des droits d'accise à l'égard de l'alcool industriel, je crois que les deux partis politiques s'accordent à reconnaître que dans toutes les branches de l'industrie les droits sur la matière première doivent être aussi peu élevés que possible. L'alcool est, que je sache, la seule matière qui soit passible de droits au Canada. On ne s'en sert que comme matière première, et l'on aura une idée de son utilité quand on saura que sur les 3,000 articles et plus de la pharmacopée anglaise recommandés par le Collège des médecins et chirurgiens de la Grande-Bretagne, il en est 2,000 qui renferment de l'alcool, soit qu'on l'ait fait entrer dans la fabrication ou qu'on s'en soit servi comme partie constitutive du produit fabriqué. Ainsi, nul ne songera à constester l'utilité du chloroforme ; on a dit de cet article qu'il est le plus grand bienfait dont la science ait doté l'humanité. Néanmoins, il est impossible à l'heure actuelle, bien que nous ayons tout ce qu'il faut pour cela, de le fabriquer au Canada ; il nous faut l'importer de l'étranger. L'éther et l'esprit de nitre sont dans le même cas. Les médecins qui font partie de la Chambre connaissent l'utilité de ces articles, et cependant il est impossible de les fabriquer au Canada dans des conditions qui nous permettre de faire concurrence à l'étranger. L'esprit de nitre fabriqué au Canada revient au moins à 55 ou 60 cents la livre, tandis que l'Allemagne peut nous le fournir à raison de 15 à 17 cents.

Il n'y a pas d'exagération à affirmer que si on abolissait les droits sur l'alcool industriel, notre commerce accuserait d'ici à cinq ans une augmentation d'au moins $5,000,000; en effet, nous ne nous contenterions pas seulement d'alimenter notre marché, nous exporterions aussi aux Antilles, dans l'Amérique du Sud et au Sud-Africain ; à vrai dire, nous ferions concurrence aux industriels allemands sur tous les points du globe.

A tout ceci, je le sais, on va objecter l'affaiblissement du revenu. Les recettes que l'Etat tire actuellement de l'alcool servant aux fins que j'ai indiquées se chiffrent à environ $120.000 par année ; mais je ne crains pas d'affirmer que si cet alcool était libre de droits, la richesse du pays se décuplerait en cinq ans.

L'hon. M. FIELDING : Entendez-vous par là l'abolition des droits d'accise et des droits de douane ?

M. BOLE : L'abolition des droits d'accise et l'abaissement des droits de douane. Si l'alcool destiné à ces fins était admis en franchise et au gré du Gouvernement, dénaturé, je crois que d'ici à cinq ans la population entière du pays se servirait de ce produit de préférence à la benzine et à la gazoline. Au cours de l'année dernière, il s'est importé au Canada 3,294,759 gallons de benzine pour actionner les automobiles, les ascenseurs et les petits moteurs. Si l'on abaissait le droit à 25 c. per gallon, il resterait encore un droit de 100 pour 100 qui devrait protéger suffisamment les distilateurs canadiens. Bien peu de nos industriels jouissent d'une somme aussi considérable de protection.

On me répondra sans doute qu'il n'est pas praticable d'importer l'alcool pur pour les fins industrielles, attendu qu'on s'en servirait vraisemblablement comme breuvage ; mais le Gouvernement a déjà démontré que des articles destinés à certaines fins peuvent fort bien s'importer à la faveur de droits moins élevés que lorsqu'ils doivent servir à d'autres. Ainsi, les presses à imprimer sont admises en franchise quand elles doivent servir à la publication des journaux, tandis qu'en tout autre cas elles sont assujéties à un droit de 10 p. 100.

Pour ce qui est de ma quatrième proposition portant l'institution d'une commission qui serait chargée de faire des investigations et de soumettre un rapport au sujet des mesures à prendre pour atteindre le but auquel tend mon projet de résolution, je m'en rapporterais volontiers au ministère ; mais comme il a l'habitude de ne considérer que les seules exigences du revenu et n'a aucune expérience du développement industriel, je craindrais que son rapport ne portât uniquement sur les effets du changement sur les recettes. C'est ce que l'on vit en Angleterre quand le Parlement vota une loi conférant aux industriels tous les privilèges qu'ils demandaient ; mais lorsque vint le temps d'établir les règlements, le ministère les rédigea de telle façon que les industriels ne purent bénéficier des dispositions de la loi et durent recourir tous à l'industrie allemande. Si l'on adopte mes propositions, il y a lieu de prévoir que les diverses branches de commerce que j'ai mentionnées accuseront une activité extraordinaire ; au reste, je ne vois pas de raison pour qu'on refuse de faire en cette matière les investigations auxquelles ont droit ceux qui font usage de préparations médicinales, les hopitaux et autres institutions.

Il s'importe actuellement d'Allemagne une infinité de menus produits chimiques ne contenant pas d'alcool, mais dans la préparation desquels l'alcool est un facteur important. Les industriels allemands peuvent aisément supporter la perte de l'alcool qui entre dans la fabrication de ces produits, tandis que les fabricants canadiens ne le peuvent pas, puisque, au Canada, chaque gallon d'alcool est assujéti à un droit d'accise de $4.15 en plus du prix de $1.39 qu'il faut le payer en entrepôt ; de sorte que nous sommes obligés de les importer d'Allemagne. Si le Gouvernement adopte le régime qu'on lui a proposé, et je crois qu'à l'occasion de son dernier exposé budgétaire, le ministre des Finances (M. Fielding) a fait certaines observations au

sujet de la vulgarisation de l'alcool dénaturé—et s'il suit mes conseils, nous saurons tous apprécier l'avantage immense que les cultivateurs canadiens tireront de la quantité plus grande de grain entrant dans la fabrication de l'alcool.

J'ai gardé la parole plus longtemps que je ne m'étais proposé-, mais aux yeux des 3,000 pharmaciens disséminés sur notre territoire, le sujet est d'une importance extrême, puisqu'il leur est impossible de se procurer à bon compte l'alcool entrant dans les menus produits qu'ils ont appris à fabriquer. Ils sont tenus par la loi de savoir comment les préparer, mais le prix excessif de l'alcool ne leur permet pas de donner un effet pratique à leur savoir. Tous ces pharmaciens pourraient consommer une quantité considérable d'alcool pur. Le sujet est donc d'une très réelle importance, et j'espère que le Gouvernement se rendra compte de la nécessité de le mettre à l'étude.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : L'honorable député de Winnipeg (M. Bole) vient de nous entretenir non pas de l'alcool dénaturé, mais des applications diverses dont l'alcool pur est susceptible et à l'égard duquel il lui semble que l'on devrait abolir les droits de douane et d'accise. Au cour de la session dernière, j'ai fait quelques observations au sujet de l'alcool dénaturé et de son emploi à plusieurs des fins auxquelles mon honorable collègue aimerait que l'on fît servir l'alcool pur en des conditions favorables. Pour ces fins-là, l'alcool dénaturé est tout aussi avantageux.

Depuis que j'ai traité ce sujet, l'année dernière, j'ai suivi avec intérêt les lois et les règlements que l'on a établis aux Etats-Unis.

La première loi américaine concernant l'alcool dénaturé fut rendue en juin 1906 et est entrée en vigueur le 1er janvier 1907. Le congrès a édicté une autre loi tendant à étendre davantage la liberté de fabrication de l'alcool. Cette loi fut votée en mars 1907 ; elle ouvre un plus vaste champ à la fabrication de l'alcool destiné à la dénaturation. Du consentement du commissaire du revenu de l'intérieur, plusieurs des restrictions imposées aux grandes distilleries furent abolies en faveur des établissements sur une moins vaste échelle l'alcool exclusivement destiné à la dénaturation. Toute distillerie dont la capacité quotidienne n'excède pas 100 gallons se trouve soustraite aux restrictions établies à l'égard des établissements plus importants. On appelle distillerie de première classe celle dont la capacité n'excède pas 50 gallons par jour, et distillerie de deuxième classe celle dont la capacité est de plus de 50 gallons par jour, mais n'excède pas 100 gallons. La seule différence entre les deux, c'est qu'à moins de circonstances spéciales où le percepteur du district juge à propos d'en décider autrement, la première n'est pas pourvue d'un représentant du revenu, tandis qu'il s'en trouve toujours un à la seconde, à moins que le percepteur du district ne décide pour des raisons spéciales qu'elle n'en a pas besoin. Ces distilleries dont la capacité n'excède pas 100 gallons par jour et qui ne produisent que de l'alcool destiné à la dénaturation sont tenues de fournir un cautionnement pour mettre le revenu à l'abri de toute perte résultant de quelque contravention aux lois.

Les lois les plus récentes des Etats-Unis ne soustraient pas seulement ces petites distilleries aux restrictions imposées aux grandes, elles pourvoient en outre à l'établissement de dépôts centraux de dénaturation où tout particulier est admis à faire dénaturer de l'alcool acheté à n'importe quelle distillerie régulièrement autorisée à fabriquer l'alcool destiné à la dénaturation. C'est-à-dire qu'au lieu d'avoir à fabriquer lui-même l'alcool il lui est loisible de l'acheter tout en fournissant un cautionnement destiné à mettre le revenu à l'abri de toute perte résultant de quelque procédé frauduleux.

J'aimerais indiquer la manière dont on dénature l'alcool aux Etats-Unis. A venir jusqu'à ces temps derniers, je crois que le ministère du Revenu de l'intérieur du Canada faisait jouer à l'alcool méthylique un rôle très important dans la dénaturation de ce que l'on appelle l'éthyle que nous extrayons des grains.

Aux Etats-Unis, on obtient la dénaturation complète de l'alcool par les procédés suivants : le premier consiste à ajouter à 100 parties d'alcool éthylique titrant au moins 180 degrés dix parties d'alcool méthylique satisfaisant à la preuve et une demi-partie de benzine satisfaisant aussi à la preuve ; le second consiste à ajouter à 100 parties d'alcool éthylique titrant au moins 180 degrés deux parties d'alcool méthylique et une partie de pyridine, que l'on obtient de la distillation du goudron de houille de bois.

En France, on dénature généralement l'alcool en ajoutant à 90 p. 100 d'alcool 10 p. 100 d'esprit de bois (alcool méthylique), qui renferme 25 p. 100 d'acétone et 2.5 p. 100 d'impuretés diverses. En Allemagne, le produit dénaturant autorisé consiste en une partie de pyridine (obtenue par la distillation du goudron de houille de bois), et de quatre parties d'alcool méthylique, auxquelles on peut ajouter environ une once et sept dixièmes d'huile de lavande ou de romarin pour chaque pinte de liquide ; autrement dit, le produit dénaturant d'Allemagne renferme 2 p. 100 d'alcool et 0.5 p. 100 de pyridine avec, au choix, 0.125 p. 100 d'huile de lavande ou de romarin.

J'appellerai un instant l'attention sur l'importance de la consommation de l'alcool dénaturé en France et en Allemagne, ainsi que sur les fins diverses auxquelles on y fait servir ce produit. En 1905, les quantités

suivantes d'alcool dénaturé se sont consommées en France pour les fins ci-dessous :

| | Gallons. |
|---|---|
| Chauffage et éclairage | 8,326,084 |
| Vernis | 305,222 |
| Polis, etc | 46,415 |
| Matériel plastique | 562,497 |
| Chapellerie | 6,023 |
| Teintures et couleurs | 14,635 |
| Présure | 3,910 |
| Collodion | 11,016 |
| Chloroforme | 4,914 |
| Chloral | 10,091 |
| Conserves | 14,978 |
| Produits chimiques et pharmaceutiques | 178,843 |
| Recherches scientifiques | 31,515 |
| Ethers, fulminates, explosifs | 2,961,900 |
| Total | 12,478,043 |

Voici maintenant les données relatives à la consommation de l'alcool dénaturé en Allemagne.

| Année expirant le 30 septembre | Dénaturé. | Partiellement dénaturé. |
|---|---|---|
| 1900 | 20,665,887 | 8,975,281 |
| 1901 | 18,616,826 | 9,137,482 |
| 1902 | 23,780,319 | 9,529,405 |
| 1903 | 25,998,819 | 10,195,535 |
| 1904 | 25,889,056 | 10,353,615 |

Ainsi, en 1904, la dernière des années auxquelles se rapportent mes données, il s'est consommé en Allemagne plus de 36 millions de gallons d'alcool complètement ou partiellement dénaturé. En France, où il se fait aussi une très forte consommation d'alcool dénaturé, le Gouvernement paie une prime de 5 cents à l'égard de chaque gallon qui s'en produit. La France tire la plus grande partie de son alcool de la betterave à sucre, tandis que l'Allemagne l'obtient de la pomme de terre.

Afin de faire voir l'accroissement de la consommation de l'alcool dénaturé aux Etats-Unis, je me permettrai de citer un extrait d'un bulletin que le gouvernement américain publiait en 1906.

M. DANIEL : L'honorable député pourrait-il nous dire ce que coûte l'alcool dénaturé en France et en Allemagne?

M. MILLER : Le prix de revient varie suivant les saisons et selon l'abondance de la récolte de la betterave ou de la pomme de terre dont on tire l'alcool. L'extrait du bulletin américain dont je parlais est ainsi conçu :

Etant données l'immensité des resosurces agricoles de ce pays, il ne sera pas difficile d'augmenter la consommation de l'alcool industriel aux Etats-Unis au point d'égaler et même de surpasser celle de l'Allemagne.

J'appelle tout particulièrement l'attention sur le dernier paragraphe, où il est dit :

Toutefois, cette augmentation doit se produire lentement et vraisemblablement à la suite de plus d'une déception tant dans le domaine de l'agriculture que dans celui de la science.

M. MILLER.

Ainsi, bien que la question de l'alcool dénaturé vaille, selon moi, que le Gouvernement l'étudie assez sérieusement, les faits ne me paraissent pas de nature à faire croire que ce produit est susceptible d'effectuer aucune révolution soudaine dans les procédés mécaniques ou autres. Le progrès s'accentuera constamment, au fur et à mesure que se perfectionneront les procédés auxquels on fait servir l'alcool industriel ou dénaturé, et que s'abaissera le coût de ce produit, selon que nous deviendrons plus habitués et plus habiles à le fabriquer à des conditions plus économiques.

Je prie la Chambre de me prêter son attention pendant les quelques minutes que je vais consacrer à lui donner lecture de certaines observations du département du revenu de l'intérieur des Etats-Unis, observations consignées en un bulletin que le gouvernement américain publiait le 16 janvier 1907. Ces observations sont le fruit d'expériences faites par ce département-là à la suite de l'établissement de la loi de 1906 :

L'emmagasinage de l'alcool et son emploi dans les moteurs comportent beaucoup de dangers et sont certainement beaucoup plus agréables que ceux de la gazoline.

L'échappement d'un moteur à alcool est moins désagréable que celui d'un moteur à pétrole ou à gazoline; il s'en dégagera peut-être quelque odeur causée par l'huile lubrifiante ou l'infection de la combustion, lorsque le moteur n'est pas dirigé par une personne bien entendue.

La direction d'un moteur à alcool ne demande pas plus d'habileté que celle d'un moteur à gazoline ou à pétrole.

Rien ne donne lieu de supposer que les réparations et la lubrification d'un moteur à alcool doivent coûter plus cher que celles d'un moteur à gazoline ou à pétrole.

L'intérieur du moteur à alcool ne semble pas avoir de tendance à se couvrir de suie comme celui du moteur à gazoline ou à pétrole.

Comme il se dégage moins de chaleur de l'échappement d'un moteur à alcool que de celui d'un moteur à gazoline ou à pétrole, cela semble diminuer le danger d'incendie, atténuer les inconvénients du passage de la conduite d'échappement à travers un compartiment, et prévenir sensiblement la combustion de l'huile lubrifiante. La preuve de ce dernier point réside aussi en ce que l'échappement est moins enfumé.

Dans les endroits où la matière première entrant dans la fabrication de l'alcool dénaturé se trouve en abondance et à bon marché, et situés loin de la source d'approvisionnement de gazoline, l'alcool est susceptible de concurrencer immédiatement la gazoline en tant que combustible pour moteurs.

Ce qui me frappe en lisant cette dernière observation, c'est qu'en nos provinces de l'Ouest, dans l'Alberta notamment où le pétrole ne se trouve pas en abondance, et où le climat et le sol se prêtent merveilleusement à la culture de la betterave à sucre, on pourrait fabriquer dans les conditions les plus favorables de l'alcool dont on se servi-

rait pour l'éclairage, le chauffage et le générateur de la force motrice.

Si, avec le temps, l'épuisement des gisements naturels déterminait une augmentation du prix du pétrole et de ses dérivés, le moteur à alcool deviendrait un concurrent de plus en plus redoutable qui finirait peut-être par supplanter tout à fait les moteurs à pétrole et à gazoline.

Plus sûr et plus apte au travail, le moteur à alcool devrait supplanter immédiatement les moteurs à gazoline à bord des bateaux.

La propreté du maniement et la plus grande sûreté de l'emmagasinage du combustible, ainsi que l'atténuation des inconvénients de l'échappement, voilà autant de raisons pour que les moteurs à alcool prennent, du moins en partie, la place des moteurs à gazoline sur les automobiles. A ce propos, il est impossible d'augmenter convenablement la compression à cause des difficultés de départ, de sorte que la capacité ne saurait s'accroître aussi heureusement que chez les autres types de moteurs.

Dans la plupart des endroits, il est peu probable que d'ici à quelque temps encore l'alcool puisse fournir la force motrice à aussi bon marché que la gazoline.

A l'heure actuelle, le Gouvernement détient en ce pays le monopole de la fabrication de l'alcool dénaturé ; nul autre que lui ne peut le dénaturer ni faire servir de l'alcool à cette fin sans acquitter les droits d'accise et cela peut être sage. Je constate avec plaisir que notre département du Revenu de l'intérieur fait entrer aujourd'hui dans la dénaturation de l'alcool la même proportion d'alcool méthylique que la France et les Etats-Unis, c'est-à-dire qu'il en a réduit la quantité à 10 pour 100. J'en suis bien aise, car moins on emploie d'alcool méthylique, moins la dénaturation coûte. A l'heure qu'il est, le ministère du Revenu de l'intérieur paie fort cher l'alcool méthylique qu'il fait entrer dans la dénaturation, parce qu'il lui est fourni en vertu d'un traité passé à une époque où le prix de ce produit était très élevé aux Etats-Unis aussi bien qu'au Canada. A la suite d'un changement survenu aux Etats-Unis et de l'établissement de lois nouvelles, le coût de l'alcool méthylique a très sensiblement diminué chez nos voisins, ce qui a naturellement déterminé l'abaissement au Canada du prix de ce produit.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député (M. Miller) connaît-il les prix ?

M. MILLER : Le ministère paie $1.29 le gallon, ce qui était le cours ordinaire à l'époque du traité. Aujourd'hui, l'alcool méthylique se vend environ 50 cents. Le contrat actuel expirant le mois prochain, nous pourrons bientôt acheter l'alcool méthylique au plus juste prix.

Lorsque le moment sera venu d'autoriser la dénaturation de l'alcool par les particuliers, le ministère du revenu de l'Intérieur devra se garder de toute imprudence ; mieux vaudirait pour lui attendre d'être en mesure de bénéficier de l'expérience acquise aux Etats-Unis, où la question suscite un si réel intérêt. Je demanderai seulement au Gouvernement de ne pas confier la dénaturation de l'alcool à la seule ville d'Ottawa. Si on ne peut actuellement, dans la majeure partie du pays, recourir avantageusement à l'alcool dénaturé pour le chauffage, l'éclairage et la génération de la force motrice, il est néanmoins susceptible de s'adapter à nombre d'industries et de rendre à cet égard les services que l'honorable député de Winnipeg a signalés. Le vernisseur, le chapelier ou tout autre industriel employant l'alcool, dont l'établissement se trouve, disons, à Toronto ou à Montréal, sera tenu de payer l'alcool dénaturé plus cher si la dénaturation ne s'effectue qu'à Ottawa puisque le Gouvernement devra solder le coût du transport depuis la distillerie jusqu'au dépôt de dénaturation d'Ottawa, et que l'industriel devra à son tour payer le coût du transport depuis le dépôt de dénaturation jusqu'à son établissement.

Je souhaite que le département du Revenu de l'intérieur établisse un dépôt de dénaturation dans la ville de Toronto, par exemple, à titre d'essai. Il pourra acheter et dénaturer l'alcool sur les lieux mêmes, et vendre le produit dénaturé beaucoup moins cher qu'il ne pourrait le vendre à Toronto, si la dénaturation n'avait lieu qu'à Ottawa. Je souhaite aussi que le département, dès qu'il sera délié du marché administratif actuel concernant la fabrication de l'alcool de bois—lorsque ce marché prendra fin au mois de mars—et dès qu'il sera en état de dénaturer l'alcool au plus bas prix possible, adresse aux industriels des lettres-circulaires pour leur apprendre à quel prix il pourra leur fournir cet article, mentionnant le plus bas prix possible sans s'exposer à subir des pertes. S'il abaisse le prix autant que faire se pourra et s'il dénature l'alcool en divers endroits, commençant par Toronto à l'ouest, l'une des autres grandes villes, à titre d'essai, je crois que les industriels emploieront immédiatement le produit dénaturé dans plusieurs procédés de fabrication, non seulement par économie, mais parce qu'il pourra leur fournir un meilleur produit que l'alcool de bois dont ils se servent maintenant. Ainsi, dans la fabrication du vernis, l'alcool dénaturé donne un article supérieur à celui qu'on obtient en employant de l'alcool de bois. Ces vernis ont plus de fluidité, sont préférables sous tous les rapports et ont un plus beau lustre. J'espère que le département étudiera cette question avec beaucoup de soin.

M. L. ROBITAILLE (Québec-comté) : L'honorable député a signalé une similitude entre l'emploi de l'alcool dénaturé et l'emploi de l'alcool de grain. Il y a certainement une grande ressemblance, vu que l'alcool dénaturé est un mélange de 90 p. 100 d'alcool de grain et de 10 p. 100 d'alcool méthylique ou alcool de bois. Ce mélange de 90 p. 100 de l'un et de 10 p. 100 de l'autre

forme ce que nous nommons l'alcool dénaturé.

Je puis dire qu'en France on se sert d'un procédé de dénaturation considéré très efficace. La grande difficulté à surmonter dans la dénaturation de l'alcool, c'est de trouver une substance dénaturante qu'on ne puisse pas éliminer par une nouvelle distillation ou au moyen d'un autre procédé, afin d'empêcher que l'alcool pur soit vendu contrairement aux dispositions de la loi sur l'accise. La France a offert une récompense à tous les savants de l'Europe pour le produit dénaturant le plus efficace, et on me dit que le gouvernement français change, de temps à autre, le produit dénaturant dont il se sert afin d'empêcher que les particuliers n'en découvrent la formule.

J'approuve cordialement la proposition du représentant de Winnipeg (M. Bole). Je puis dire que j'appartiens à une famille qui s'occupe du commerce des alcools. Quant à moi, je ne sais pas pourquoi on exigerait l'entreposage pendant deux années. Nulle raison économique ne justifiie le Gouvernement d'imposer aux distillateurs l'obligation de garder les spiritueux en entrepôt pendant deux années. L'unique raison que je puisse concevoir à l'heure qu'il est, c'est qu'on a constaté, sous le régime conservateur, que cette mesure serait avantageuse au point de vue politique, quelle serait utile au trust des distillateurs, et le règlement a été établi afin de récompenser des gens qui, à différentes reprises, avaient versé des fonds dans la caisse électorale du parti conservateur. On m'a dit que des conservateurs de la province de Québec avaient l'habitude de rendre visite à MM. Gooderham, à Toronto, tous les quatre ans et d'en obtenir des dons importants, un demi-million ou à peu près, pour gagner la province à la cause de sir John A. Macdonald.

M. BRISTOL : Qu'est-ce que l'honorable député veut dire ?

M. ROBITAILE : Je crois savoir que M. Blackstock, l'un des esprits dérigeants des groupes conservateurs, qui était probablement membre du trust des distillateurs sous le régime conservateur, aurait été bien aise de voir les conservateurs remonter au pouvoir.

M. BRISTOL : M. Blackstock n'était pas affilié au trust des distillateurs.

M. ROBITAILLE : Mais, je crois qu'il est le frère du M. Blackstock qui était le secrétaire du trust.

M. BRISTOL : L'honorable député insinue-t-il que M. George Tait Blackstock était intéressé dans les opérations du trust des distillateurs ?

M. ROBITAILLE : Je dis qu'il était le frère d'un nommé Blackstock, maintenant décédé, qui avait épousé une demoiselle Gooderham. Quoi qu'il en soit, le département des douanes canadiennes font une grande distinction entre les spiritueux étrangers et les spiritueux canadiens, parce que ces derniers doivent être entreposés pendant deux ans tandis que les premiers sont vendus dès leur arrivé au Canada. C'est un immense désavantage pour le commerce canadien qui a une mise de fonds considérable. Il y a aussi une différence entre le prix de revient des spiritueux européens et celui des spiritueux canadiens. La matière première employée en Europe est le sucre de betterave, la betterave, le raisin, le marc de raisins et la pomme de terre, tandis qu'au Canada il faut se servir de bon seigle, qui coûte $1.25 par boisseau, ou de blé qui se vend $1.00 par boisseau, et nos bons amis du ministère des Douanes perçoivent un droit de 7 cents ½ sur le blé. Le comité qui étudiera l'affaire devra prendre ces faits en considération ; il aura aussi à faire entrer en ligne de compte les calculs du distillateur allemand concernant la différence du prix de revient.

L'écart entre le droit d'accise en 1880 et le droit actuel, qui est de $1.90 de plus, a augmenté le prix de vente de l'alcool de grain. Celui-ce se vend aux chimistes un peu plus de $4,00, par gallon et $3.50 au commerce de gros. Si l'on retranche $2.10 ou $1.90, selon qu'il s'agit du gallon impérial ou d'un autre—on s'apercevra qu'il existe aujourd'hui une protection de 100 p. 100 sans réduire le prix de vente.

Il y a peut-être lieu de rendre des lois concernant l'alcool qui entre dans les produits pharmaceutiques. De nos jours, à cause du renchérissement de l'alcool de grain, l'alcool méthylique l'a remplacé dans la fabrication de divers articles dans laquelle on pourrait employer plus avantageusement l'alcool éthylique au point de vue hygiénique.

L'alcool méthylique est employé dans la fabrication d'articles tels que le tafia de laurier, l'extrait d'hammélis, les pommades pour les cors, la teinture d'iode et des essences et extraits. Plusieurs extraits, tels que l'extrait de vanille, se fabriquent avec de l'alcool méthylique et je ne crois pas que l'usage de l'alcool méthylique soit avantageux en pharmacie non plus qu'au point de vue de l'hygiène. Plusieurs transformations se produisent pendant la décomposition du bois au moyen de la distillation et, s'il m'était permis de hasarder un conseil, je suggérerais de modifier la loi afin de délivrer aux industriels des permis pour acheter de l'alcool éthylique sans acquitter le droit d'accise ou en payant un droit d'accise réduit, afin de s'en servir dans la préparation des produits pharmaceutiques destinés à la consommation. Je serais d'avis d'interdire la vente de l'alcool méthylique dans les pharmacies, afin d'empêcher la substitution de l'alcool méthylique à l'alcool éthylique et l'emploi de l'alcool dénaturé par les fabriques de vernis et de peintures qui seraient munies d'une licence.

J'approuve entièrement la proposition du représentant de Winnipeg. Bien que ce ne soit pas ma partie, des membres de ma famille font ce commerce et nous constatons que les lois injustes que nous avons adoptées éloignent les bailleurs de fonds. Elles empêchent le public d'utiliser l'alcool au lieu de la gazoline pour des fins industrielles, l'éclairage, la transmission du mouvement. Pour fabriquer l'alcool, on se sert au Canada des produits de la culture, tandis que la gazoline est importée. A ce point de vue, en adoptant les conclusions du projet de résolution, on favoriserait l'industrie canadienne et on permettrait aux agriculteurs de vendre leurs produits aux établissements industriels qui les utiliseraient si les droits d'accise et de douane leur étaient moins défavorables qu'ils ne le sont à l'heure présente.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : Le projet de résolution, tel qu'il est proposé par le représentant de Winnipeg (M. Bole), équivaut à une demande de dégrèvement absolu de l'alcool employé dans la fabrication des préparations officinales, des produits pharmaceutiques, des parfums, des teintures, des essences et autres produits similaires. Il me semble que la question se présente sous deux aspects ou, plutôt, qu'on a parlé de l'alcool dénaturé —qui est une chose—tandis le dégrèvement de l'alcool éthylique pur employé dans les préparations officinales et les produits pharmaceutiques, sujet traité par le représentant de Winnipeg, est une tout autre chose.

Les difficultés que soulève la proposition de mon honorable ami, proposition qui, me dit-on, a été maintes fois soumise au département au cours des trente ou quarante dernières années, sont vraiment immenses. Jusqu'ici le département a toujours cru qu'elles étaient insurmontables. Il a considéré qu'il était impossible de permettre l'usage de l'alcool de grain, ou alcool méthylique pur, dans la fabrication des produits pharmaceutiques, sans s'exposer à la diminution des recettes. La perte réelle en recettes et les frais qu'entraînerait la surveillance des établissements autorisés à se servir d'alcool franc de droit seraient certainement considérables, mais cela ne tirerait pas à conséquence s'il devait en découler des avantages aussi grands que l'honorable député en attend.

Le véritable inconvénient c'est que, après que les produits pharmaceutiques auraient été répandus dans tout le Canada, ils ne seraient plus soumis à notre surveillance, et qu'on pourrait, par une nouvelle distillation ou quelque procédé chimique, en extraire l'alcool et le rendre potable, et diminuer le revenu d'autant.

Je pourrais raconter à la Chambre des faits qui ont eu lieu dans le passé et les efforts qu'on a tentés afin d'employer comme breuvage l'alcool exempt du droit. Que la Chambre comprenne bien que je traite cette question sans tenir compte de l'alcool méthylique ou alcool dénaturé. L'alcool dénaturé est un produit si délétère qu'il n'est pas potable. On ne pourrait pas s'en servir dans la plupart des préparations ou dans les fabriques de produits pharmaceutiques et principalement, dans les composés chimiques et les médicaments.

De 1868 à 1879, aux termes d'un décret du conseil, on pouvait obtenir l'autorisation de fabriquer sous la surveillance de la régie tous les articles que produisent les chimistes tels que les extraits, les essences de senteur, les éthers, le chloroforme, le collodion, les teintures, les cordiaux, les amers, les sirops, les composés d'eau-de-vie, le genièvre, les médicaments particuliers ou brevetés, les substances résiniformes, les produits chimiques, les préparations pharmaceutiques, les poudres de toilette, le vinaigre, les vernis, etc. Pendant ces années-là, on pouvait obtenir l'autorisation de fabriquer tous ces articles en payant 80 cents par gallon pour l'alcool qu'on employait. Je suppose que le projet de résolution s'applique à tous ces articles et qu'un honorable député demande qu'on puisse les fabriquer en se servant d'alcool exempt de droit. C'est pendant ces années-là que les plus grandes fraudes ont été commises aux dépens du fisc. Dans un cas, une maison licenciée, grâce à la connaissance d'un fonctionnaire malhonnête, a privé le fisc d'une somme considérable.

En 1879, fut rendu un autre décret du conseil qui autorisait la fabrication des mêmes articles, à peu près, mais établissait un droit d'accise sur l'alcool contenu dans les teintures, les extraits, les essences et toutes les substances dont on pourrait l'extraire à l'état potable.

En 1891, on a permis de fabriquer certains articles en obtenant un permis de fabricant en entrepôt, et on a annulé, cela va sans dire, les décrets du conseil antérieurs. Les fabricants eurent la permission de produire une longue liste d'articles, tels que le vinaigre, le fulminate, les savons et autres articles de commerce dans le procédé de manufacture desquels l'alcool est détruit, ou ne peut être retiré des produits en résultant. C'est à peu près la loi actuellement en vigueur au Canada. Tout fabricant peut obtenir du département l'autorisation de produire les articles dans le procédé de manufacture desquels l'alcool est détruit, ou ne peut être retiré des produits en résultant.

En 1892, on autorisa la fabrication en entrepôt des eaux de senteur, en payant sur l'alcool employé un droit de 75 cents par gallon de preuve. C'est la loi actuelle. En 1894, un décret en conseil permit de fabriquer, avec de l'alcool sur lequel le droit avait été acquitté, des articles destinés à l'exportation et de ce faire rembourser le montant payé en fournissant la preuve que ces articles avaient été exportés. C'est encore la loi aujourd'hui.

Afin d'éclairer la Chambre, je puis citer la loi textuellement. L'article 252 de la loi concernant l'accise dispose que :

Spiritueux servant, dans toute manufacture-entrepôt, à la production de compositions chimiques déterminées par le Gouverneur en conseil, pour chaque gallon de la force de preuve d'après l'hydromètre de Sykes, 15 cents par gallon.

En vertu de ces pouvoirs, le règlement du département porte que :

Subordonnément aux dispositions de la loi concernant le Revenu de l'intérieur, au présent règlement et aux nouveaux règlements qui pourront être établis dorénavant par l'autorité compétente, des permis peuvent être accordés pour la fabrication en entrepôt des articles énumérés dans ce règlement, savoir, le vinaigre, le fulminate, le savon et tous les autres articles de commerce dans le procédé de manufacture desquels l'alcool est détruit ou ne peut être retiré des produits en résultant.

Telle est la ligne de conduite que le département a adoptée. Lorsqu'un fabricant peut nous prouver que, dans le procédé de manufacture, l'alcool est détruit ou se transforme en une autre substance—ce qui arrive, je crois, dans la fabrication du vinaigre—et ne peut plus reparaître, ce fabricant se procure tout l'alcool dont il a besoin, en payant un droit d'accise de 15 cents, par gallon. Mais le département n'accorde pas de permis à une fabrique l'autorisation à employer de l'alcool lorsque celui-ci peut être extrait des produits et rendu potable. A l'heure qu'il est, sous l'empire du présent règlement, il y a au Canada environ dix-huit vinaigreries qui emploient de l'alcool exempt de droit et trois fabriques de fulminate de mercure duquel l'alcool ne peut pas s'extraire. . .

M. GANONG: Peut-on importer des Etats-Unis en entrepôt de l'alcool à ces usages sans acquitter le droit ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non. On ne peut employer à ces usages aucun alcool sans acquitter le même droit. On ne peut pas se servir d'alcool du Canada sans payer le droit.

M. GANONG : J'ai compris que le ministre disait qu'il n'y avait pas de droit à payer dans ces cas-là.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non. On emploie l'alcool dans la fabrication des savons transparents et les savonniers payent un droit réduit de 75 cents, par gallon, au lieu de $1.90. Les fabricants d'eaux de senteur payent 75 cents, par gallon. Ils sont au nombre de huit au Canada.

M. BOLE : Par gallon de preuve, n'est-ce pas ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui, je le crois. Les fabricants de préparations pharmaceutiques destinées à l'exportation obtiennent un drawback et il y a, dans l'Ontario, un grand établissement qui ne paye presque pas de droits, parce qu'il exporte tous ces produits.

Il y a des dérivés de l'alcool, tels que le chloroforme, les éthers et autres articles similaires, dans la production desquels l'alcool est détruit, pour ainsi dire, ou tellement transformé qu'il n'y aurait guère d'avantage à l'extraire. Il y a d'autres produits dont les ingrédients coûtent si cher qu'il ne serait pas préférable d'en extraire l'alcool. Les fabricants canadiens de ces articles peuvent se procurer l'alcool dont ils ont besoin, en payant un droit de 15 cents, par gallon. Mais, dans la plupart des teintures et des essences, l'extraction de l'alcool coûte si peu qu'il y aurait lieu de craindre la répétition des fraudes qui se commettaient il y a quelques années.

M. BOLE : Dois-je comprendre qu'on peut fabriquer au Canada du chloroforme avec des alcools frappés d'un droit de 15 cents, par gallon, seulement ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : C'est ce qu'on me dit.

M. BOLE : Cela contredit les renseignements que j'ai obtenus du département.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Les notes que j'ai ont été préparées par le sous-ministre et m'apprennent que les produits de l'alcool, le chloroforme, les éthers et cætera, dans lesquels l'alcool est détruit ou tellement transformé qu'on ne peut plus l'en retirer, peuvent être fabriqués au Canada, en payant 15 cents par gallon.

Je suis certain que la règle du département est de permettre l'usage de l'alcool, moyennant le paiement d'un droit de 15 cents par gallon, lorsqu'on lui prouve que l'article à fabriquer détruit l'alcool au point de rendre l'extraction impossible à l'état potable.

J'ai pris des renseignements sur ce qui se pratique dans d'autres pays, et je suis en mesure de déclarer que nulle part on ne permet d'employer d'autre alcool que celui sur lequel les droits ont été acquittés, dans la fabrication des préparations pharmaceutiques dans lesquelles se produit ne change pas d'état et peut être extrait. Plusieurs pays de l'Europe, l'Allemagne principalement, permettent l'emploi de l'alcool exempt de droit dans la production des substances pharmaceutiques dans lesquelles l'alcool se transforme au point de changer d'état ou est enlevé avant la mise en vente, mais non autrement. Dans tous les autres cas, ils exigent le paiement du droit d'accise, quel qu'il soit, sur l'alcool employé.

En proposant son projet de résolution, le représentant de Winnipeg a fait allusion à l'Allemagne, et la citation que je ferai n'a pas pour objet de réfuter aucune des assertions, mais elle tend à renseigner la Chambre, car nous savons que, chaque fois qu'il s'agit de l'alcool franc de droit ou de l'alcool

dénaturé, on ne manque jamais d'invoquer l'exemple de l'Allemagne.

En 1905, le parlement impérial nomma une commission chargée de s'enquérir des moyens qu'on avait d'employer les alcools sans acquitter le droit, dans les arts et métiers, et de suggérer d'autres mesures qui ne diminueraient pas les recettes provenant des spiritueux, et ne nuiraient pas aux distillateurs du Royaume-Uni. C'était une commission excessivement importante; elle comptait parmi ses membres quelques-uns des principaux chimistes d'Angleterre, qui étaient au fait de la question. Ils se livrèrent à des recherches minutieuses dont les résultats sont consignés dans un Livre bleu où se trouve, entre autres conclusions, la suivante :

Que, dans la fabrication des produits chimiques et pharmaceutiques de choix, on ne devrait tolérer l'emploi d'alcools spécialement dénaturés seulement lorsque la fabrication de ces produits est entièrement indépendante de la fabrication des teintures et des autres préparations dans lesquelles l'alcool demeure après la fabrication.

De nos jours, en Angleterre, il n'est pas permis de se servir d'alcool franc de droit dans la fabrication des préparations officinales et pharmaceutiques mentionnées par l'auteur du projet de résolution, et la situation est à peu près la même en Allemagne. L'honorable député a établi un contraste entre l'Angleterre et l'Allemagne et il a prétendu qu'à cause des lois plus libérales de ce dernier pays, plusieurs des esprits les plus éclairés d'Angleterre ont dû se réfugier en Allemagne, où la production a augmenté très rapidement grâce au dégrèvement de l'alcool. Qu'on me permette de citer un autre extrait du rapport de la même commission, rapport qu'elle a préparé après avoir interrogé tous les fabricants marquants d'Allemagne. Voici :

Après avoir eu l'avantage de discuter cet aspect de la question générale avec plusieurs personnes ayant qualité pour se prononcer, nous ne doutons guère que la prééminence de l'Allemagne dans ces branches particulières de la chimie industrielle soit le résultat des mêmes causes qui ont contribué à ses succès dans l'industrie dit des couleurs d'aniline. L'alcool a tout au plus joué un rôle secondaire dans le développement de cette industrie, et, s'il est vrai qu'il joue un rôle beaucoup plus important relativement, dans la fabrication des produits chimiques et pharmaceutiques, les progrès extraordinaires accomplis en Allemagne, au cours des quinze ou vingt dernières années dans la découverte et l'utilisation en médecine des substances synthéto-organiques doivent être attribués d'abord à l'influence de l'école de chimie, au zèle et au succès avec lesquels la chimie organique est cultivée dans ses derniers développements, et à l'habileté, à l'énergie, à l'esprit d'invention qu'on apporte à la recherche des applications immédiates des résultats des recherches faites.

Aujourd'hui, en Allemagne, on acquitte le droit sur l'alcool employé dans la fabrication des produits chimiques de choix. J'ai devant moi un rapport disant que la célèbre maison Merck, l'une des plus considérables et des plus connues de l'univers, consomme environ 2,000,000 de gallons d'alcool imposable pour fabriquer ses spécialités.

Les Etats-Unis non plus ne permettent pas l'emploi d'alcool franc de droit dans les préparations officinales. Je suis d'avis qu'ils n'autorisent aucunement l'usage d'alcool éthylique franc de droit. L'an dernier le congrès américain a adopté une loi pour dégrever l'alcool employé à des fins industrielles, mais non pas l'alcool servant aux usages que prévoit l'honorable député lorsqu'il propose ce projet de résolution.

Le département du Revenu de l'intérieur contribuera à favoriser et à encourager l'usage de l'alcool dans la fabrication des articles dont on ne saurait l'extraire pour l'employer comme boisson ; mais il ne croit pas, comme l'honorable député, qu'on doive permettre à tous les droguistes du Canada, au nombre d'environ trois mille, de se servir d'alcool sans payer le droit pour fabriquer leurs préparations pharmaceutiques. Il semble que, si nous adoptions cette ligne de conduite, les recettes provenant de l'alcool ne tarderaient pas à baisser considérablement. Si l'honorable député consent à supprimer les dernières lignes du projet de résolution, nous ne nous opposerons pas à son adoption, mais nous ne croyons pas qu'il soit utile de nommer une commission pour faire enquête et rapport sur les moyens à prendre pour que l'alcool puisse être plus généralement employé pour des fins scientifiques et industrielles, sans augmenter le danger de son usage comme breuvage et sans compromettre le revenu. Personne n'est plus en état de dire ce qui nuit au revenu que les fonctionnaires du département du Revenu de l'intérieur spécialement chargés de veiller à la rentrée des fonds publics.

Une commission pourrait s'enquérir des fins d'utilité et du mode d'emploi de l'alcool; mais le ministère peut seul, croyons-nous, trouver le moyen de tolérer l'usage de l'alcool tout en réprimant les abus. Si l'honorable député n'a pas d'objection à éliminer les mots "nommer une commission" tout en tenant l'administration avertie de faire des investigations et d'en rapporter, je crois que la résolution serait acceptable.

M. G. H. PERLEY (Argenteuil) : Monsieur l'Orateur, voici une occasion où je suis heureux de pouvoir me ranger à l'avis du ministre. A mon sens, c'est une résolution extraordinaire que l'honorable député de Winnipeg (M. Bole) a proposée au sujet de l'alcool pour des fins médecinales et de remèdes brevetés...

M. BOLE : Je déclare catégoriquement que je n'ai jamais mentionné les remèdes brevetés. Si l'honorable député lit ma ré-

solution, il verra qu'il s'agit seulement de préparations pharmaceutiques.

M. PERLEY : Les préparations pharmaceutiques ne comprennent-elles pas les remèdes brevetés ?

M. BOLE : Je n'ai jamais mentionné les remèdes brevetés, qui sont absolument distincts des préparations pharmaceutiques, et que le commerce regarde comme tels. La résolution ne comprend pas les remèdes brevetés.

M. PERLEY : Je ne suis qu'un amateur en fait de pharmacie, mais à mon sens, l'expression préparations pharmaceutiques comprend les remèdes brevetés, et il me semble que le Gouvernement prendrait une décision extraordinaire en exemptant de droits l'alcool employé à ces fins. Il est notoire qu'une foule de préparations médecinales—pour ne pas employer l'expression remèdes brevetés, qui offusque l'honorable député de Winnipeg, contiennent une si forte proportion d'alcool que certaines gens l'emploient au lieu des rafraîchissement que nous buvons nous-mêmes le soir quand la Chambre siège trop tard. Si l'honorable député pouvait faire en sorte que le Gouvernement adoptât cette résolution, j'aimerais savoir si le prix de certaines de ces drogues serait réduit, car les amateurs comme moi savons que le prix de revient n'a aucun rapport avec le prix de vente. Je félicite le ministre de résister, dans la présente circonstance, à l'influence de ses partisans. L'alcool dénaturé, a dit le ministre, a tellement perdu de son caractère dans la transformation, que le procédé de le ramener à l'état d'esprit est extrêmement dispendieux, et en conséquence ne s'emploie pas, de sorte que l'usage que l'on fait de l'alcool dénaturé dans les arts et l'industrie constitue une question d'une si haute importance pour le pays, que je regrette de voir qu'on le compromet en la mêlant à d'autres sujets, comme par exemple la proposition contenue dans la résolution d'exempter l'alcool pour des fins qui ne devraient pas bénéficier de cette exemption. Pendant que nous y sommes, le ministre du Revenu de l'intérieur serait-il assez aimable de nous renseigner quelque peu sur ce qui s'est fait depuis la dernière session au sujet de l'alcool dénaturé, alors que le ministre nous a déclaré qu'il vendait de 65 cents à 80 cents le gallon les trois différentes espèces d'alcool dénaturé que son département fabrique.

Je crois qu'il a été dit, lors de la discussion de ce sujet, que le ministère payait peut être un peu trop cher pour son alcool, mais que c'était dû à un marché passé auparavant et qui devait durer encore quelque temps. Aux Etats-Unis, avec le maïs à 30 cents le boisseau, on dit qu'il est possible de produire l'alcool de grain à 15 cents le gallon, mais certainement à meilleur marché qu'on ne le fabrique au Canada. Il fut amplement prouvé l'année dernière qu'on peut fabriquer chez nous l'alcool dénaturé à 40 cents et 50 cents le gallon avec des produits inférieurs, j'entends dire les détritus végétaux. Le Gouvernement s'est réservé le droit, dans la loi des douanes que nous avons adoptée à la dernière session, d'admettre en franchise l'alcool destiné à la dénaturation. On donna pour explication que si les distilleries canadiennes cherchaient à augmenter les prix au Gouvernement, celui-ci pouvait l'importer franc de douane mais seulement pour les fins de la dénaturation. L'honorable député de Winnipeg (M. Bole) dit que l'alcool se vend à 2 cents le gallon à Cuba. En d'autres termes, si le Gouvernement le juge à propos, il peut importer l'alcool du Cuba à 25 cents le gallon pour le dénaturer, forçant ainsi nos distillateurs à le lui vendre au même prix, ou bien à perdre cette vente. Il est excessivement important, surtout pour les cultivateurs, de faire en sorte que l'alcool dénaturé se vende au plus bas prix possible. Le Gouvernement ne doit pas s'en tenir à admettre l'alcool en franchise pour les fins de la dénaturation, mais il doit faire en sorte qu'il s'en dénature ailleurs qu'à Ottawa. L'honorable député de Grey-sud (M. Miller) a déjà parlé sur ce sujet, et il est inutile que je m'y arrête davantage. Nous savons tous que le Gouvernement peut dénaturer l'alcool à bien meilleur marché à Toronto que de l'expédier d'Ottawa. Il est si essentiel de connaître toutes les informations possible sur l'alcool dénaturé, que je demanderais au ministre de nous dire ce qu'il a fait depuis la dernière session pour se rendre au désir exprimé par la Chambre, de fournir l'alcool dénaturé au meilleur marché possible au public.

F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que le ministre réponde à cette demande, je dirai un mot sur l'emploi de l'alcool dans l'industrie. Ce n'est pas, il me semble, qu'au point de vue de la médecine, quand on a acquis la certitude qu'il sera employé à des fins médicinales seulement, sans danger de l'employer à d'autres fins, qu'il convient d'étudier la question de la production de l'alcool à bon marché, car il y a encore le côté industriel à considérer, et à ce sujet, j'ai échangé une correspondance l'année dernière avec le département du Revenu de l'intérieur. Nous avons à Montréal de grands fabricants de meubles et des maisons où les vieux meubles sont refaits, vernis à neuf et conservés par cet agent. Deux ou trois de ces maisons sont très considérables. On me dit qu'il est impossible de faire un bon vernissage des meubles sans employer l'alcool, et le produit dénaturé est impropre à cet usage. Il faut l'alcool pur, et il est impossible d'employer l'alcool pur et donner un beau lustre aux meubles au prix où se vend l'alcool. Il convient donc de se renseigner sur la possibilité de fournir à l'industrie un alcool pur à prix réduit. Je ne me

rappelle pas exactement le résultat de ma correspondance avec le ministère, au nom d'un de ces grands industrienls mais je sais que n'ayant pu se conformer aux conditions, il dût abandonner l'idée de se procurer l'alcool pur pour les fins de son industrie. Il dut se résigner à cause du prix exorbitant qui pèse, sous le régime actuel, sur ce produit. Quand il est possible de s'assurer que l'alcool servira à d'autres fins que l'intempérance, il devrait être pris des dispositions pour en permettre l'achat à des prix moins ruineux qu'à présent.

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'honorable député n'est pas tout à fait exact dans sa conclusion à mon égard.

M. l'ORATEUR : L'honorable ministre ne peut prendre la parole qu'avec le consentement de la Chambre.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je croyais que l'opposition m'avait demandé des renseignements. On me dit que l'alcool méthylique entre presque exclusivement dans le procédé de vernissage des meubles. On n'employait pas autre chose aux Etats-Unis à venir jusqu'à un an passé. S'il sert à ces fins, le notre doit pouvoir servir puisqu'il contient 90 p. 100 d'alcool éthylique et 10 p. 100 d'alcool méthylique. C'est d'aillluers de l'acide méthylique préparé par le ministère du Revenu de l'intérieur que tous les fabricants de meubles du Canada se servent.

M. MONK : Invariablement les vieilles taches viennent à reparaître.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Même s'il était permis d'employer le pur alcool ethylique à ces fins, il n'y a pas d'inspection possible ou de surveillance par l'état qui pût protéger l'accise. Des fraudes gigantesques seraient commises au détriment du fisc.

Il s'est produit peu de changement depuis un an dans la production de l'alcool méthylique par le département. Comme je l'ai dit alors, nous payons l'alcool méthylique $1.29 le gallon en vertu d'un traité, qui expire le 1er mars prochain. L'alcool de grain coûte présentement 25 cents le gallon de preuve. Le prix de revient au département pour cet alcool, après avoir subi le procédé de dénaturation par l'alcool méthylique est de 41 cents le gallon.

M. SPROULE : Le gallon impérial ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui. Nous produisons trois sortes de spiritueux méthylés ou alcools dénaturés, dont une se vend ouvertement sur le marché sans restriction. Nous vendons aux industriels qui s'engagent à l'employer à des fins spéciales, 90 p. 100 d'alcool de grain et 10 p. 100 d'alcool méthylique.

M. SPROULE : Combien en payent-ils ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : De 60 cents en montant ; à peu près le prix coûtant. Il faut admettre que le procédé de méthylation ou de mixtion est très dispendieux. Nous n'en préparons pas assez pour les moyens que nous avons à notre disposition. Nous apportons à Ottawa l'alcool de grain et l'alcool méthylique, qui nous coûtent probablement de 10 à 15 cents par gallon pour le transport, ce qui, ajouté aux frais de mixtion en augmente le prix considérablement. Nous n'avons rien changé à nos méthodes de production, vu que notre traité expire le 1er mars, et qu'au lieu de payer $1.29 le gallon nous ne paierons probablement que 50 cents ou 60 cents. Il se vend 40 cents le gallon de vin aux Etats-Unis.

Je crois qu'il sera possible de livrer sur le marché un alcool dénaturé à une réduction notable sur le prix que nous payons pour le procédé de mixtion. En employant des méthodes plus économiques et en décuplant la production il sera peut-être possible, dans quelques mois, de le livrer sur le marché à environ 50 cents le gallon car je ne vois pas que nous puissions, en payant l'alcool de grain 41 cents le gallon, le vendre pour moins de 50 cents le gallon, à moins d'y perdre de l'argent.

M. PERLEY : Je crois que l'honorable député de Winnipeg (M. Bole) a dit qu'il est possible d'acheter l'alcool à 25 cents le gallon.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Par gallon de preuve. Tout dépend du titre. Nous employons l'alcool à 65 qui coûte 41 cents le gallon. Quand nous achetons de l'esprit de preuve à 25 cents le gallon aux distillateurs, c'est bien bon marché. Nous n'achetons pas la première qualité, mais nous achetons le résidu de plusieurs distillations que les distillateurs ne croient plus devoir distiller davantage et qu'ils préfèrent nous vendre à 25 cents le gallon.

M. BOLE : Le député pourrait-il importer l'alcool franc de douane pour ces fins ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui, mais nous ne voulons pas avoir recours à ce moyen avant quelque temps encore. Nous voulons employer l'alcool de bois canadien. Les honorables députés peuvent se rendre compte qu'en réduisant le prix des alcools dénaturés, nous entrons en concurrence avec les fabricants canadiens d'alcool de bois. Plus nous réduisons le prix du produit dénaturé qui coûte plus cher que la substance dénaturante, plus ils seront forcés de réduire le prix de l'alcool de bois. Nous nous trouvons entre deux feux. Le public réclame le bon marché sur le produit dénaturé, et les fabricants d'alcool de bois nous demandent de ne pas en réduire le prix pour le présent.

M. ARMSTRONG : Quel succès a-t-on obtenu en vue de pouvoir fournir aux cultivateurs et aux industriels un alcool bon marché pour actionner les machines ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je croyais avoir donné mes explications dans ce sens.

Je dis qu'en payant aux distillateurs 41 cents le gallon pour l'alcool, il est impossible, dans mon opinion, de produire l'alcool dénaturé à assez bas prix pour lutter contre la gazoline ou le pétrole comme combustibles. N'oublions pas que les Etats-Unis ont adopté une loi, il y a un an, au sujet de l'alcool dénaturé. Il n'y avait pas avant cela d'alcool dénaturé ou spiritueux méthylés aux Etats-Unis, mais ils essayent d'imiter l'Allemagne en produisant un alcool à prix réduit pour actionner les outillages de preuves et de fabriques. Après un an, l'expérience n'a pas réussi comme ils s'y attendaient, mais je ne dis pas qu'elle ne réussira pas.

M. ARMSTRONG : Le ministre peut-il dire pourquoi nous ne pouvons fabriquer au Canada un alcool à aussi bon marché qu'en Allemagne ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : En premier lieu, les cultivateurs canadiens ne peuvent récolter les pommes de terre dans des conditions aussi avantageuses que les cultivateurs de la Saxe ou autres Etats Allemands. De plus le gouvernement allemand impose lourdement le pétrole pour protéger l'alcool ; il prime même de 7 cents le gallon le produit des distilleries industrielles ou végétales. C'est pourquoi l'alcool se produit à un prix relativement minime en Allemagne. Les circonstances ne sont pas les mêmes au Canada. Les cultivateurs commettants de l'honorable député (M. Armstrong) par exemple, pourraient-ils récolter les pommes de terre à 8 cents ou 10 cents le gallon pour les vendre à la distillerie industrielle ?

M. J. J. HUGHES : Y a-t-il quelque variété spéciale de pomme de terre pour ces fins ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui ; plus la pomme de terre est d'une variété inférieure, plus son rendement est élevé et, par conséquent, plus est élevée la quantité d'alcool. Le commissaire américain des distilleries industrielles ou végétales dit dans son rapport du 30 juin 1907, de date récente, comme on le voit :

Il n'est pas probable qu'il s'établisse un grand nombre de distilleries industrielles dans les conditions qui prévalent dans le pays. Bien que ces distilleries sont libres d'employer tous les produits quelconques dans la production de l'alcool industriel, elles n'ont employé jusqu'ici en grande partie que le maïs dans la fabrication et tant qu'on n'aura pas trouvé un produit moins dispendieux dont on aura démontré l'utilité pratique, il est douteux que ce genre d'alcool puisse lutter avantageusement contre la gazoline et le kérosène.

Je ne crois pas que nous puissions produire l'alcool à aussi bas prix au Canada qu'aux Etats-Unis. L'alcool le meilleur marché aux Etats-Unis provient du maïs, et je crois que la plus grande partie de l'alcool que nous distillons au Canada, provient de maïs importé des Etats-Unis. Telles sont les raisons qui me font douter, pour ma part, que même si nous cultivons la pomme de terre ou tout autre produit végétal pour obtenir un alcool à bon marché, il sera encore impossible de produire l'alcool dénaturé à un prix suffisamment bas pour lutter à présent contre la gazoline et le pétrole.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : J'ai reçu, au sujet de cette résolution, plusieurs lettres de personnes intéressées dans les spécialités pharmaceutiques ou qui emploient de quelque façon l'alcool dans l'industrie. Toutes semblent être favorables à la résolution qu'a présentée l'honorable député de Winnipeg (M. Bole). S'il avait quelque possibilité de réduire le prix de l'alcool industriel fût-ce au détriment du revenu, qui me paraît surabondant pour toutes fins dans le moment, le pays en récolterait les bons effets, par la création d'industries nouvelles et l'emploi de la main-d'œuvre. Je vais lire une ou deux des lettres que j'ai reçues. L'une est de Lyman frères et compagnie, pharmaciens en gros si je ne me trompe, et fabricants de plusieurs spécialités pharmaceutiques. Voici comment ils s'expriment :

Nous prenons la liberté d'appeler votre attention sur la grave injustice qui pèse sur la droguerie industrielle et, en réalité, sur tous les industriels qui se servent de l'alcool : nous voulons parler de l'impôt considérable qui grève un produit utile comme l'alcool, tandis que la politique des deux partis semble être l'encouragement des industries par l'exemption de la matière première, ou par une faible imposition de droit.

Nous croyons comprendre qu'une des raisons du prix élevé de l'alcool est l'entreposage réglementaire du produit distillé pendant deux ans après la distillation. Cette réglementation tend naturellement à créer un monopole et à augmenter les prix, sans généraliser toutefois l'usage de l'alcool dans la fabrication des préparations médecinales et pharmaceutiques, les parfums, les produits chimiques, les teintures et les recherches scientifiques.

Le produit potable se vend sur le marché canadien vingt-cinq fois le prix de revient, ce qui tend à en restreindre l'usage dans les spécialités sus-mentionnées et à en prohiber l'emploi comme agent économique dans la sphère plus large de l'activité industrielle. De plus, nous subissons un grand désavantage au Canada dans le moment, parce que les esprits se vendent à bien meilleur marché dans les autres pays, donnant à la droguerie industrielle étrangère un avantage marqué sur nous.

Nous serions heureux si vous vouliez vous intéresser à ce sujet, et nous croyons que le Gouvernement agirait sagement en nommant une commission d'études pour faire rapport sur le moyen de remédier à cette source de désavantage pour les industriels canadiens.

M. BOLE : Je me permettrai de corriger l'honorable député. Cette maison n'est pas propriétaire de remèdes brevetés, mais fait

le commerce des drogues en gros. Il y a une tendance à vouloir assimiler les pharmaciens en gros avec les fabricants de remèdes brevetés, ce qui est une erreur.

M. KEMP : Je ne pense pas avoir dit que cette maison fabriquait des remèdes brevetés ; je n'en ai pas eu du moins l'intention. Leur en-tête de lettre dit qu'ils fabriquent du chloroforme, des ethers sulphuriques et autres produits chimiques.

M. BOLE : Qui sont des préparations pharmaceutiques.

M. KEMP : L'autre lettre, vient de la Toronto Pharmacal Company Limited. En voici le texte :

Un sujet de haute importance pour nous-mêmes aussi bien que pour le commerce des drogues en général, a déjà été ou sera bientôt soumis à l'étude du parlement, par M. Bole, droguiste en gros, de Winnipeg; c'est la question du prix exorbitant de l'alcool pour les fins de l'art. Les distillateurs sont obligés, en vertu des règlements, de garder ce produit en entrepôt pendant trois ans, avant de le livrer sur le marché. Nous considérons que cette formalité est absolument inutile pour l'alcool industriel, sans compter qu'elle ajoute en réalité 50 p. 100 au prix de revient, déduction faite du droit d'accise. On fabrique et on vend aux Etats-Unis un alcool dénaturé à 39 cents le gallon, ce qui prouve qu'il est possible, quand il n'y a pas de droits à payer et d'entreposage de trois ans à subir, de fabriquer et de vendre un esprit pour 40 ou 50 cents le gallon impérial, à un profit rémunérateur. Naturellement, le droit d'accise est fixé à un taux assez élevé pour prévenir l'importation de l'esprit.

Nous savons que la discussion d'un sujet comme celui-ci offre des difficultés, mais nous avons la certitude que si l'administration voulait permettre la livraison immédiate de l'alcool sur le marché après la distillation, les industriels constateraient un effet très prononcé, et nous ne voyons pas la moindre objection à ce que notre proposition soit réalisée.

Lorsque cette question sera soumise à la discussion, vous nous rendrez service en y apportant les lumières de votre science et en appuyant la juste réclamation des industriels en cette matière.

Je n'en dirai pas davantage, les honorables députés qui m'ont précédé ayant traité la question sous tous ses aspects.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : La résolution me paraît viser un double objet : le premier tendant à supprimer les restrictions qui nécessite l'entreposage de l'alcool pendant deux ans avant de le livrer sur le marché. Cette restriction mettra fin au monopole, s'il y a monopole, et je crois que c'en est un dans cette mesure. Mais je crains qu'en réduisant le prix, vous ne propagiez l'alcoolisme. Si vous l'offrez à meilleur marché, il y aura tendance à en boire davantage, de sorte qu'il est peu probable que les tempérants voient cette résolution d'un bon œil. Le deuxième objet tend à réduire le prix de l'alcool pour les fins médecinales. Il semble que ce but est facile à atteindre, si seulement le Gouvernement veut prescrire que l'alcool distillé la veille peut servir le lendemain aux fins médicales et pharmaceutiques. Je ne vois pas l'utilité de l'emmagasiner si longtemps pour ces fins. Je partage l'opinion de l'honorable député de Winnipeg (M. Bole). Je ne vois pas non plus que l'alcool puisse tant se bonifier par un dépôt de deux ans, à moins de le conserver dans autre chose que des réservoirs en cuivre, car le cuivre empêche l'évaporation, et la transsudation de l'oxyde hydraté d'amyle à travers le bois des fûts est censée bonifier l'eau-de-vie ; c'est pourquoi la loi qui exigeait un emmagasinage de cinq ans a été modifiée. Dans l'origine, c'était cinq ans, et je crois que c'est encore cinq ans avant que l'eau-de-vie soit livrée à la consommation. Mais il fallait la conserver dans des récipients en bois, non pas en cuivre. Si vous la tenez en récipients en cuivre ou en verre, l'évaporation cesse et partant la tonification, car il est impossible que l'oxyde hydraté d'amyle s'en échappe. J'ai toujours pensé que cette loi avait été modifiée pour favoriser les distillateurs de cette époque ; j'ai peut-être tort, mais tel a été le résultat.

Je n'ai jamais pu voir la sagesse de cette proposition, parce que je ne crois pas qu'il soit désirable de bonifier l'alcool ou toute autre liqueur en les laissant vieillir, parce que si on les rend beaucoup meilleurs les gens voudront en boire d'avantage. Je crois que plus on pourrait les rendre mauvais, mieux ce serait pour ceux qui ont l'habitude d'en boire, à moins que vous ne désiriez les faire assez mauvais pour tuer du coup les buveurs.

Un autre caractère de la résolution est la nomination d'une commission d'enquête. Le Gouvernement répond: Nous ne pouvons faire l'enquête nous-mêmes. Je suppose que l'enquête pourrait être tout aussi bien faite par le Gouvernement que par une commission, mais même après l'enquête il me semble que ce serait une tâche difficile pour le Gouvernement de permettre à ceux qui ont besoin d'alcool pour les fins mentionnées de l'obtenir à un prix beaucoup moindre qu'ils ne peuvent se le procurer aujourd'hui, et ils pourraient au moins profiter de la réduction possible en se servant de l'alcool récemment fait au lieu de celui vieux de quelques années. Mais le Gouvernement pourrait aller encore plus loin. Il pourrait diminuer la taxe d'accise sur l'alcool en faveur de ceux qui devront l'employer pour ces fins, mais il serait très difficile de régler les détails. Je suis de l'avis de ceux qui disent qu'il est désirable que l'alcool que l'on doit employer à des fins légitimes coûte le moins cher possible. Il ne doit pas être employé comme breuvage, mais pour préparer des médicaments et servir dans les travaux industriels. Le

ministre a dit que lorsqu'il a permis l'usage de l'alcool aux manufacturiers, aux manufacturiers de meubles par exemple, ils ont beaucoup abusé de la permission et de la confiance reposée en eux, et que l'alcool a été employée en d'autres usages. Si je ne me trompe pas, l'alcool devait servir dans ce cas-ci à faire du vernis.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Mon honorable ami m'a mal compris. Lorsque j'ai dit que le revenu avait été fraudé il y a vingt ou trente ans, lorsqu'on se servait d'alcool de grain dans les préparations pharmaceutiques, je ne savais pas exactement quel était le manufacturier qui commettait les fraudes dont j'ai parlé. Je suis plutôt porté à croire que c'était de l'alcool méthylique fabriqué en dehors du pays.

M. SPROULE : Il ne s'agissait pas de l'alcool utilisé dans les produits industriels?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non.

M. SPROULE : Alors j'ai mal compris l'honorable ministre et je retire ce que j'ai dit. Je crois que le Gouvernement pourrait aisément régler toute le question, s'il voulait faire un effort. Fournissez l'alcool à un prix réduit au commerce, tout en maintenant le prix élevé pour ceux qui probablement pourraient s'en servir comme de breuvage.

M. BOLE : En réponse aux observations de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que l'abolition des règlements obligeant l'entreposage pendant deux ans diminuerait le coût de l'alcool, et conséquemment le rendrait plus accessible aux buveurs, je dois dire que je ne crois pas que c'est cela qui ferait commencer à boire de l'alcool, même si les règlements étaient abolis, parce que si on les abolissait, et supposant qu'en conséquence de cette abolition, le prix de l'alcool en entrepôt soit réduit disons à 75 cents le gallon, de $1.39 qu'il est aujourd'hui, il faudrait y ajouter $3.14 de droits d'accise, de sorte que les gens n'iront pas payer $4 le gallon pour un alcool qu'ils peuvent acheter pour $2. Conséquemment, je crois que l'objection ne tient pas debout.

Le député de Peel (M. Blain) m'a demandé si j'avais des statistiques au sujet du prix de l'alcool depuis 1880 jusqu'à présent. Je puis lui dire que j'ai les prix de l'alcool en entrepôt, et les droits pour chaque année. La liste en est longue, et je ne tiens pas à ennuyer la Chambre en en donnant lecture maintenant. Mais je pourrais peut-être donner les prix de quatre ou cinq années.

| Année. | En entrepôt par gallon. | Droit par gallon. |
|---|---|---|
| 1880.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $0.59 | $1.89 |
| 1885.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1.00 | 2.65 |
| 1889.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 0.91 | 3.06 |
| 1892.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1.13 | 3.62 |
| 1895.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1.15 | 3.53 |
| 1897.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 1.13 | 4.27 |

Je ne donne pas le prix du gallon de preuve dont a parlé le ministre toute l'après-midi. Un gallon d'alcool de preuve contient 57 p. 100 d'alcool pur. L'article connu dans le commerce contient environ 57 p. 100 d'alcool pur.

M. SPROULE : L'alcool pur est environ moitié par moitié ?

M. BOLE : Oui.

M. SPROULE : De quel degré de preuve parlait l'honorable député ?

M. BOLE: Soixante pour cent au-dessus de preuve, ce qui donne environ 90 p. 100 d'alcool pur. J'ai dit que le prix de cet alcool était de $1.39 en entrepôt et qu'il y avait un droit d'accise de $4.15.

Le député de Grey-sud (M. Miller) nous a cité quelques statistiques allemandes qui paraissent ne pas s'accorder avec les chiffres que j'ai cités. Je crois qu'il nous a donné les chiffres de 1894 à 1905. Le commerce d'alcool s'est extraordinairement développé en Allemagne depuis cette époque.

J'ai ici un rapport qui montre que dans le cours d'une année seulement il y a eu une augmentation de 104 millions de litres d'alcool dont on s'est servi pour fins industrielles. Les derniers chiffres que j'ai sont ceux de 1906-1907. Cent quatre millions de litres représentent environ 24 millions de gallons, de sorte que je crois que les chiffres que j'ai donnés sont exacts. Le ministre a dit qu'il était difficile de faire l'alcool à meilleur marché pour les fins que j'ai énumérées cet après-midi, et il prétend que si l'on fait des produits composés d'alcool, on les transformera pour en tirer l'alcool que l'on redistribuera et qui sera utilisé comme breuvage. J'admets que ce danger existe, mais il ne s'ensuit pas que, parce qu'il est possible à des gens de faire des fraudes de ce genre, que l'on doive arrêter le développement industriel. On ne m'empêchera pas de porter de l'argent dans mon gousset, sous prétexte que je suis exposé à être attaqué et volé. Tant que le genre humain existera, le mal existera et je crois que ce Parlement devrait s'élever à la hauteur de la situation et édicter des peines suffisantes pour empêcher les gens de commettre ces fraudes, afin que les industries du Canada puissent se développer comme dans les autres pays que j'ai nommés cet après-midi. Je crois qu'il n'est pas juste de dire que parce que des gens commettront des fraudes, nous ne devrions pas avoir le privilège de fabriquer des choses qui sont fabriquées en aussi grande quantité dans d'autres pays et importées dans le nôtre.

M. SPROULE : Il y a des distilleries illicites.

M. BOLE : Oui. Il serait tout aussi injuste de défendre de cultiver le blé ou le sarrasin, parce que certaines personnes peuvent en transporter des sacs dans un bois

et en faire du whiskey. Le Parlement peut punir celui qui abuse du privilège qu'on lui donne d'avoir de l'alcool pour des préparations pharmaceutiques et qu'il le distille en breuvage. Le ministre a été avisé par les fonctionnaires de son département, peut-être avec beaucoup de raison, mais je crains que ces fonctionnaires soient beaucoup trop susceptibles d'être influencés et que tous leurs effort tendent entièrement à l'augmentation des recettes. Ils ne songent pas au développement industriel qu'ils retardent. Ils ne songent qu'à la recette et je crois que l'objection qui est faite est très exagérée.

Le ministre a dit que les manufacturiers de vinaigre, de fulminate de mercure et de savon possédaient certains privilèges en vertu des règlements. Je ne vois pas pourquoi les fabricants de préparations pharmaceutiques n'auraient pas des privilèges semblables. Le ministre a dit qu'en vertu de la loi actuelle, les fabricants de préparations pharmaceutiques pouvaient obtenir à 15 cents le gallon, s'ils voulaient se conformer à certains règlements ; payer $100 à un inspecteur et autres conditions de ce genre. Mais je ne crois pas que ces règlements soient présentement en vigueur.

A la suite d'une conversation que j'ai eue avec le sous-ministre, j'ai compris que ces règlements avaient été abolis à cause des fraudes qui avaient été commises à l'égard du revenu il y a vingt-cinq ou trente ans.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non, ils sont encore en vigueur.

M. BOLE : Alors il y a assez d'esprit d'entreprise dans le Canada pour se servir de ces règlements, du moment que l'on saura qu'ils existent. Je suis heureux d'entendre le ministre dire qu'ils existent, et j'espère pouvoir m'autoriser de ses paroles auprès des fonctionnaires de son département, lorsque j'irai leur demander à en bénéficier.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Parfait.

M. BOLE : Le ministre m'a demandé de modifier cette résolution de certaine façon qu'il puisse l'accepter, et comme je préférerais avoir une enquête quelconque que de ne pas en avoir du tout, je vais accéder à sa demande, bien que je désirerais laisser la résolution telle qu'elle est. Je vais l'amender en modifiant ainsi qu'il suit le dernier alinéa de la proposition :

Exprime l'avis que le ministre devrait faire une enquête et un rapport, etc.

Ce qui fait disparaître les mots disant que le Gouvernement devrait nommer une commission pour faire l'enquête. J'espère que si le ministre fait ce rapport, il le fera d'une façon complète et qu'il nous donnera des renseignements permettant au Parlement de statuer intelligemment sur la question. Mais si le rapport doit être fait entièrement par les fonctionnaires du département, je crains que tous leurs soucis seront de sauvegarder le revenu et de s'occuper plus de cet objet que de toute idée de développement industriel. C'est de cette manière qu'ils ont été formés, ils ne connaissent rien autre chose que la perception du revenu et la protection de toutes les sources de revenu.

M. SPROULE : Pourquoi dire que c'est le ministre qui devra faire l'enquête ? Pourquoi ne pas mettre plutôt les mots " le Gouvernement "?

M. BOLE : Cela mé conviendrait. Je regrette que le ministre n'accepte pas la résolution telle que je l'ai rédigée, mais je suis disposé à faire la modification demandée.

M. SPROULE : A qui le rapport devra-t-il être fait ?

M. BOLE : Au Parlement.

M. l'ORATEUR : Il est proposé que la résolution soit modifiée en supprimant les mots : "nommer une commission".

(La motion ainsi amendée est adoptée).

## DISCUSSION D'UNE MOTION SUR LES ARRANGEMENTS POSTAUX ENTRE LES ETATS-UNIS ET LE CANADA.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) demande le dépôt :

D'une copie de toute corespondance et de tous télégrammes, rapports, mémoires, résolutions et tous autres renseignements que possède le Gouvernement concernant les changements apportés dans les taxes et les règlements des postes, au cours des deux dernières années, entre les Etats-Unis et le Canada.

Je veux démontrer à l'honorable directeur général des Postes la nécessité de déposer ces documents, afin que nous puissions connaître les raisons qui l'ont porté à faire des changements dans les règlements postaux en mai dernier, concernant le transport des journaux et publications périodiques, qui ont causé de si grands embarras, d'aussi grandes dépenses et des pertes de revenus.

Je suis bien convaincu que le gouvernement américain consentirait à permettre à nos journaux quotidiens et hebdomadaires ou autres publications périodiques à entrer dans les Etats-Unis sous le régime qui existait avant le 8 mai dernier, et je demande avec instance au ministre des Postes de rétablir ces règlements. Le ministre des Postes à déjà fait des changements dans les conditions de transport par la poste des journaux quotidiens dans les règlements qui existaient auparavant. Les éditeurs de journaux hebdomadaires se demandent avec étonnement pourquoi ils ne seraient pas traités de la même manière, et le directeur général des Postes donne pour excuse qu'il ne veut pas donner d'avantage à la

circulation de publications consacrées surtout à la publicité qui entreraient dans le Canada. Si l'honorable ministre des Postes a des craintes de ce côté, je lui conseillerais de nommer un conseil de censure pour toutes les publications qui viendront dans notre pays, et ce conseil dira quelles sont les mauvaises qui doivent être exclues.

Je suis certain que le département des postes des Etats-Unis ne s'opposera pas à cette censure. Les nouveaux règlements ont causé une perte sérieuse de revenu à des centaines de journaux hebdomadaires et périodiques canadiens, en raison de l'augmentation de la taxe, qui représente environ 50 cents sur chaque abonnement annuel, et ce qui a amené en conséquence plusieurs abonnés à renvoyer leur journal. J'appellerai aussi l'attention du directeur général des Postes sur le fait que s'il a commis une erreur dans cette matière, il en a aussi commise une à l'égard de la poste rurale gratuite.

Il ne soutiendra certainement pas aujourd'hui l'attitude qu'il a prise il y a quelques mois lorsqu'il a dit que nous serions obligés d'attendre pour avoir la distribution rurale gratuite que la population du pays ait atteint vingt millions d'âmes.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit s'apercevoir qu'il ressuscite une discussion qui a déjà eu lieu pendant la présente session.

M. ARMSTRONG : Alors, je me bornerai aux fautes que le ministre a commises d'une autre façon. Il a franchement admis qu'il avait commis une bévue sérieuse lorsqu'il a, en mai dernier, changé les règlements concernant le transport des journaux quotidiens par la poste, et je crois qu'il comprend maintenant qu'il a fait aussi erreur à l'égard des journaux hebdomadaires et des publications périodiques. Il n'a jamais pu expliquer d'une façon satisfaisante à cette Chambre pourquoi, s'il était juste de suspendre le transport des journaux quotidiens en mai dernier, il a aujourd'hui changé sa manière de voir et rétabli les anciens règlements. Je suis certain que le ministre admettra que nos journaux hebdomadaires et publications périodiques font connaître dans les Etats-Unis d'une façon très avantageuse le Canada et ses ressources. Des centaines et des milliers de ces publications pénètrent dans ce pays, et elles ne contiennent rien de répréhensible. Nous dépensons plus de $900,000 pour faire connaître dans le monde civilisé les avantages naturels que le Canada possède, mais il n'y a pas de meilleur moyen à employer pour faire connaître ces avantages que les publications hebdomadaires et périodiques canadiennes qui vont dans les Etats-Unis, mais auxquelles les restrictions imposées par le directeur général des Postes en ferme pratiquement l'entrée. Je demande le dépôt de cette correspondance afin que nous puissions faire une enquête complète en la matière et connaître les raisons qui ont porté le Gouvernement à agir comme il l'a fait en mai dernier, particulièrement à l'égard des journaux quotidiens, dont la circulation a été diminué par le fait. C'est le devoir de l'honorable ministre des Postes d'expliquer cette question pleinement à tout le pays, afin que nous puissions connaître la situation du Canada en la matière.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je dois m'excuser auprès de mon honorable ami pour n'avoir pas été présent à la séance lorsqu'il a développé sa motion. Je recevais une délégation dans mon bureau concernant une question particulière à mon département. Cependant, après avoir lu la motion, je ne vois rien qui empêche qu'elle soit adoptée unanimement par la Chambre. Je n'ai rien à cacher dans ce que mon département ou moi-même avons fait au sujet des relations postales entre les Etats-Unis et le Canada.

Comme la Chambre le sait, nous avions avec les Etats-Unis une convention postale qui datait de 1875, convention en vertu de laquelles les autorités postales américaines expédiaient dans notre pays les lettres déposées dans les bureaux de poste américains d'après le tarif postal de ce pays, et nous en faisions la distribution dans les bureaux de poste du Canada, et réciproquement. Une convention semblable existait à l'égard des journaux et publications périodiques. Cette convention ne soulevait pas d'objections sérieuses. A cette époque, très peu de journaux quotidiens étaient publiés au Canada et presque pas de publications périodiques ou magazines. Dans les Etats-Unis il n'y avait qu'un petit nombre de magasins qui étaient de premier ordre. Mais depuis 1875, le développement de l'imprimerie et de la réclame, surtout aux Etats-Unis, a été si grand, qu'en quelques années le nombre des magazines, publications périodiques ou journaux quotidiens a augmenté dans une proportion énorme. Il en est résulté deux choses : premièrement, les buraux de poste sont devenus encombrés de toutes ces publications. Les autorités postales ne pouvaient pas empêcher cette inondation soudaine ; elles ne pouvaient pas faire respecter l'esprit de la classification qui avait été établie. Les éditeurs de périodiques légitimes ont protesté en vain pendant vingt ans contre l'abus que faisaient de la poste ces prétendues publications littéraires. Il y a beaucoup de ces publications dans les Etats-Unis auxquelles on donne le nom de journaux ou de périodiques et qui ne sont que des feuilles d'annonces. On y met une nouvelle, un petit roman, et tout le reste du journal est rempli d'annonces. Quelquefois ces historiettes sont d'un caractère très pernicieux, ainsi que je l'ai dit il y a un instant. On s'est plaint vivement dans les Etats-Unis de l'abus de ce privilège du transport par la poste.

Plusieurs conférences ont été tenues; le congrès a nommé des commissions; mais ces commissions n'ont jamais fait de rapports, ou si elles en ont fait, l'influence des politiciens auprès du gouvernement à Washington était si grande que lorsque arrivait le moment de mettre en vigueur les propositions des commissions, rien n'était fait. Mais quel a été le résultat pour le Canada? Nos frontières mesurent 3,000 milles de longueur de l'est à l'ouest. C'est purement une frontière artificielle.

Le résultat de la convention de 1875 a été que notre pays est devenu le dépotoir de la littérature américaine, de la mauvaise comme de la bonne. La question est devenue si irritante, que j'ai cru qu'il était de mon devoir de la régler et d'en venir à une entente avec les autorités postales américaines. Il n'y avait pas deux mois que j'étais ministre des Postes que je recevais de nombreuses protestations contre l'entrée en Canada de magasins malsains qui étaient surtout lus par les jeunes gens dans nos grandes villes, nos villages et par tout le pays. Ces protestations me sont venues d'abord du clergé et de plusieurs des associations les plus patriotiques du pays qui s'opposaient à l'esprit de cette littérature américaine, parce qu'elle exerçait une influence sur le loyalisme des nouveaux colons des territoires du Nord-Ouest. Plusieurs personnes, parmi lesquelles des membres très importants des deux partis politiques, m'ont écrit aussi que nous ne devrions pas permettre l'américanisation de nos nouveaux colons par cette littérature. Nous savons qu'un grand nombre d'Américains se sont établis dans l'Ouest canadien depuis un certain nombre d'années. Ne valait-il pas mieux, et n'était-il pas plus dans les intérêts du Canada que je suivisse les conseils qui m'étaient donnés et que je protégeasse la littérature et les journaux canadiens contre la littérature et les journaux américains. On a dit qu'en littérature il n'y a ni barrières ni frontières. Nul doute que cela est vrai dans le sens intellectuel, mais nous devons, autant que possible, créer un esprit national d'un bout du pays à l'autre. Est-ce que les journaux et les livres publiés dans notre pays ne sont pas un grand instrument de patriotisme ? C'est mon avis, et c'est avec cet objet en vue que, l'année dernière, je me suis décidé à aller à Washington.

Mon honorable ami critique l'action du département des Postes à ce sujet et il est tout naturel qu'il fasse entendre ses doléances dans cette Chambre. Plusieurs abonnés des publications américaines ont aussi demandé des explications, mais lorsque je les leur ai données, ainsi que je les donne franchement aujourd'hui à cette Chambre, lorsque j'ai dit à mes compatriotes que la raison qui nous avait fait agir de la manière que nous avons agi l'année dernière était d'abord, de développer un esprit national, et en deuxième lieu de protéger la jeunesse de nos grandes villes et de nos villages contre les publications malsaines qui étaient vendues à presque toutes les gares de chemins de fer comme chez tous les marchands de journaux, on a avoué que le département avait agi avec sagesse et en temps utile.

Mais ce changement n'était fait que comme expérience à l'égard de la presse quotidienne. Nous avons constaté un peu plus tard que les grands journaux quotidiens des Etats-Unis n'avaient qu'une petite circulation en Canada. Nous avons découvert aussi au sujet des périodiques américains, et les changements de l'année dernière étaient surtout dirigés contre ces périodiques, que le Canada servait tout simplement à transporter ces publications des Etats-Unis. Croiriez-vous, monsieur l'Orateur, que dans de petites villes comme Cobalt et New-Liskeard, les maîtres de poste passent tout leur temps à distribuer ces publications au public ? C'était la même chose par tout le pays. Surtout dans le Nord-Ouest et dans les grandes villes. Lorsque nous avons augmenté la taxe sur les publications périodiques et hebdomadaires, nous avons virtuellement purgé notre pays de tous ces imprimés détestables. Je ne crois pas que mon honorable ami puisse avoir d'objection à cela. Personne ne blamera le département d'avoir empêché l'entrée dans le pays de ces publications immorales, et ce n'est qu'en élevant les prix de transport que nous pouvions obtenir ce résultat.

Mon honorable ami désire savoir pourquoi nous avons fait des changements cette année. L'année dernière, lorsque je suis allé à Washington, les autorités postales des deux pays ont convenu d'élever pour le transport le taux d'un demi-cent par livre qu'il était à 4 cents par livre. Cette année, comme les journaux quotidiens américains ont une très petite circulation dans notre pays, et comme quelques-uns de nos journaux canadiens en ont une très considérable aux Etats-Unis, surtout dans les états de l'Est et dans quelques-uns des états de l'Ouest, nous avons cru devoir relâcher les règlements, et au lieu de faire payer 4 cents par livre, de n'exiger qu'un cent par livre.

Mais mon honorable ami dit : Pourquoi faire une différence à l'égard des magasins et des publications périodiques et hebdomadaires ? Si le département rétablissait le taux d'un cent par livre sur les magazines et sur les publications périodiques et hebdomadaires, nous ouvririons tout simplement de nouveau la porte que nous avons fermée si efficacement l'année dernière, aux publications jaunes et malsaines des Etats-Unis. Nous n'avons pas accordé le taux d'un cent la livre aux magasins et aux hebdomadaires, mais nous en avons diminué le chiffre de moitié en permettant la distribution de ces publications par la

poste canadienne, et au lieu de payer 4 cents, elles ne paieront plus que 2 cents aux compagnies de messagerie et à la poste américaine. Je n'aurais pas consenti à cela, si je n'eusse pas fait une autre convention concernant les journaux quotidiens avec le gouvernement américain.

D'après l'ancienne convention, nous étions obligés d'en passer par la classification établie par les autorités postales américaines. Comme je l'ai dit il y a un instant, le ministre des Postes des Etats-Unis accordait indistinctement le privilège de transmission par la poste à tous les journaux, à tous les magasins et à toutes les publications périodiques. Plus d'une fois le directeur général des Postes des Etats-Unis chercha à enrayer le flot montant de cette pseudo littérature, mais l'influence des politiciens américains le força de renoncer à ce projet. Cette année, cependant, il est entendu entre nous et les Etats-Unis que tout en accordant à leurs publications périodiques le privilège de réexpédition par la poste, nous n'admettons que celles qui sont comprises dans notre propre classification ; c'est-à-dire que, selon l'expression de Rudyard Kipling dans son ouvrage intitulé : " Lady of the Snows ", nous sommes maîtres chez nous, ce que nous n'étions pas encore. D'après l'ancienne convention nous étions tenus d'admettre tout journal, toute publication périodique et tout magasin compris dans la classification établie par le ministère des Postes de Washington. Nous accorderons le privilège de réexpédition par la poste à tout journal hebdomadaire ou à toute publication périodique compris ou comprise dans la définition de notre classification.

M. LEFURGEY : Pourquoi l'honorable ministre n'impose-t-il pas le même taux qu'autrefois ? Il dit que sa classification protège le public contre cette littérature condamnable ; pourquoi alors cette classification ne pourrait-elle être assujettie à l'ancien tarif ?

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député avait suivi mon explication il aurait vu que l'arrangement est réciproque, c'est-à-dire que toute réduction que le Canada aura faite, les Etats-Unis la feront.

M. ARMSTRONG : Le ministre m'a paru dire qu'il avait récemment réduit de quatre cents à deux cents le port des journaux hebdomadaires et des publications périodiques. Quand cette décision a-t-elle pris effet ? Je le demande parce que le ministre nous a mis sous l'impression, l'autre jour, que les journaux hebdomadaires et les publications périodiques étaient encore assujettis à un port de quatre cents par livre.

L'hon. M. LEMIEUX : Non. Je crois que le changement a été fait vers le 7 janvier, mais je n'ai pas les documents par devers moi et je ne puis parler avec certitude. Je crois avoir expliqué clairement les raisons du changement opéré il y a environ un an ; il a eu pour effet de protéger nos propres publications périodiques. A mon sens, c'était, de la part d'un ministre libéral, un bon mouvement.

Un autre point important, c'est que nous avons débarrassé nos sacs aux dépêches de toute littérature inacceptable. Je vais déposer sur le bureau de la Chambre un rapport de M. Ross, de Toronto, l'habile surintendant des bureaux de poste du Canada. M. Ross voyage d'un bout à l'autre du pays, il visite tous les bureaux de poste. Il a noté les changements survenus par rapport aux échanges de journaux jaunes entre les Etats-Unis et le Canada et il a fait rapport que les sacs aux dépêches en avaient été débarrassés et qu'il avait remarqué que l'on encourageait la bonne et saine littérature.

Voici un autre point important que l'honorable député ne devrait pas perdre de vue: L'an dernier, quand nous avons modifié la convention existant entre le Canada et les Etats-Unis, nous avons obtenu du directeur général des Postes d'Angleterre une réduction très considérable des tarifs postaux. Jusqu'au 8 mai dernier le port des journaux, magasins et publications périodiques d'Angleterre au Canada était de huit cents par livre. Il a été réduit à deux cents par livre, et le résultat de cette réduction a été des plus satisfaisants. L'interdiction de cette littérature inacceptable des Etats-Unis a coïncidé avec une augmentation considérable du nombre de publications périodiques, de magasins et de journaux adressés d'Angleterre au Canada, soit, pour le mois de janvier dernier, par rapport au mois de janvier de l'année dernière une augmentation de pas moins de 347 p.c. L'autre jour, j'ai reçu du directeur général des Postes d'Angleterre un livre bleu publié par son département et accompagné de cette lettre :

7 février 1908.

Cher monsieur Lemieux,—Je pense que le document ci-joint vous intéressera en ce qu'il vous fera voir le nombre de magasins qui se sont enregistrés, sous l'empire de la loi des postes du Canada, concernant les magasins.

C'est un nouveau département qui a été établi l'année dernière, à notre demande, quand la réduction a eu lieu.

Je suis également heureux de constater que les magasins les meilleurs sont surtout en demande, au Canada.

Bien à vous,
SIDNEY BUXTON.

J'ai ici le livre bleu en question et il confirme ce que j'ai dit, savoir : que nous avons remplacé cette littérature inacceptable dont nos sacs aux dépêches étaient chargés, par cette bonne et patriotique littérature qui nous vient de la mère patrie.

M. KEMP : L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qu'il entend par la littérature inacceptable venant des Etats-Unis ?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX : Ce sont, par exemple, ces historiettes, ces romans à dix sous, la " Police Gazette " et toute cette littérature jaune qui arrivait par tonnes dans nos bureaux de poste comme dans autant de dépotoirs.

M. KEMP : Cependant la loi ne vise pas seulement cette sorte de littérature-là, mais toutes les sortes.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est vrai, dans un sens, sous l'empire de l'ancienne convention il n'y avait guère à espérer que nos receveurs de la poste contribuassent dans une large mesure à détourner cette littérature que l'on déversait à pleins chars dans nos sacs aux dépêches. Mais aujourd'hui ce courant est complètement enrayé, et tout bon canadien devrait m'aider à empêcher le retour de l'ancien état de choses. Quant aux journaux et aux magasins dignes d'estime, ils seront bien accueillis. Par exemple, le " Munsey," le National Review," le " Century," le " Collier's," le " McClure," le " Harper," le " Ladies Home Journal " seront les bienvenus, nous sommes heureux de lire ces magasins et de les voir pénétrer dans tous les foyers. Je ne saurais nommer tous les journaux inacceptables, mais je dirai qu'il en a disparu des milliers de nos sacs aux dépêches depuis que nous avons pris la décision dont il s'agit.

M. SPROULE : C'est plutôt dû au droit acquis de faire une classification au lieu d'en laisser faire une par les Etats-Unis.

L'hon. M. LEMIEUX : Je puis assurer à mon honorable ami qu'en augmentant le port d'un cent à quatre cents nous avons beaucoup contribué à détourner toute cette littérature inacceptable.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'aurait-il pu la détourner au moyen de la classification ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'un et l'autre moyens ont contribué à assurer le résultat. Mon honorable ami (M. Armstrong) a dit que nous avions déjà eu aux Etats-Unis un medium d'annonces pour nos propres produits. Que mon honorable ami soit sans crainte. Je pense que nous servons beaucoup mieux les intérêts du pays en empêchant les fabricants de remèdes brevetés et autres d'annoncer leurs marchandises au Canada, à nos dépens. Ces feuilles d'annonces, qu'on nous envoyait dans nos sacs aux dépêches sous forme de journaux encouragaient les Canadiens à acheter des marchandises américaines. Nous avons mis fin à cela. Ne vaut-il pas mieux encourager nos fabricants et la vente de nos marchandises que d'ouvrir en quelque sorte pour rien le Canada tout entier à l'étranger comme un vaste champ d'annonces ?

Au point de vue moral, au point de vue national, au point de vue commercial, à tous les points de vue, la modification opérée l'année dernière a été très avantageuse au pays. Je ne m'en attribue pas le mérite, toute la Chambre m'a laissé pleine liberté à ce sujet et m'a encouragé à agir comme je le pensais l'année dernière. La modification qui vient d'avoir lieu ne dérangera pas l'avenir. Nous aurons les mêmes résultats, excepté que nos journaux quotidiens auront l'avantage de pouvoir être envoyés à la nombreuse population canadienne des Etats-Unis et nous recevrons en retour quelques quotidiens américains. Les Etats-Unis sont maintenant tenus d'accepter notre propre classification et nous n'accepterons de leur part que les publications périodiques que nous jugerons dignes d'être lues par nos gens.

Telles sont les explications que j'avais à donner. Je serai en état d'en donner davantage quand il s'agira des subsides. Encore une fois, qu'il me suffise de dire qu'au point de vue moral, national et commercial, la modification de l'an dernier a été très avantageuse au pays.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) : Je comprends que le directeur général des Postes cherche à débarrasser le pays de certains journaux inacceptables. Dans ce but, il a fait un voyage à Washington, et nous sommes disposés à lui reconnaître le mérite du succès qu'il a pu obtenir. Mais lors de son voyage à Washington l'an dernier il prétendait avoir élevé d'une demi cent à quatre cents par livre le port de toutes les publications périodiques venant des Etats-Unis. Toutefois, de retour au pays, il s'aperçut que cet arrangement était tout à fait impraticable et constituait une injustice absolue à l'égard des journaux de notre pays. Les récriminations de nos journalistes le firent apparemment changer d'idée au sujet des journaux quotidiens, comme il nous l'a dit le 14 février.

Mais le directeur général des Postes ne nous a pas dit, le 14 février, qu'il avait réduit de quatre cents à deux cents le port des publications périodiques hebdomadaires, car il a affirmé clairement que le port restait le même. M. Armstrong a dit :

Quand le ministre s'est occupé d'accorder aux quotidiens américains le droit de pénétrer au Canada, quelle objection y avait-il à comprendre dans l'arangement les journaux hebdomadaires ou semi-hebdomadaires des deux pays?

Le directeur général des Postes :

Il n'y a pas eu de modification par rapport aux journaux hebdomadaires ou semi-hebdomadaires, la modification de l'an dernier s'appliquait seulement aux journaux quotidiens et le port des publications périodiques est encore à quatre cents par livre.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, elles n'étaient pas comprises dans notre classification. Je pense que l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) a fait une question sur ce même point, sauf qu'il a

parlé d'un cas concret au sujet duquel j'ai répondu. Je pense que ma réponse à l'honorable député de Sherbrooke corrige l'impression que peut avoir créée ma première réponse.

M. LEFURGEY : Si le changement s'est effectué avant ce temps-là, le ministre paraît avoir voulu le cacher. Toute la discussion, ce jour-là, a tendu à démontrer qu'aucun changement n'avait été fait par rapport aux journaux hebdomadaires. Evidemment, la grande affaire, pour l'honorable ministre, c'était de se débarrasser de ces publications inacceptables dont on inondait le Canada, et sa mission aux Etats-Unis dans ce but était louable. Mais nous n'avions pas alors droit de faire notre propre classification, comme le dit l'honorable ministre ; depuis ce temps-là, ce droit nous a été accordé, et par conséquent, s'il peut maintenant réduire le port à deux cents, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas laisser le port des journaux hebdomadaires à un demi cent comme auparavant, puisque, après tout, il dit que c'est affaire de consentement. Son voyage à Washington, l'an dernier, avait pour but d'obtenir que l'on agît de concert, et cette action a déterminé la fixation du port à quatre cents.

Les Etats-Unis nous permettent de maintenir le port à un demi cent comme il était sous l'empire de l'ancienne convention, à l'égard des journaux quotidiens. Ils ont accepté le port de deux cents quant aux journaux hebdomadaires et je serais heureux de savoir si l'honorable ministre leur a parlé du port d'un demi cent au sujet des journaux hebdomadaires et s'ils ont refusé de revenir à l'ancienne convention et de s'en rapporter à notre propre classification.

L'hon. M. LEMIEUX : Je ne suis pas en état de répondre dès à présent. Cette année, les négociations n'ont pas été dirigées par moi, mais par le directeur général des Postes intérimaire, sir Richard Cartwright, pendant que j'étais absent du Canada. Mais quand les documents seront déposés, l'honorable député obtiendra d'autres renseignements. En tous cas, je puis dire que si nous devions revenir à l'ancien tatrif d'un demi cent par livre, autant vaudrait ouvrir nos portes.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre a dit que c'était affaire d'entente mutuelle.

L'hon. M. LEMIEUX : Qu'il y avait eu un traité.

M. LEFURGEY : Si l'honorable ministre ne peut pas nous dire qu'il a cherché à obtenir ce taux de un demi cent par livre, par entente mutuelle, comme il existait sous l'empire de l'ancienne convention, nous prendrons pour admis qu'il s'est contenté d'occepter le taux de deux cents et a failli d'obtenir justice au sujet de nos journaux hebdomadaires. Les Canadiens qui demeurent aux Etats-Unis n'ont pas tant besoin des journaux quotidiens que des journaux hebdomadaires publiés dans les localités d'où ils ont émigré, d'où il suit que cette modification affecte plutôt nos journaux hebdomadaires que nos journaux quotidiens. C'est traiter ces gens-là d'une façon évidemment injuste que de ne pas les mettre à même, par le rétablissement du tarif d'un demi cent par livre, de se procurer ces journaux à un prix raisonnable. Il me semble que cela pourrait se faire, d'après les règlements, puisque l'honorable ministre dit que nous avons à présent le contrôle de notre propre classification. Si nous pouvons réduire le taux à deux cents, d'après cette classification, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions le réduire à un demi cent par livre au sujet des journaux hebdomadaires. L'honorable ministre ayant cru devoir faire ces changements pour se tirer de la position où il s'était mis l'an dernier, il ira encore plus loin et replacera les journaux hebdomadaires dans l'état où ils étaient auparavant.

M. KEMP : Je demanderai à l'honorable ministre s'il sait quel revenu additionnel ce règlement va faire toucher aux Etats-Unis? Tous les Etats ont droit de percevoir ce port additionnel, n'est-ce pas ? Cela équivaut à une mesure protectrice. N'aurions-nous pas mieux fait de régler ce point au moyen du tarif que par un arrangement comme celui-là, afin d'obtenir le revenu plutôt que de l'abandonner aux Etats-Unis, qui le perçoivent à présent ?

L'hon. M. LEMIEUX : En 1875, il a été fait une convention entre les deux pays, et c'est en vertu de cette convention que nous avons agi.

M. J. D. REID : N'est-ce pas le lecteur canadien qui paie ce port additionnel au gouvernement américain ? Je sais qu'il y a des magasins qui coûtaient $3 un an avant cet arrangement et qui coûtent aujourd'hui $4.50. L'abonné paie cette différence au gouvernement américain.

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a également des journaux publiés au Canada qui coûtaient $3 au lecteur américain, il y a un an, et qui lui coûtent aujourd'hui $4.50. Ce sont les Américains qui paient cette différence. C'est une arme à deux tranchants.

M. J. D. REID : Mais nos journaux sont lus par très peu d'Américains.

L'hon. M. LEMIEUX : Non pas. La " La Presse , de Montréal, a dans les Etats de l'Est une circulation de 30,000 à 35,000 par jour. Je pense que le " Globe ", de Toronto, a aux Etats-Unis une circulation de 5,000 à 6,000 par jour. Tous les journaux—mon honorable ami (M. Kemp) les connaît très bien—le " World ", le " Mail and Empire ", le " Daily Globe ", le " Daily Star ", le " Daily News " et le " Daily Telegram ", ont une circulation considérable à Buffalo et dans les villes situées de l'autre côté de la

frontière. Les journaux publiés à Winnipeg, à Vancouver et dans toutes les villes limitrophes ont une grande circulation aux Etats-Unis.

M. KEMP : Cela ne s'applique pas aux magasins.

L'hon. M. LEMIEUX : Il est vrai que cela ne s'applique pas aux magasins, mais il nous a fallu prendre position et nous tenir fermement près de nos pièces afin d'obtenir le résultat que nous avons obtenu. On croira peut-être que c'est pousser trop loin le patriotisme que d'empêcher les ouvrages littéraires américains de pénétrer en aussi grande quantité au Canada, mais mon honorable ami qui vient de la bonne, de la fidèle ville de Toronto n'ignore pas que, encourager notre propre littérature nationale, nos publications périodiques et nos journaux, c'est travailler pour le plus grand intérêt du Canada. Les gens qui peuvent lire des publications périodiques et des magasins publiés aux Etats-Unis n'hésiteront pas le moins du monde à payer, pour cela, trente ou quarante cents de plus par année. S'ils sont friands de cette lecture, ils seront tout disposés à payer vingt-cinq ou trente cents par année pour en jouir. Pour moi, je suis d'avis que nous ne devrions faire aucun cas des vingt-cinq cents que nous payons pour lire des ouvrages américains, si nous les préférons aux ouvrages canadiens.

M. ARMSTRONG : N'aurait-il pas été possible de faire un arrangement satisfaisant avec les autorités postales américaines, en mai dernier, quand l'inspecteur dont a parlé l'honorable ministre a entrepris d'inspecter les ouvrages venant en notre pays ? Je crois, comme je viens de le dire, que nous allons en arriver à établir un conseil de censure pour l'inspection de tous les journaux et de toutes les publications périodiques venant au pays.

L'hon. M. LEMIEUX : Il existe aujourd'hui un conseil de censure dans mon propre département. D'après la loi des Postes je puis examiner et juger tout journal et toute publication périodique circulant dans le pays. Mais je ne suis pas un surhomme, je ne suis qu'un homme. Je ne puis consacrer tout mon temps à cet examen ; il exigerait, d'ailleurs, une si nombreuse équipe de fonctionnaires que, en fin de compte, il nous coûterait trop cher. Non, je crois que nous avons obtenu des résultats que l'avenir justifiera. Le ministère des Postes a le pouvoir qu'il faut pour empêcher la circulation de mauvaise littérature. Ce ministère est, par lui-même, un bureau de censure, mais il n'a pas besoin d'exercer ses propres pouvoirs. Il y a dans ce pays assez de gens intelligents et honnêtes, des deux croyances et des deux nationalités, pour prévenir notre ministère de la circulation de mauvaise littérature. J'ai confiance que nous aurons toujours l'aide du public, et je dois remercier tous ceux de nos compatriotes qui nous ont aidés jusqu'à présent, dans cette tâche ardue.

M. A. MARTIN : J'approuve de tout cœur l'honorable ministre d'avoir fermé l'entrée de notre pays à la mauvaise littérature. Mais il est un point qu'il n'a pas suffisamment élucidé. Depuis que cette convention existe entre notre pays et les Etats-Unis, c'est-à-dire depuis quelques mois, l'honorable ministre en a adouci les conditions au sujet du port des journaux quotidiens. On pense, dans le pays, que cette faveur devrait aussi être accordée aux journaux hebdomadaires. Il y a beaucoup de Canadiens aux Etats-Unis. Nous tenons à ce qu'ils ne se séparent pas de nous tout à fait. Nous voulons qu'ils reçoivent non seulement nos journaux quotidiens, mais aussi nos journaux hebdomadaires. Quelques-uns de nos meilleurs journaux canadiens sont des journaux hebdomadaires et je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre a tracé une ligne de démarcation entre ceux-ci et les journaux quotidiens. Il nous a dit que l'augmentation du port avait eu pour effet d'arrêter la circulation de certaines publications périodiques inacceptables, puis il a cité Kipling pour établir que nous sommes ici chez nous, que nous faisons notre propre classification et il a ajouté que c'était la classification qui arrêtait la circulation de cette littérature-là, puis il a dit que c'était le port, et, allant un peu plus loin, il a affirmé que c'était la classification. Je crois qu'il ferait beaucoup de bien à ce pays en accordant aux journaux hebdomadaires le même privilège qu'il a accordé aux journaux quotidiens. Je ne veux pas compromettre l'œuvre qu'il a entreprise contre l'introduction en ce pays de cette énorme quantité d'ouvrages littéraires d'un caractère douteux. Mais je crois que nous devrions faire bénéficier les journaux hebdomadaires de la réduction en question.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. HAGGART : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désirerais savoir ce que nous allons faire demain.

L'hon. M. FIELDING : Nous aborderons l'étude de quelques-uns des projets de résolution inscrits au feuilleton. Le premier de ces projets a trait aux champs de bataille de Québec. Nous en étudierons peut-être une couple d'autres, puis nous passerons aux crédits.

M. TAYLOR : Lesquels ?

L'hon. M. FIELDING : Ceux de la Marine et des Pêcheries.

(La séance est levée à six heures du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 27 février 1908.

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

### 1re LECTURE

D'un bill (n° 110), déposé par M. Béland, concernant un brevet d'invention de Frederick C. Rehm, Elias Frank et Isidore Frank.

### DEPOT DE RAPPORT.

Par l'honorable M. Brodeur, le rapport de l'inspection des bateaux à vapeur (supplément au 40e rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice 1907).

### QUESTIONS.

### TRAVAUX DE DRAGAGE.

M. MONK demande :

1. Quelle est le total des sommes dépensées du 1er décembre 1904 au 1er février 1908 pour travaux de dragage: a) à l'entrée ou près l'entrée de la rivière Nicolet; b) au Port-Saint-François; c) à la rivière Godfroi; d) aux quais de Sainte-Angèle, de Bécancour, de Gentilly et de Saint-Pierre-les-Becquets?
2. Des soumissions, pour ces travaux, ont-elles été demandées par annonces publiées dans les journaux? Dans quels journaux?
3. Les travaux ont-ils été faits par le plus bas soumissionnaire?
4. Quel est le nom de l'entrepreneur qui a exécuté les travaux de dragage dans chaque localité, et quel est le montant reçu par chaque entrepreneur pour les travaux faits?
5. Quel est le nom de l'inspecteur des travaux dans chaque cas, le salaire accordé à chacun d'eux et le montant total reçu par chacun d'eux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Je prie l'honorable député de mettre sa question sous la forme d'une motion pour le dépôt d'un état, car elle embrasse nombre de travaux divers.

M. l'ORATEUR : La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

### FERMES D'EXPERIENCES.

M. LAPOINTE demande :

1. Quel est le nombre de fermes d'expériences organisées et exploitées par le gouvernement fédéral ?
2. Où sont-elles situées et dans quelles provinces?
3. Quelle est la date d'établissement de chacune desdites fermes?
4. Quel a été le chiffre de la dépense pour chaque ferme pendant l'année 1906-1907 ?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Sept.

2. A Ottawa (Ontario); Nappan, comté de Cumberland (N.-E.) ; Brandon (Manitoba) ; Indian-Head (Saskatchewan) ; Lethbridge (Alberta) ; Lacombe (Alberta) et Agassiz (C.-A.).

3. Ottawa—Novembre 1886.
Nappan—Mai 1888.
Brandon—Juillet 1888.
Indian-Head—Avril 1888.
Lethbridge—Août 1906.
Lacombe—Mars 1907.
Agassiz—Septembre 1889.

4.

| | |
|---|---|
| Ottawa | $36,441 24 |
| Nappan | 8,515 73 |
| Brandon | 7,156 34 |
| Indian-Head | 4,429 08 |
| Lethbridge | 8,213 61 |
| Lacombe | 11,179 09 |
| Agassiz | 5,256 83 |

Autres dépenses classées par fermes :

| | |
|---|---|
| Dépenses dans le choix des fermes | $ 603 66 |
| Dépenses générales pour les fermes, y compris la distribution de grain de semence, etc | 20,759 54 |

Je dois ajouter que les chiffres relatifs aux fermes de Lacombe et de Lethbridge comprennent de fortes sommes imputables sur le compte du capital.

### CHAMBRE DE MATURATION DU FROMAGE DE BROCKVILLE.

M. BRODER (par M. Taylor) demande :

L'entrepôt froid (ou chambre de maturation du fromage) exploité par l'Etat à Brockville a-t-il été cédé à bail? Dans l'affirmative, qui en est le locataire, quel est le chiffre du loyer et quelle est la durée du bail?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : La chambre de maturation à froid du fromage que nous avons établie à Brockville a été cédée à bail à la maison A. A. Ayer, de Montréal, moyennant un loyer de $300 par année. La convention actuelle expirera le 31 décembre 1908.

### QUAI A LA POINTE PRIM (I.P.-E.)

M. A. A. McLEAN (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il terminé la construction d'un nouveau quai à Pointe-Prim, île du Prince-Edouard?
2. L'entreprise de ces travaux a-t-elle été adjugée sur soumissions? Dans l'affirmative, à qui?
3. Si des soumissions ont été demandées: a) dire le nombre de soumissions reçues; b) les noms des soumissionnaires; c) le montant de chaque soumission?
4. Quelle est la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai, à marée basse et à marée haute?
5. De combien faudra-t-il prolonger le quai pour atteindre une profondeur d'eau suffisante pour les bateaux de transport?
6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de prolonger l'ouvrage?

7. Quelle somme, jusqu'à ce jour, a été dépensée pour la construction de cet ouvrage?

8. Qui ont été les inspecteurs de l'ouvrage, et quelle somme leur a été payée?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. a) Oui ; b) Coffin et Quinn.

3. a) Six ; b) et c) :

| | |
|---|---|
| Kimble Coffin et John Quinn.. | $4,160 |
| Alexander Compton et Wellington Compton.. | 4,750 |
| D. W. B. Reid et Lewis Archibald.. | 5,840 |
| Hugh Macdonald.. | 5,875 |
| Lyons et White.. | 5,990 |
| Thomas Campbell | 6,200 |

4. A sec à marée basse ; 7 pieds à marée haute.

5. Longueur de 1,000 pieds, ou 720 pieds de plus, en vue d'obtenir une profondeur de 6 pieds à marée basse et de 15 pieds à marée haute.

6. La question est à l'étude.

7. Il a été dépensé $4,526.08. Je dois dire qu'une somme de $366.08 a été dépensée, indépendamment du marché, pour inspection, publicité, etc.

8. Inspecteur, John Campbell, $2.50 par journée de travail.

## LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON (par M. Taylor)) demande :

1. Le Gouvernement, ou le ministre de la Milice, ou l'un quelconque des départements de l'administration, a-t-il reçu quelque renseignement provenant d'aucune source, ou une communication directe ou indirecte du ministère impérial de la Guerre, ou du bureau de la guerre, soit par lettre, câblogramme, message ou autrement, disant que bien que l'on puisse se servir pour le fusil Ross des mêmes cartouches dont on se sert pour le fusil Enfield (303), le mécanisme des différentes parties des deux fusils diffère tellement que l'on ne pourrait les remplacer les unes par les autres, ce qui serait d'un très grave inconvénient?

2. Dans le cours de l'année 1903, ou vers cette époque, ou en aucun temps depuis 1901, le Gouvernement ou le ministre de la Milice ou l'un quelconque des départements de l'administration a-t-il eu connaissance d'un rapport, ou a-t-il été informé de l'existence d'un rapport préparé par les officiers de l'école de mousqueterie, à Hythe, ou par d'autres officiers anglais, faisant remarquer que deux ou plus de deux fusils Ross avaient été éprouvés en même temps que le fusil Lee-Enfield, et que dans cette épreuve le fusil Ross avait paru d'une infériorité notoire?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Il se trouve au département de la Milice une communication du War Office transmise par le bureau des colonies, datée du mois de mai 1902, et marquée "secrète", relative au fusil Ross ; mais cette correspondance ne se prête pas à l'interprétaion que la question laisse à supposer. Personne n'a jamais prétendu qu'il est possible de remplacer l'une par l'autre les parties mobiles de deux fusils de modèles différents.

Il ne saurait, toutefois, résulter de sérieux inconvénients de l'emploi, par deux corps de la même armée, de fusils de modèles différents mais utilisant la même cartouche.

2. La même correspondance secrète parle de l'essai qu'on prétend avoir fait à Hythe de deux fusils qui auraient été fournis par un agent de sir Charles Ross ; mais des lettres subséquentes établissent qu'il avait été commis une erreur, que ni sir Charles Ross ni son agent, ni personne pour lui n'avait fourni de ces fusils.

## EMPLOYES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. OWEN demande :

1. Par qui les nominations d'employés tant permanents que surnuméraires sont-elles faites et les augmentations d'appointements sont-elles accordées dans les bureaux du greffier et du sergent-d'armes, à la Chambre des communes?

2. A la demande de qui ces nominations sont-elles faites et les augmentations d'appointements sont-elles accordées?

3. Depuis le 1er juillet 1907, quels changements se sont produits dans le service ci-dessus?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Les nominations d'employés permanents ou surnuméraires dans les bureaux du greffier et du sergent d'armes de la Chambre des communes relèvent du président de la Chambre. Les augmentations d'appointements sont accordées sur les propositions de la commission d'économie interne de la Chambre.

M. l'Orateur agrée ces propositions, s'il le croit opportun dans la nomination d'employés.

Il n'est pas tenu d'état de ces propositions. Les augmentations d'appointements sont généralement faites à la demande du greffier de la Chambre ou du sergent d'armes, suivant le cas.

La question n° 3 devrait être faite sous forme d'avis de motion pour le dépôt d'un état.

## MEDICAMENTS BREVETES.

M. BERGERON demande :

1. Durant le cours des cinq dernières années, un comité parlementaire a-t-il été nommé pour s'occuper de la question des médicaments brevetés?

2. Quels étaient les membres du comité?

3. Le comité s'est-il réuni et a-t-il entendu des témoins?

4. Combien de témoins ont été entendus?

5. Où sont les dépositions reçues? Si elles se trouvent dans le département du Revenu de l'intérieur, le ministre en déposera-t-il le dossier devant la Chambre?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Oui.

2. Le comité était composé de l'honorable Wm Templeman, président, et de MM. Stockton, Fisher, Bole, Béland, Sproule, Maclean (Lunenburg) et Bergeron.

3. Oui.

4. Quatorze.

5. Les dépositions sont entre les mains du secrétaire du comité, M. L. C. Panet.

## EDIFICE DE LA "GAZETTE" DE MONTREAL.

M. TAYLOR demande :

1. Combien le Gouvernement a-t-il payé l'immeuble de la "Gazette", de Montréal, qui doit être utilisé par l'administration des Postes?

2. Qui a été chargé de la démolition de l'édifice? Les travaux ont-il été donnés à l'entreprise?

3. A qui a été adjugée l'entreprise de la construction du nouveau bâtiment, et des soumissions ont-elles été demandées?

4. Qui étaient les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chaque soumission?

Le très hon. sir WILFRID' LAURIER (au nom du ministre de Travaux publics) : vaux stipulés au marché.

1. La somme de $200,000.

2. La démolition faisait partie des travaux stipulés au contrat.

3. a) Peter Lyall et fils ; b) Oui.

4. Peter Lyall et fils, $487,537 ; James Ballantyne, $499,000 ; G. W. S. Nicholson, $520,000.

## QUESTION RELATIVE A L'IMMIGRATION JAPONAISE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire réitérer la demande à l'égard de laquelle le premier ministre a prié qu'il lui fût donné quelque avis. Elle avait trait aux deux immigrants japonais dont les journaux nous ont raconté récemment l'arrivée au Canada par voie des Etats-Unis. Comment sont-ils parvenue ici en contravention au récent décret du conseil? S'ils ont été expulsés, en vertu de quelle loi et par qui ? Existe-t-il quelque système d'inspection des immigrants le long de la frontière qui sépare les Etats-Unis des provinces de l'Ouest du Canada ? Car on m'informe que plus de 20,000 Japonais ont pénétré sur le territoire de l'Union depuis un an.

L'hon. FRANK OLIVER : (ministre de l'Intérieur) : Jusqu'ici nous n'étions pas en mesure d'assurer l'observation de ce décret du conseil le long des lignes de chemin de fer. Ce décret a été émis en vue du contrôle de l'immigration aux ports de débarquement ; et nous sommes à nous préparer en vue de faire l'inspection des immigrants aux stations de chemins de fer, à la frontière qui sépare le Canada des Etats-Unis, et de les exclure au besoin. Les deux Japonais en question ont été expulsés d'après les ordres des fonctionnaires de l'immigration à Vancouver. Ayant constaté la présence de ces Japonais dans le pays en dépit de cet ordre d'exclusion, les fonctionnaires en question signifièrent à la compagnie de chemin de fer, comme l'acte de l'immigration les y autorise, d'avoir à ramener ces gens, et c'est ce qu'elle a fait. Jusqu'ici nous n'avons pas pratiqué l'inspection en vue de déterminer l'observation de l'ordre d'exclusion le long de la frontière des Etats Unis, mais nous sommes à prendre des mesures dans ce sens. Je ne puis donner une réponse précise à la dernière question. Le département peut être renseigné à ce sujet, mais je ne le suis pas pour ma part.

## SERVICE DE CHEMIN DE FER ENTRE TORONTO ET SCHOMBERG.

M. W. F. MACLEAN : Je désire signaler au ministre des Chemins de fer une déclaration qu'on m'a faite hier soir et que je crois exacte : c'est qu'il n'y a pas eu de service de chemin de fer entre la rue Yonge et le village de Schomberg depuis deux semaines.

M. l'ORATEUR : L'honorable député devra inscrire sa question au feuilleton.

## COMMISSION DU PONT DE QUEBEC.

M. BARKER : On m'informe que le Gouvernement a reçu le rapport de la commission du pont. Quand sera-t-il déposé sur le bureau ?

Sir WILFRID LAURIER : Le rapport vient de nous arriver, mais les annexes ne sont pas encore prêtes.

## ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU RACHAT DES CHAMPS DE BATAILLE HISTORIQUES DE QUEBEC.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité pour l'examen de la résolution suivante :

La Chambre décide qu'il y a lieu de statuer qu'un crédit de $300,000 sera ouvert pour assurer la conservation, d'une manière convenable, des champs de batailles historiques de Québec, à l'occasion du troisième centenaire de la fondation de la ville de Québec.

Monsieur l'Orateur, je suis prêt à expliquer cette résolution aujourd'hui même, mais l'honorable chef de la gauche (M. R. L. Borden) m'a averti qu'il était obligé de s'absenter aujourd'hui et qu'il désirait prendre part au débat. Si on le trouve bon, je vais déposer la résolution aujourd'hui sans débat et réserver la discussion jusqu'au moment de la 2e lecture du bill. Il est important que cette mesure avance d'un pas aujourd'hui.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à l'examen du projet de résolution en comité général.

M. LENNOX : Je suppose que lorsque nous passerons à la discussion des articles du projet, après la 2e lecture, nous aurons tout autant de liberté de le discuter que si nous le faisions maintenant ?

M. W. F. MACLEAN : Je profite également de l'occasion où nous avons à parler de ces monuments de Québec pour demander au premier ministre si l'on va prendre quelque mesure en vue de retrouver le lieu de sépulture de Champlain. Il a été réellement le fondateur de cette ville, il y a été enterré, et pour une raison ou une autre on ne peut plus retrouver ni sa tombe, ni sa pierre funéraire. Puisque l'on se préoccupe de restaurer ces monuments, le Gouvernement ferait bien, à mon avis, de s'appliquer à la découverte des restes de Champlain au sujet desquels on n'a plus aucune indication, s'il faut en croire les historiens ; et une fois cet endroit découvert, qu'il y érige un monument à sa mémoire.

M. SPROULE : J'imagine que si le très honorable premier ministre ne donne pas ses explications maintenant, il le fera plus tard?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. ARMAND LAVERGNE : Le premier ministre voudra-t-il dire si le Gouvernement a reçu une pétition de la ville de Québec demandant qu'une certaine latitude soit accordée à la commission dans l'emploi des fonds accordés par le Gouvernement ?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai de communication d'aucune sorte.

(Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

Sir WILFRID LAURIER demande à déposer un bill (n° 111) concernant les champs de bataille canadiens de Québec.

M. SAM. HUGHES : Je désire faire une observation au premier ministre à ce sujet. Je ne sais trop en quels termes le projet de loi est conçu, mais il se souvient sans doute, que, l'année dernière, lorsque la question fut débattue, je rappelai que Champlain avait parcouru la rivière Ottawa, le lac Nipissing, la rivière des Français, les eaux de la baie Georgienne et fait une expédition du côté de la rivière Trent. Je déclarai alors que tous les Canadiens se réjouissaient de voir le Gouvernement commémorer ce voyage de Champlain. Le premier ministre promit d'examiner la question et de faire élever un monument convenable sur un point de cet itinéraire. Le directeur général des Postes parut également très frappé de l'idée, et l'un et l'autre promirent, je pense, de s'occuper de l'affaire et de commémorer de quelque manière le voyage de Champlain sur les eaux de la Trent. J'ai l'intention de faire au premier ministre en temps opportun une proposition relativement à ce voyage.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député est-il d'avis que le Gouvernement devrait faire quelque chose à Québec en mémoire de Champlain ?

M. SAM. HUGHES : Assurément.

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

## LA FABRIQUE DU FUSIL ROSS.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud) : Je prie le premier ministre de faire produire certains documents relatifs à cette affaire d'ici à ce que nous la discutions de nouveau. Dans le cours de la session de 1903, M. Casgrain demanda le dépôt de papiers et de correspondance relatifs à l'établissement de la fabrique du fusil Ross sur les plaines d'Abraham ; et le 3 avril 1903, ordre fut donné de déposer ces documents, comme on le verra à la page 2109 du compte rendu des débats. M. Casgrain fit observer qu'une pétition de la part de citoyens en vue de la ville de Québec avait été présentée, mais ne figurait pas dans la liasse; et le très honorable premier ministre répondit qu'il y verrait. J'ai examiné les papiers aujourd'hui, et il ne m'a pas été possible, non plus qu'à l'employé qui en a la garde, de le découvrir. Le très honorable premier ministre voudra-t-il en prendre note, afin que nous ayons ces papiers lorsque la question reviendra en discussion ?

## ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y lieu de modifier l'acte des chemins de fer relativement à la constitution du bureau des commissaires des chemins de fer du Canada et d'autoriser la nomination d'un commissaire en chef adjoint, aux appointements de $9,000 par année, et de deux commissaires additionnels, aux appointements de $8,000 par année chacun.

M. SPROULE : L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux devrait nous donner des explications sur l'objectif de ce bill.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les dispositions du bill, quoique peu nombreuses, auront une signification très étendue. La première tendra à nommer trois nouveaux membres de la commission, dont le premier aura le titre de commissaire en chef adjoint et devra être ou un juge d'une cour supérieure ou un avocat de dix ans de pratique. Les appointements seront de $9,000 par année. Les deux autres commissaires

recevront chacun $8,000. La commission pourra tenir plus d'une séance en même temps. Le bill exigera aussi que chaque compagnie ait à Ottawa un agent à qui les avis pourront être signifiés.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a-t-il pas d'autres explications à donner ? Il devrait assurément nous dire quelles seront les attributions respectives des commissaires. On paraît vouloir instituer une sorte de commission en partie double. Je suppose que certains genres de travaux seront assignés à une partie de la commission, que l'autre sera plus particulièrement chargée de certaines enquêtes, etc., autrement les deux seraient occupées au même travail.

L'hon. M. GRAHAM : Les deux parties de la commission pourraient être occupées à un travail de même nature, mais pas au même travail. Aux termes du bill, quand une partie de la commission siégera, elle représentera la commission et ses décisions auront le même effet que si elles avaient été rendues par la commission, quel que soit le nombre de commissaires en séance. Mais le bill n'établira pas de divisions dans la commission. L'ensemble des commissaires constituera une seule commission, et un nombre quelconque constituera aussi une commission.

M. LANCASTER : Le bill fixerait-il le nombre nécessaire pour qu'il y ait quorum ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, car par ce bill la commission pourra se partager en plusieurs parties et on ne peut pas dire combien il faudra de commissaires pour former quorum.

M. BARR : Si une décision était rendue par deux commissaires, pourrait-t-on en appeler à la majorité ?

L'hon. M. GRAHAM : Le bill ne permettra pas d'en appeler à la majorité des commissaires.

M. SAM. HUGHES : La décision d'un seul serait-elle considérée comme la décision de la commission ?

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre augmente le nombre des commissaires et augmente aussi, je crois, leurs attributions, et il me semble qu'il devrait dire à la Chambre et au pays quels seront les nouveaux devoirs assignés à la commission. Nous désirons tous que les pouvoirs de la commission des chemins de fer soient plus étendus. Tout le pays le désire et le ministre devrait expliquer ce qu'il entend faire dans ce sens. J'ai entendu dire qu'il se proposait de mettre les télégraphes, les téléphones et les wagons-lits et quelques autres services sous la juridiction de la commission. Je considère qu'il y a encore d'autres services publics qui devraient être sous la juridiction de la commission. Il est possible qu'ils y soient déjà, mais j'aimerais à en avoir l'assurance formelle.

Par exemple, dans beaucoup de cas, le camionnage constitue une bonne partie du coût du transport, et je me demande si l'autorité de la commission ne devrait pas s'étendre aussi sur cette industrie. Il y a encore les compagnies de factage qui transportent le bagage des voyageurs dans les villes et dont les tarifs commencent à sentir le monopole et devraient être soumis à un contrôle. Les compagnies qui ont le monopole de la vente des journaux dans les gares et sur les chemins de fer ne devraient-elles pas elles aussi être mises sous la juridiction de la commission, comme les compagnies de messageries ? Le ministre des Chemins de fer et des Canaux devrait également nous dire si la commission aura à s'occuper de la question des frais de stationnement qui ouvrirait certainement un vaste champ à son activité.

L'hon. M. GRAHAM : J'espérais pouvoir déposer les deux projets de loi en même temps, mais malheureusement, l'autre n'a pas été prêt à temps. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami peut être certain que le deuxième sera déposé et expliqué avant que celui-ci soit trop avancé pour être discuté et amendé.

M. LENNOX : Je tiens à insister dès à présent sur la nécessité d'augmenter considérablement les pouvoirs de la commission, afin que, lorsque le bill sera déposé, nous soyons en présence d'un projet de loi large et complet. Quand un projet ministériel est redigé et déposé, il est toujours difficile de le modifier, et c'est pourquoi je demande à l'honorable ministre de nous soumettre une disposition législative étendue et complète.

Nous avons toujours de grandes difficultés à faire établir des correspondances entre les lignes autorisées par les législatures et celles qui ont obtenu leurs chartes du Parlement fédéral. Quand nous nous adressons à la commission fédérale des chemins de fer elle n'est pas certaine de sa juridiction, et nous nous adressons à une commission provinciale des chemins de fer.

Il devrait être facile de rédiger une loi qui établirait l'intervention mixte des commissions fédérale et provinciale dans les cas de cette nature, afin que les expéditeurs qui sont à la merci d'un échange de trafic auraient la même somme de protection que les autres. Le cas dont je parle s'est souvent présenté et il se présentera encore.

J'espère que l'honorable ministre déposera un bill qui remédiera à cette lacune. Là où les deux voies sont déjà réunies par des rails, je ne vois pas que le cas souffre de difficulté, puisque la commission a le pouvoir de réglementer l'échange du trafic ; mais quand les raccordements matériels entre les voies ne sont pas établies, il peut y avoir des doutes sur la juridiction de la commission.

L'honorable ministre a promis, l'autre jour, que justice serait rendue au public quant aux frais de stationnement. Beaucoup d'autres difficultés se sont présentées et les membres actuels de la commission sont certainement en état d'offrir de précieux conseils sur les lacunes de la loi. Il sera peut-être aussi à propos de modifier la loi quant à la catégorie de personnes autorisées à intenter des procédures devant la commission et de donner plus de latitude sous ce rapport.

M. TAYLOR : Je suis prêt à accepter l'offre du ministre et à consentir à l'adoption du projet en comité général, étant compris que nous aurons toute liberté de le discuter, lors de la 3e délibération, lorsque l'autre bill aura été déposé et expliqué.

Je conseillerais d'introduire dans cet autre bill une disposition autorisant la commission à obliger une compagnie de chemin de fer à transporter à destination les marchandises reçues d'une autre compagnie au tarif convenu entre l'expéditeur et la première compagnie. Si je loue un wagon sur la ligne du C. P. R., la compagnie exhibe son tarif et signe un contrat par lequel elle s'engage à transporter le wagon chez moi, moyennant tel prix par 100 livres. Quand le wagon arrive chez moi, le Grand-Tronc qui l'a pris sur sa ligne à Brockville, ou à un autre endroit, exige $10, $50 et même $200 en plus du prix convenu. Il m'est arrivé d'avoir à payer $200 en plus du prix convenu avec la première compagnie. La commission devrait avoir le pouvoir d'obliger la compagnie qui livre la marchandise, à respecter le contrat passé entre l'expéditeur et la compagnie qui reçoit la marchandise. Tous les industriels ont plus ou moins à se plaindre de ces exactions dues à des erreurs des commis ou à d'autres causes. Pour avoir la marchandise il faut d'abord payer le prix demandé puis faire une réclamation, mais il s'écoule souvent trois ou quatre ans avant que l'affaire soit réglée. Au mois d'avril dernier, j'ai dû payer $103 en plus. J'avais fait un marché avec la compagnie, qui s'engageait à transporter les marchandises à tel prix, mais le Grand-Tronc ne voulut pas livrer les marchandises sans que cet excédent de $103 ne fut payé. Je refusai d'abord, mais ensuite je payai la somme demandée et fis une réclamation. Le Grand-Tronc m'avait écrit de recevoir la marchandise, me promettant de régler l'affaire avant un mois. Il y a presqu'un an de cela. Il m'est souvent arrivé depuis de refuser de recevoir la marchandise avant que l'affaire fût réglée, car j'étais fatigué d'attendre.

La question est très importante, car les marchandises sont ordinairement vendues, livrées à domicile. Le marchand qui connaît les prix de transport d'un point à un autre, ajoute le coût du transport à la facture et l'envoie à l'acheteur. Ce dernier est ensuite obligé d'écrire pour se faire créditer de $2 ou $5 sur une petite consignation, parce qu'il a eu cette somme à payer en plus. Tous les manufacturiers ont eu à subir de semblables inconvénients. L'honorable député de Toronto (M. Kemp) m'a dit qu'il a souvent eu à se plaindre de ces exactions. La commission des chemins de fer devrait être autorisée à régler ces difficultés et à faire entendre raison aux compagnies.

M. KEMP : Dans ses explications l'honorable ministre s'est borné à dire quelles seront les qualités requises du commissaire en chef adjoint. Comment les deux autres devront-ils être qualifiés ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous espérons qu'ils seront suffisamment qualifiés pour donner satisfaction à toutes les classes de la population qui, presque toutes, l'association des manufacturiers, les voyageurs de commerce, les expéditeurs, les cultivateurs, ont demandé à être représentés dans la commission. Toutes semblent croire qu'elles ont parmi elles un homme mieux qualifié qu'un autre pour occuper cette position. L'intention du Gouvernement est de choisir deux commissaires aux vues assez larges pour aborder ces questions sous leurs différents aspects et les décider de manière à rendre justice à tous.

M. BARR : Devront-ils être avocats ?

L'hon. M. GRAHAM : Pas nécessairement ; ils devront seulement être des hommes capables.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable ministre n'a pas démontré la nécessité de ces trois nouvelles nominations ; il ne nous a pas dit si le travail est trop considérable pour le personnel actuel ; il ne nous a pas expliqué pourquoi il nomme un commissaire en chef adjoint ; ni pourquoi il recevra $1,000 par année de plus que les deux autres.

L'honorable ministre dit qu'il espère nommer à cette position des hommes bien qualifiés, qu'ils soient ouvriers, cultivateurs, etc., cela lui est indifférent. Mais ce qu'il y a d'extraordinaire, c'est que l'un des trois commissaires devra être un avocat, et un avocat d'au moins dix ans de pratique. Quelle nécessité y a-t-il de nommer un tel commissaire ? Il me semble qu'il y a déjà assez de belles positions publiques et politiques dans le pays qui ne peuvent être occupées que par des avocats. Non seulement ce commissaire devra être avocat, mais le représentant de cette corporation distinguée decevra $1,000 par année de plus que les autres commissaires. Avec un commissaire en chef versé dans la connaissance des lois, il n'y a aucune nécessité d'avoir un avocat comme adjoint. Quant aux attributions des deux autres commissaires, l'honorable ministre paraît être dans l'ignorance la plus complète. Les nominations qu'il propose de faire entraîneront une dé-

pense annuelle de $30,000 et comme il faudra aussi augmenter le personnel de la commission, de deux ou trois fonctionnaires et de deux ou trois messagers, le surcroit de dépenses atteindra certainement $50,000 par année.

M. BENNETT : Et un autre wagon.

L'hon. M. HAGGART : Un ministre qui fait une semblable proposition doit être en état d'en démontrer la nécessité. Pour ma part, je proteste contre la nomination d'un autre avocat dans la commission des chemins de fer. L'Etat prend déjà suffisamment soin des membres de cette profession.

M. A. A. MCLEAN (Queen) : Le Gouvernement se propose-t-il de rendre cette loi applicable aux chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. GRAHAM : Le présent bill n'a d'autre objet que la nomination de nouveaux commissaires. Cette question ne pourrait être faite qu'à propos du second bill, si toutefois il y a lieu de la faire.

M. A. A. McLEAN : Je considère que le temps est venu de mettre les chemins de fer de l'Etat sous la juridiction de la commission des chemins de fer. J'ai reçu récemment d'Ontario et de Québec des lettres dans lesquelles les hommes d'affaires se plaignent que les prix de transport enre les Provinces marimes et l'Ouest sont excessifs. La plupart des hommes d'affaires avec lesquels je suis en relation sont d'avis que la commission devrait pouvoir réglementer les tarifs, non seulement sur les chemins de fer appartenant à des compagnies privées, mais aussi sur les chemins de fer de l'Etat et des compagnies de paquebots subventionnées par l'Etat.

Permettez-moi de donner un exemple des conditions désavantageuses dans lesquelles les expéditeurs se trouvent. Un citoyen de Toronto désirait faire venir certaines marchandises de Charlottetown et il fut informé que le tarif était de 40 cents par 100 livres ; or, le chemin de fer canadien du Pacifique transporte des marchandises de Montréal à Sydney—distance à peine moindre—au taux de 6 cents par 100 livres. Voilà assurément une injustice flagrante, et la commission des chemins de fer qui est censé être une commission indépendante, est le tribunal tout désigné pour la faire cesser. Cet arrangement allégerait d'autant le fardeau du ministre des Chemins de fer et lui enlèverait une grande responsabilité. Je demande à l'honorable ministre d'insérer dans son projet de loi une disposition tendant à confier à la commission des chemins de fer la réglementation des tarifs de transport sur les chemins de fer de l'Etat et les lignes de vapeurs subventionnées.

M. SPROULE : Je vois que l'ancienne loi dit qu'en l'absence du commissaire en chef, il sera remplacé par le commissaire en chef adjoint. Aux termes du nouveau projet de loi, en l'absence du commissaire en chef, qui agira comme chef de la commission ? L'adjoint ou le sous-chef ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que ce sera l'adjoint.

M. SPROULE : Nous n'avons d'autres renseignements que ceux que nous donne l'honorable ministre et nous ne cherchons qu'à savoir quelles seront les dispositions de ce bill. L'honorable ministre a dit, je crois, il y a un instant qu'il n'y aura pas de quorum de fixé. L'ancienne loi dit que deux commissaires formeront quorum. D'après la nouvelle loi n'y aura-t-il pas de quorum, ou sera-t-il de deux ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que l'ancienne loi n'est pas modifiée sous ce rapport.

M. SPROULE : L'ancienne loi dit que sur les questions de droit, l'opinion du commissaire en chef prévaudra. Quelles seront les attributions du commissaire en chef adjoint sur les questions de droit, s'ils siègent tous deux en même temps ?

L'hon. M. GRAHAM : Les attributions du commissaire en chef resteront ce qu'elles sont à présent. En son absence, si le commissaire en chef adjoint préside, il aura tous les pouvoirs du commissaire en chef.

M. SPROULE : Supposons qu'il y ait divergence d'opinion entre eux.

L'hon. M. GRAHAM : Si tous deux étaient présents, l'opinion du commissaire en chef prévaudrait, ainsi que le veut la loi.

M. LANCASTER : J'ai une proposition à soumettre à l'honorable ministre, en vue de rendre la commission plus utile au pays. C'est à propos des retards apportés au règlement des causes soumises à la commission. Je ne crois pas que les commissaires soient responsables de ces retards ; il faut plutôt les attribuer à la loi qui restreint trop leurs pouvoirs. Cette disposition que vient de mentionner l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui réserve au commissaire en chef la décision des questions de droit est une source de nombreux ennuis. Une compagnie de chemin de fer soulève une question de droit absolument futile, que le premier venu, sans être avocat, pourrait résoudre sur-le-champ, mais la loi dit que le commissaire en chef est seul autorisé à décider les questions de droit et les deux autres commissaires sont impuissants. Cette objection est soulevée de propos délibérée par la compagnie dans le but de retarder, pendant des mois peut-être, une demande qui devrait être accordée promptement.

L'honorable ministre, qui n'a pas le désavantage d'être avocat, me permettra de lui dire qu'il n'y a pas aujourd'hui un seul tribunal dans un pays anglais où une des parties peut retarder le procès pendant cinq ou

six mois, simplement en soulevant des objections ; il lui faut démontrer que ces objections sont faites de bonne foi et ont quelque portée sur le fond de l'affaire. Mais devant la commission des chemins de fer, une affaire qui devrait être réglée séance tenante, peut être retardée pendant des mois par une compagnie de chemin de fer. On se lance dans des procédures compliquées qui nécessitent des réponses, on fait comparaître des témoins, comme s'il s'agissait de contester sérieusement le droit d'un requérant d'obtenir un ordre de la commission, tandis qu'au fond c'est l'affaire la plus simple qui pourrait être réglée dans une heure. Je considère que la loi ne laisse pas assez de latitude aux commissaires.

Ce que le public veut dans ses rapports avec les chemins de fer, ce sont des décisions promptes ; il ne veut pas de délai de cinq ou six mois, pendant lesquels la récolte qui devrait être expédiée peut être entièrement perdue. Je conseillerais au ministre de permettre à tout commissaire de juger l'affaire qui lui est soumise, à moins que, dans son opinion, la question soit assez sérieuse pour nécessiter la présence d'un quorum. Une semblable disposition ne pourrait causer aucun tort. Devant la commission comme devant tout autre tribunal, il devrait y avoir une manière sommaire de régler ces questions.

On n'a pas tout à fait tort de dire qu'une justice retardée est une injustice. Bien que le public finisse par obtenir l'ordonnance à laquelle il avait droit, elle arrive souvent si longtemps après avoir été demandée qu'elle a perdue une grande partie de son utilité.

Le système actuel permet aux compagnies de chemins de fer de faire du chantage. Elles ont leurs avocats payés à l'année et leurs témoins sont aussi des gens à leur emploi en permanence, et il ne leur en coûte rien de plus de plaider devant la commission, puisque celui qui obtient une décision en sa faveur, celui que la commission déclare avoir eu droit de demander ce qu'il demandait, n'est pas indemnisé du tort qu'il a subi par suite des retards subis. La compagnie dit au réclamant : Nous vous offrons telle somme; si vous n'acceptez pas, vous aurez à supporter toutes les dépenses et à subir tous les retards d'un procès devant la commission, et même si vous gagnez, vous aurez à payer tous les frais.

Un réclamant devrait pouvoir obtenir prompte justice devant la commission sans être obligé de passer par tous les dédales de la procédure chicannière d'il y a cinquante ans.

La commission devrait pouvoir, comme un simple tribunal de police, régler séance tenante une foule de questions, très simples au fond. Je crois qu'il serait même à propos d'étudier s'il ne serait pas préférable de donner à tout commissaire, individuellement, le pouvoir de régler toute affaire qui, dans son opinion, ne nécessite aucun délai ni la présence de la commission au complet. Si la partie condamnée ne croit pas la décision juste, elle pourrait en appeler à un quorum de la commission. Mais, dans ce cas, l'appelant devrait être tenu de payer les dommages et les dépenses causés à l'autre partie, si la décision du premier commissaire est confirmée.

M. W. F. MACLEAN : Puisque l'honorable ministre ne paraît pas disposé à nous faire connaître aujourd'hui son opinion sur cette question de donner aux commissaires des pouvoirs plus étendus, c'est peut-être le moment de lui indiquer d'autres services publics sur lesquels la juridiction de la commission pourrait s'étendre avec avantage pour le public.

Mais, avant tout, je tiens à dire un mot de la présence de deux avocats dans la commission. Je préférerais voir dans cette commission un industriel de chemin de fer de premier ordre, un de nos hommes les plus compétents en matière d'exploitation de chemin de fer. J'en connais deux ou trois qui donneraient au public le bénéfice des connaissances qu'ils ont acquises par une longue expérience. Dans une commission comme celle-ci, il faudrait un expert en loi.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami aimerait à voir dans la commission un industriel de chemin de fer de grande expérience ?

M. W. F. MACLEAN : Certainement. Je voudrais un commissaire au courant des besoins du trafic de ce pays, et vous pouvez en avoir un.

L'hon. M. GRAHAM : Une des difficultés serait qu'il faudrait payer à ce commissaire beaucoup plus que nous n'y sommes autorisés par cette résolution.

M. W. F. MACLEAN : Nous pourrions payer le prix nécessaire et le pays n'y aurait pas d'objection. Je demande au ministre de tenir compte de ce que vient de dire l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et de ce que je me propose de dire maintenant au sujet des procédures sommaires devant la commission. Quand la commission rend une ordonnance elle devrait être mise en vigueur immédiatement. Voici, par exemple, un cas dans lequel j'ai été personnellement intéressé : la commission a décidé que le Grand-Tronc était obligé de donner au public un service à 2 cents du mille. La compagnie en appela de la commission à la cour suprême, et maintenant elle se propose d'en appeler au conseil privé. La commission devrait pouvoir dire : Vous êtes libre d'en appeler à la cour suprême et au conseil privé, mais en attendant le résultat de l'appel, conformez-vous à notre décision.

M. LANCASTER : Et payez tous les dommages.

M. W. F. MACLEAN : Oui. Ces appels ne devraient pas être permis. L'unique objet de cette commission était d'assurer la prompte application de la loi et de procurer un recours aux expéditeurs.

Maintenant que la cour suprême a rendu sa décision, la commission peut aujourd'hui permettre que le Grand-Tronc en appelle au conseil privé à condition qu'il effectue le transport à raison de deux cents le mille, comme la sentence du tribunal établit qu'il est tenu de faire.

Je renseignerai encore un peu plus le ministre en lui mettant sous les yeux un autre grief qu'il devra chercher à redresser au moment où il étendra les attributions de la commission des chemins de fer. J'ai reçu de Burlington une lettre ainsi conçue.

Burlington, 23 février 1908.

Cher monsieur,—Vous avez mis tant de persistance à combattre le Grand-Tronc, qu'il ne serait pas hors de propos de vous fournir une occasion nouvelle de faire quelque bien. J'habite ce village et suis obligé d'aller chaque jour à Hamilton. Le voyage par la ligne du Grand-Tronc coûte 35 cents, mais la compagnie ne veut pas nous vendre de séries de billets, tandis qu'elle en vend à ceux qui voyagent entre Oakville et Toronto, entre Waterdown et Hamilton et entre Grimsby et Hamilton. Entre ces endroits et les stations intermédiaires, on fait payer moins cher aux porteurs de coupons quotidiens ou valables à l'année, tandis que nous n'avons ici d'autre alternative que de payer le taux ordinaire. Cet état de choses provient, dit-on, d'une entente en vertu de laquelle la compagnie Radiale d'Hamilton paierait le Grand-Tronc pour ne pas faire circuler de trains le long de la plage et ne pas vendre de billets à prix réduit. Grâce à ce subterfuge, le chemin de fer électrique Radial a pu augmenter de 60 p. 100 le prix de ses billets par série, de sorte qu'il n'y a plus de différence entre ces billets et les autres. A vrai dire, il n'existe pas de série de billets de circulation entre Burlington et Hamilton.

Sur plus de dix milles de la division nord-ouest, le Grand-Tronc ne fait pas circuler de trains de voyageurs; il me semble cependant que ce chemin de fer a été subventionné par le gouvernement fédéral ou par la législature provinciale. Actuellement, la compagnie Radiale ne respecte pas l'entente qu'elle a conclue avec le village de Burlington au sujet de l'émission des billets entre Burlington et le canal. Nous ne pouvons pas les acheter, puisqu'elle n'en met pas en vente.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député prétend-il que la compagnie a contracté envers la municipalité un engagement qu'elle ne tient pas ?

M. W. F. MACLEAN : L'auteur de la lettre ajoute :

Voilà la compagnie qui cherche à obtenir une charte du parlement fédéral. Mieux vaudrait la laisser sous l'autorité législative de la province ou, tout au moins, l'obliger à respecter ses engagements avant de lui conférer de nouveaux pouvoirs.

M. LANCASTER

L'essentiel, c'est que quelqu'un soit autorisé à décider en la matière. Les grandes compagnies de chemin de fer s'arrogent le droit d'établir un service de banlieue là où elles jugent à propos. La banlieue de Montréal est dotée d'un excellent service où le régime des coupons prévaut. Presque aussi importante, la ville de Toronto n'a pas de service de banlieue et ne bénéficie pas d'un régime général de coupons ; les compagnies de chemins de fer font à leur guise et distribuent leurs faveurs là où il leur plaît. Ainsi, Oakville, qui se trouve à l'ouest de Toronto, jouit d'un régime de coupons à bon marché, tandis qu'à l'est, des villes comme Pickering et Whatby sont privées de cet avantage. Je ne saurais même dire que Brampton soit doté d'un tel service.

L'hon. M. GRAHAM : Vous n'allez pas comparer Brampton à Oakville.

M. HENDERSON : Il s'agit ici du service du chemin de fer radial d'Hamilton.

M. W. F. MACLEAN : Si c'est M. J. M. Gibson qui doit redresser les griefs, il n'y a pas grand chose à espérer de ce côté-là. Ce que je veux établir, c'est qu'il y a en ceci un devoir qui incombe nécessairement soit au ministre, soit à la commission. On devrait pourvoir à l'égalité de traitement, de sorte que lorsque les compagnies établiront le régime de coupons en certain endroit, elles soient tenues de l'étendre aux autres endroits semblables. Je n'entends pas par là que tous les petits villages doivent avoir droit à un tarif réduit. Le régime des coupons peut être rémunérateur, il peut aussi ne pas l'être ; mais puisque les deux chemins de fer ont doté la banlieue de Montréal d'un excellent service, je dis qu'ils devraient faire de même à Toronto. Le Grand-Tronc ayant admis Oakville à bénéficier d'un service de banlieue, il devrait en faire autant à l'égard de Whitby, de Brampton et de Newmarket.

Cette loi est en vigueur depuis trois ou quatre ans ; elle avait pour objet principal d'assurer l'égalité de traitement. J'aime à croire que le ministre trouvera moyen d'autoriser quelqu'un à établir rapidement et effectivement cette égalité de traitement qui doit exister de droit et non suivant le caprice des puissantes compagnies de chemin de fer. Et puis, n'est-ce pas honteux pour la commission des chemins de fer, qui nous a déjà coûté tant d'argent, d'avoir permis au Grand-Tronc de persister dans son refus d'obéir à la loi pendant qu'il en appelle aux tribunaux de la décision rendue par elle-même ?

L'hon. M. GRAHAM : Est-ce à dire que la commission a donné au Grand-Tronc jusqu'à certaine date pour établir le service à deux cents le mille ?

M. W. F. MACLEAN : La commission a décidé que le chemin de fer devait fournir

ce service, mais a suspendu l'effet de son ordonnance jusqu'à ce que la question ait pu être portée devant la cour suprême. Lorsque celle-ci se fut prononcée, la commission fut saisie d'une plainte à l'effet de faire exécuter son ordonnance, mais elle jugea à propos d'en suspendre l'effet jusqu'à ce que le conseil privé ait décidé en l'espèce. Voilà qui est contraire à l'esprit de la loi des chemins de fer aussi bien qu'à l'attente légitime du public canadien. La commission ayant rendu une ordonnance, la population comptait qu'elle la ferait respecter au lieu d'en suspendre l'effet durant l'appel. Je me plais à croire que le ministre veillera à ce que la commission, qui a déjà d'excellents états de service, ne prenne pas l'habitude de suspendre ainsi ses sentences, mais que contrairement aux tribunaux ordinaires, elle se caractérise par son empressement à les faire respecter.

Le ministre devrait être bien aise qu'on lui donne des conseils, et j'aime à croire que les avantages qui découleront de son projet de loi tendant à étendre les attributions des commissaires seront proportionnés à la dépense additionnelle qu'occasionnera la nomination de nouveaux commissaires. En outre, s'il faut payer $15,000 ou $20,000 par année pour déterminer l'homme le plus capable—peu importe qu'il soit canadien ou américain—à mettre tout son temps et son talent au service de cette cause, nous voterons volontiers un tel traitement. Je crois que les commissaires de l'Etat de New-York sont encore plus largement rémunérés que ceux de Washington. A un bon juge il faut servir un bon traitement.

M. HENDERSON : Il ne me semble pas que le projet ministériel doive atteindre le but qu'on avait laissé entrevoir au pays. Je ne crois pas non plus que le projet de résolution ou le projet de loi qui le suivra doive déterminer plus de promptitude qu'à présent dans l'expédition des travaux de la commission. Ce dont on se plaint uniquement, c'est que la commission a trop à faire et que ses travaux sont en retard. Je pensais que le Gouvernement allait lui fournir quelque moyen de mettre ses travaux à jour, qu'en nommant de nouveaux commissaires et en donnant un adjoint au commissaire en chef, elle pourrait accomplir deux fois plus de travail. Je pensais qu'une partie de la commission pourrait siéger à Vancouver pendant que l'autre resterait à Ottawa. Je ne vois pas que l'augmentation du nombre des commissaires puisse améliorer de quelque façon la situation actuelle. On entend souvent répéter que si le nombre des députés était réduit de moitié, la besogne de la Chambre pourrait s'expédier tout aussi bien et plus rapidement. Je crains que la même observation puisse s'appliquer à la commission des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député (M. Henderson) me pardonnera sans doute si je l'interromps dans le but d'épargner du temps. Le but que nous nous proposons en nommant de nouveaux commissaires est absolument conforme au désir qu'il exprime. Les commissaires se partageront en deux ou trois groupes ; les uns siégeront à Vancouver, tandis que les autres se transporteront à Halifax.

M. HENDERSON : Si le ministre (M. Graham) avait dit cela il y a une demi-heure, son projet de résolution serait adopté et nous aurions pu passer à d'autres questions. Cette longue discussion provient de ce qu'il ne voulait pas nous renseigner ou ne se faisait pas une juste idée du désir de la Chambre. Je suis bien aise d'entendre son explication, car le moyen qu'il indique est le seul par lequel le pays pourra tirer quelque profit de la dépense qu'occasionnera la nomination de trois nouveaux commissaires.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) ayant exposé au ministre des Chemins de fer (M. Graham) les griefs de ses concitoyens d'Ontario, on permettra que je parle à mon tour de certains besoin qui se font sentir dans la province de Québec. Il y a quelques jours, le ministre (M. Graham) le sait, je déposais un projet de loi portant que dans la province de Québec le français et l'anglais soient sur le même pied à l'égard des services publics. Certains penseront que mon projet de loi arrive un peu tard. J'ai attendu un peu afin de permettre au Gouvernement de prendre l'iniative s'il s'en sentait le goût ; comme il ne l'a pas fait, je suis intervenu moi-même.

Je prie instamment le ministre des Chemins de fer—en qui j'ai la plus entière confiance, car je le tiens pour le meilleur ministre des Chemins de fer que nous ayons eu depuis la confédération existe, et pour un vrai libéral—d'étendre à la province de Québec l'esprit réel de la loi des chemins de fer.

Deux articles de cette loi se rapportent à la langue française. Le premier porte que les règlements de la compagnie doivent être affichés en français dans les stations de chemins de fer. Les compagnies semblent commencer à vouloir se conformer à cette disposition, mais je prie le ministre de veiller à ce que ces règlements soient publiés en français et non en iroquois ; car à l'heure actuelle ils sont publiés en un mélange de langue qu'il me paraît impossible de qualifier. L'autre article décrète que l'arrivée et le départ des trains doivent être affichés en français aux différentes stations ; en réalité, ils ne le sont qu'en anglais.

Je me suis par deux fois donné la peine d'écrire à ce sujet aux compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, qui m'ont répondu par de charmantes lettres ; mais de résultat, point. A la gare Windsor, à la gare Viger et à la gare Bonaventure, à Montréal, ainsi qu'à la plupart des

stations de chemins de fer de la province de Québec, l'arrivée des trains n'est affichée qu'en anglais. Mon projet de loi ne porte pas sur ce détail déjà prévu par la loi des chemins de fer. Mais j'aimerais que l'on respectât à cet égard les droits de la province de Québec, comme me paraît le vouloir l'esprit de la Constitution. Le Gouvernement ferait bien aussi, me semble-t-il, de proposer l'adoption de mon projet de loi à titre de mesure ministérielle.

A l'heure actuelle, les contrats ou les lettres de voitures que les compagnies de chemins de fer font signer à leurs clients de la province de Québec sont invariablement rédigés en anglais. La plupart du temps, les clients n'entendent pas l'anglais ; ils sont néanmoins obligés de se lier par un contrat rigoureux qu'ils n'ont pas l'avantage de pouvoir lire, et malheur à eux s'il leur arrive de ne pas s'y conformer en tous points : en pareil cas, ils n'ont qu'à attendre longtemps l'arrivée de leurs marchandises.

Il convient de féliciter le ministre des Chemins de fer d'avoir ordonné la publication en français des indicateurs de l'Intercolonial. Il me semble que la commission des chemins de fer devrait obliger tous les chemins de fer à publier leurs indicateurs en français aussi bien qu'en anglais. L'esprit de la Constitution veut que les deux langues soient sur le même pied, et cette mise sur un même pied accommoderait grandement la population de la province de Québec.

L'hon. M. GRAHAM : En ce qui concerne les observations que vient de faire mon honorable ami (M. Armand Lavergne), le chemin de fer de l'Etat vient de donner un exemple précieux, et je trouve qu'il convient de rechercher s'il n'y aurait pas lieu de se servir de la langue française pour renseigner ceux qui n'entendent pas parfaitement l'anglais, notamment à l'égard des annonces des trains et des lettres de voitures. La question vaut la peine d'être mise à l'étude. Je suis bien aise de m'entendre avec mon honorable ami de Halton (M. Henderson) au sujet de la division de la commission des chemins de fer. Je croyais m'être expliqué assez clairement tout d'abord ; j'ai dû me tromper. La commission pourra se partager en deux et même en trois sections. Le projet de loi porte simplement qu'elle pourra tenir plus d'une séance à la fois en des endroits différents.

L'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean), qui a toujours d'intéressantes observations à faire chaque fois que se soulève la question des chemins de fer, m'a suivant son habitude, fourni des renseignements précieux. Certes, on ne saurait nous tenir responsables ni de la différence des taux de transport ni du contenu de la lettre concernant le passage du chemin de fer radial d'Hamilton à travers le parc. Ces questions devant être assignées à la commission fédérale, je suis sûr que celle-ci sera revêtue d'un pouvoir assez étendu pour les régler. Dans l'intervalle, on ne devrait pas nous blâmer, puisqu'elles ne sont pas de notre compétence—ou qu'elles le sont, selon le point de vue auquel on se place. La commission n'ayant pas été revêtue des pouvoirs nécessaires, sa juridiction ne pouvait donc pas s'étendre aux tarifs locaux, qui sont plutôt de la compétence de la commission provinciale.

M. W. F. MACLEAN : Mais ces taux de service de banlieue et ces billets d'abonnement se raportent à des chemins de fer autorisés par le parlement fédéral.

L'hon. M. GRAHAM : J'arrive à ce point-là. Je parlais du chemin de fer électrique qui traverse le parc, et la lettre porte que le Radial aurait déterminé certaines personnes à agir de telle sorte qu'il pût relever ses tarifs, chose qui, je crois, échappe actuellement à notre juridiction. Pour ce qui est des billets d'abonnement, la Chambre admettra avec moi que les vastes pouvoirs dont la commission est revêtue à l'égard des péages de toute sorte doivent s'étendre au coût du transport à longue ou à courte distance, au service des endroits situés près ou loin des grandes villes.

S'il se produit quelque injustice, la commission est pleinement autorisée à réglementer les tarifs de tous les chemins de fer relevant du Parlement fédéral. En outre, je ne vais pas trop loin et n'exagère rien en disant que les pouvoirs de la commission des chemins de fer du Canada sont plus étendus que ceux de tout autre tribunal du Dominion ; je crois qu'il n'y a aucun doute à ce sujet. Je pourrais citer à ce propos l'opinion de deux légistes éminents qui m'ont affirmé que cette commission est le plus compétent, le meilleur—qu'on me passe le mot—des tribunaux du Canada. Je n'insisterai pas davantage sûr ce point, de crainte de m'attirer des désagréments de la part de mon honorable collègue de la Justice.

Je suis bien aise que mon honorable ami de York-sud (M. Maclean) ait modifié sa demande au moment de reprendre son siège pour me prier de suivre au moins quelques-uns de ses conseils. S'il fallait étendre la juridiction de la commission des chemins de fer à toutes les questions imaginables, nous ne pourrions pas, je le crains fort, accomplir la tâche que nous avons entreprise, c'est-à-dire réglementer les chemins de fer surtout dans l'intérêt du public. Ne nous surchargeons pas d'un trop grand nombre de détails d'importance secondaire et efforçons-nous de terminer aussi rapidement que possible l'œuvre que nous avons commencée. Il peut survenir des retards, mais en établissant cette commission, le Canada prenait l'avance, et les petites difficultés qui peuvent surgir, les obstacles qui peuvent se dresser sur notre route disparaîtront avec

le temps, au fur et à mesure que les gens seront plus habitués à la pratique de la commission et que les rouages de celle-ci fonctionneront plus aisément. La pratique seule pourra nous mettre en présence des cas difficiles et nous fournir les moyens d'y remédier. Le projet de loi que je compte déposer dans quelques jours est fondé sur les renseignements recueillis au cours des deux ou trois années dernières pendant lesquelles la commission s'est trouvée en face de certaines difficultés ou de certains doutes quant à sa juridiction et ses pouvoirs.

Passons maintenant à la nécessité de l'augmentation du nombre des commissaires. Je reconnais avoir commis une erreur au cours de mes observations antérieures ; cela provient uniquement de ce que la nécessité de cette augmentation me semblait être chose généralement admise dans le monde des affaires du Canada. l'une des choses que l'on a prié le plus instamment le Gouvernement d'accomplir, c'est d'accroître le nombre des membres de la commission des chemins de fer. La raison en est que la besogne s'est tellement accumulée que les commissaires sont trois mois, oui, trois gros mois en retard dans leurs travaux. Le public n'a pas connaissance de tout ce que la commission accomplit. Elle est saisie d'une infinité de questions d'importance secondaire dont le public n'entend pas parler et qu'elle règle par correspondance ; elle accomplit ainsi une somme énorme de travail.

Dans le monde des affaires, on s'accorde à reconnaître l'excellence de l'œuvre accomplie par la commission. Mais la tâche qui lui est assignée est trop lourde. Dans le cas même où nous n'ajouterions pas à ses devoirs, il serait encore nécessaire, je crois, d'augmenter le nombre de ses membres afin de la mettre en mesure de remplir les devoirs qui lui incombent actuellement. Au moment où nous allons lui assigner beaucoup d'autres travaux, il devient absolument nécessaire, si nous voulons obtenir les résultats que nous attendons de son établissement, d'augmenter le nombre de ses membres pour qu'ils puissent tenir plus d'une séance à la fois et mettre leurs travaux un peu plus à jour. Je conçois parfaitement que le retard des décisions constitue parfois une injustice et en atténue l'utilité. En matière de décisions, la promptitude est aussi nécessaire que la justice.

Mais que l'on me permette de donner un mot d'avertissement : accomplissons cette tâche graduellement ; ne nous demandez pas d'accabler la commission d'une multitude de devoirs nouveaux qui rendront sa tâche insurmontable et lui feront pour ainsi dire perdre de vue le but dans lequel elle fut établie. Ayons toujours les objets principaux présents à l'esprit et n'ajoutons à ses devoirs qu'au fur et à mesure des besoins afin de pouvoir atteindre le but que nous nous sommes proposés tout d'abord, savoir : la réglementation des services dans l'intérêt de la population.

Le besoin absolu d'un légiste provient de ce que la commission pourra se diviser pour tenir ses séances, et l'on a jugé absolument nécessaire que le chef de la commission, le président qui dirige ses délibérations soit un homme capable de saisir le côté légal de la situation, un homme versé dans la loi des chemins de fer et en tout ce qui s'y rapporte. A côté de lui, nous aurons, il va sans dire, des hommes ayant une grande expérience pratique des choses. On n'est pas nécessairement dépourvu d'expérience pratique parce qu'on est légiste. Nous espérons trouver un titulaire réunissant les deux qualités.

L'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) franchement, je tenais à lui arracher cet aveu—m'a fortement conseillé d'appeler à la commission un personnage important du monde des chemins de fer. L'embarras, je l'ai déjà dit, c'est que presque chaque groupe de la société a un des siens à nous proposer comme candidat. L'association des fabricants, les négociants et les expéditeurs nous supplient de ne pas appeler de représentant des chemins de fer. (Mouvement.) La raison qu'ils donnent, mon honorable ami (M. Maclean) l'a lui-même invoquée à une autre phase de la discussion. Je ne dirai pas qu'elle est bonne ou mauvaise, car je tiens à avoir l'esprit libre de tout préjugé pour faire le meilleur choix possible, à quelque carrière que doive appartenir le nouveau titulaire. La raison alléguée par l'association des manufacturiers et les expéditeurs, c'est que les compagnies de chemins de fer sont toujours représentées par les avocats les plus renommés, et que si jamais leurs intérêts sont sacrifiés, ce ne sera pas faute d'avoir été bien défendus devant la commission ; mais pour que les intérêts des expéditeurs et des indusriels soient maintenus devant la commission, il faut nommer un des leurs commissaire, puisqu'ils n'auront pas d'avocat pour les représenter devant ce tribunal. Telle est leur manière de voir ; je la donne pour ce qu'elle vaut. L'honorable député (M. W. F. Maclean) devra faire la paix avec eux à son prochain voyage à Toronto.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement pourrait remédier à cela en chargeant le plus habile avocat qu'il pourra trouver de surveiller les intérêts du public en toute affaire dont la commission sera saisie, comme cela se fait en vertu de la loi de l'état de New-York et de l' "Interstate Commerce Act." Autrement dit, c'est à l'attorney général des Etats-Unis qu'il incombe de veiller à la mise en vigueur des dispositions de l' " Interstate Commerce Act," et l'on a chargé l'avocat le plus justement renommé de New-York de défendre les intérêts du public devant la commission.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami (M. W. F Maclean) ne voit-il pas que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Haggart) s'opposerait à la création en faveur d'un avocat éminent d'un nouvel emploi bien rémunéré ?

M. W. F. MACLEAN : Pas si cet avocat devait défendre les intérêts du public.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne nommerait-on pas un bon avocat à cette charge, si toutefois on en peut trouver un ?

L'hon. M. GRAHAM : Si nous en nommons un, ce devra nécessairement être un bon ; mais la question est de savoir s'il est bien nécessaire de recourir à un avocat.

J'ai indiqué les points saillants du projet de loi. Je remercie les honorables députés des conseils qu'ils m'ont donnés à propos du bill que je devrai déposer d'ici à une couple de jours ; j'en tiendrai compte.

M. THOMPSON : Le projet de loi pourvoiera-t-il à la réglementation des tarifs relativement au transport qui s'effectue partiellement en chemin de fer et partiellement en bateau pour, en certains cas, se poursuivre en chemin de fer ?

L'hon. M. HAGGART : Le cas est déjà prévu, je crois.

L'hon. M. GRAHAM : Mon honorable ami voudra bien veiller à ce que ce point soit débattu en même temps que le prochain projet de loi ; je n'aimerais pas l'aborder en ce moment.

M. THOMPSON : Je puis apprendre au ministre qu'au Yukon, notre position est unique relativement aux tarifs de chemins de fer et aux moyens de transport. Nous sommes desservis par le chemin de fer Whitehorse Pass and Yukon. La compa- à la tête des eaux navigables du Yukon. Les marchandises sont transportées par une compagnie organisée conformément aux lois qui régissent l'Alaska ; par une autre qui tient ses pouvoirs de la Colombie-Anglaise ; par une troisième, constituée en corporation aux termes des lois fédérales visant particulièrement le territoire du Yukon ; et par une quatrième, une compagnie de navigation dont les bateaux font la navette entre Dawson et Whitehorse, dans les eaux du fleuve Yukon. Lorsque nous entreprenons de résoudre le problème du transport, nous nous apercevons que la commission des chemins de fer est absolument incapable soit de réglementer soit de modifier les tarifs établis par cette compagnie. Il n'y a pas longtemps, j'ai adressé une lettre à M. le juge Killam, président de la commission, et sa réponse équivaut à dire que les commissaires n'ont pas le pouvoir de régler soit les conditions d'une lettre de voiture s'appliquant à toute la route, soit les tarifs de transport des marchandises entre l'Alaska et le Yukon ; d'abord, parce qu'ils n'ont pas pu s'entendre avec la Commission du commerce entre états ; deuxièmement, parce qu'il n'est pas certain que cette dernière soit autorisée à réglementer les voies ferrées de l'Alaska, qui n'est pas un état de la république américaine.

De plus, le long de la frontière, les chemins de fer traversent d'un pays à l'autre, à Duluth, au Sault-Sainte-Marie, à Seattle, à Spokane, et il me semble qu'avant de rédiger son projet de loi, le ministre des Chemins de fer aurait pu sonder le département des chemins de fer des Etats-Unis, et s'assurer si les deux nations ne pourraient pas travailler de concert à la réglementation des tarifs-marchandises d'entiers parcours.

Il y a autre chose. Le chef de la commission m'a laissé savoir qu'il doutait que la commission eût la haute main sur une compagnie de chemin de fer autorisée par les lois de la Colombie-Anglaise, mais qu'il était certain qu'elle ne pouvait pas réglementer les tarifs établis par les bâtiments naviguant dans les eaux du fleuve Yukon. Je demande au ministre des Chemins de fer s'il ne pourrait pas rédiger son projet de loi de manière à l'appliquer à des cas semblables. Il y a deux ans environ, les commissaires se sont rendus à Dawson, y ont tenu des séances et ont recueilli les dépositions des habitants de cette ville. Ils ont aussi tenu des séances à Whitehorse et dans l'Alaska, mais ils n'ont pas encore présenté leur rapport. Je crois vraiment que, si le rapport est différé, c'est parce qu'ils n'ont pas le pouvoir de régler la question, et c'est ce que M. le juge Killam, lui-même, m'a déclaré.

M. TAYLOR : Ils auraient dû le savoir avant de se rendre là-bas et de perdre autant de temps.

M. THOMPSON : Tels sont les faits et si, dans cette occurrence, le ministre des Chemins de fer et des Canaux se mettait en rapport avec le département des chemins de fer des Etats-Unis, cette démarche pourrait hâter la solution d'une question brûlante, croyez-m'en, dans le territoire que j'ai le privilège de représenter.

M. LEFURGEY : Je désire signaler au ministre la situation qui règne dans les Provinces maritimes, principalement dans l'île du Prince-Edouard, relativement au transport, par le chemin de fer de l'île et par l'Intercolonial et au transport par eau entre les deux voies ferrées, des marchandises expédiées de cette province dans d'autres parties du Canada. Quant à moi je me demande pourquoi le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial ne seraient pas sous la dépendance de la commission, afin que les expéditeurs riverains de ces voies ferrées puissent lui soumettre les cas d'injustice et d'exactions, comme font les expéditeurs des autres parties du Canada. Les prix exigés pour le transport des marchandises dans l'île du Prince-Edouard sont

abusifs. Il y a deux ans environ, a été déposé, à ma demande, un rapport qui indique qu'on exigeait 9 cents par 100 livres pour le transport des marchandises, par chargement complet, de Montréal à Saint-Jean (735 milles), et de Montréal à Halifax (832 milles), tandis que le transport du grain de Tignish à Saint-Jean (428 milles), coûtait 26 cents par 100 livres, de Tignish à Halifax (309 milles), 23 cents, et de Tignish à Sydney (380 milles), 26 cents par 100 livres.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne connais pas bien la topographie de cette partie du pays, mais ai-je raison de croire que les marchandises sont transportées par le chemin de fer, dans l'île du Prince-Edouard, puis par eau et, enfin, par l'Intercolonial ?

M. LEFURGEY : Oui. Elles sont transportées par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, qui est la propriété de l'Etat puis par les steamers d'hiver, qui appartiennent aussi à l'Etat et, ensuite, par l'Intercolonial, chemin de fer national ; en tout, trois courts trajets. J'en parle afin de prouver que le gouvernement fédéral est maître de la situation, car il possède et exploite les trois entreprises de transport en question, de sorte que la situation est entièrement différente de celle qu'a signalée le représentant du Yukon. Il est facile de constater que les expéditeurs de l'île du Prince-Edouard ont, pour porter leurs produits au marché, moins d'avantages que les gens établis à des centaines de milles plus loin des consommateurs.

Quant au transport de gare en gare par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et par l'Intercolonial, on s'apercevra que, pour des distances à peu près égales, le premier exige un taux beaucoup plus élevé que le dernier, par 100 livres. Je pourrais faire observer que, de Tignish à Charlottown, distance de 117 milles, on exige 3 cents de plus par 100 livres que d'Halifax à Amherst, distance de 138 milles, pour le transport des marchandises comprises dans la première classe, 2 cents de plus par 100 livres pour les marchandises des classes nos 2, 3 et 4 et 1 cent, de plus, par 100 livres pour les marchandises des classes nos 5, 6, 7, 8, 9 et 10. Je me demande pourquoi les tarifs de gare à gare dans l'île du Prince-Edouard seraient plus élevés que ceux du principal réseau de l'Intercolonial. Ces exemples tendent à prouver que la commission des chemins de fer devrait avoir la haute main sur ces tarifs, afin que justice soit rendue à la population de l'île.

Je le répète, le prix du transport de Montréal à Halifax, distance de 832 milles, est de 9 cents par 100 livres, et voici une lettre d'un habitant de Myrtle, à 40 milles environ à l'est de Toronto, qui veut faire venir du grain de l'île du Prince-Edouard. La Chambre sera étonnée d'apprendre qu'on exige 40 cents par 100 livres, de l'île du Prince-Edouard à Myrtle, bien que la distance ne dépasse que d'environ 330 milles la distance qui sépare Montréal d'Halifax. Cet état de chose est entaché d'un vice radical et il est certainement injuste à l'égard des habitants de l'île du Prince-Edouard qui expédient du grain vers l'Ouest. Je pourrais citer d'autres exemples de cette inégalité de traitement. De Charlottetown à Pictou, distance de 70 milles, le transport des marchandises coûte 11 cents par 100 livres, tandis que, de Pictou à Myrtle, distance de plus de onze cent milles, il ne coûte que 29 cents par 100 livres, de sorte que, pour une distance dix-sept fois plus grande, on n'exige qu'environ le triple du prix. J'ai reçu des habitants de ma province plusieurs lettres concernant l'expédition de semences vers l'Ouest. On m'explique qu'il est impossible d'expédier du grain là-bas en concurrence avec les cultivateurs de l'Ontario parce que les tarifs sont prohibitifs. Par conséquent, à moins que le Gouvernement n'établisse un tarif d'entier parcours, dans le présent cas, la population de l'île du Prince-Edouard ne pourra pas faire le commerce de grain avec l'Ouest. Toute cette question du prix de transport des marchandises entre l'île du Prince-Edouard, les Provinces maritimes et l'Ouest demande d'être examinée à fond, et il me semble que la population n'a pas d'autre moyen d'obtenir justice que d'exposer ses griefs à la commission des chemins de fer. J'aimerais apprendre du premier ministre quelles sont les intentions du Gouvernement concernant le projet de soumettre les tarifs-marchandises des chemins de fer nationaux à la réglementation de la commission. Ce projet a été mentionné à plusieurs reprises devant la Chambre et il a certainement beaucoup d'importance pour les habitants des Provinces maritimes et de tout le pays. Le premier ministre peut-il me dire ce que le Gouvernement se propose de faire.

M. KEMP : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre des Chemins de fer, le Gouvernement se propose de permettre aux six commissaires de trancher toutes les questions et il ne répartira pas la besogne et ne déterminera pas les attributions de chacun d'eux. Je suis d'avis qu'on faciliterait l'exécution des travaux de la commission si l'on définissait les fonctions de chaque commissaire. Parmi les problèmes soumis à la commission, les uns ont trait à l'établissement de croisements, aux différends entre les compagnies et d'autres, aux tarifs de transports des voyageurs et des denrées, qui intéressent vivement le public. Il me semble que si on ne groupe pas ces travaux en deux classes, attribuant les uns à une partie de la commission et les autres à l'autre partie, la tâche des commissaires sera plus ardue qu'elle le serait autrement. Je suis d'avis qu'il vaudrait mieux partager la besogne et en assigner une part à certains commissaires et l'autre part aux autres.

Le ministre des Chemins de fer déclare qu'on lui a représenté qu'il ne conviendrait pas de recruter les membres de la commission dans le monde des chemins de fer. J'ai vu dans les journaux une allusion à ces représentations, mais je n'irais pas jusqu'à dire qu'il faut, pour cette raison, tenir un individu à l'écart. Je ferai observer qu'actuellement le commerce n'est pas représenté. J'avoue qu'il est nécessaire que le chef, ou le chef suppléant de la commission ait de grandes connaissances légales et le chef actuel répond à cette description. Si ceux qui feront partie de la commission sont de la même trempe que lui, je ne crois pas que personne aura lieu de maugréer. Je reconnais que les commissaires actuels ont été surmenés. Le président de la commission a certainement eu un terrible surcroît d'ouvrage, et je le regrette car je crains que ses forces ne lui permettent pas d'accomplir la tâche énorme qui lui est dévolue. Je comprends donc qu'il est nécessaire de prendre des mesures pour répartir l'ouvrage. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'un très grand nombre de questions soumises à la commission sont des questions commerciales élémentaires. Bien que j'admette que les hommes d'affaires ne sont pas plus habiles que les adeptes de la profession légale, cependant, celui dont les idées se sont attachées à un sujet pendant nombre d'années peut parfois comprendre et résoudre plus promptement un problème et donner aux avocats de précieux conseils, de manière à faciliter et à mener à bonne fin les travaux de la commission. J'espère que le Gouvernement verra jour à mettre au nombre des six commissaires au moins deux hommes versés dans les affaires et en état de s'acquitter habilement de leurs fonctions, s'il peut en trouver, ce dont je n'ai aucun doute. Si on les examine de près, on s'apercevra que les représentations faites au Gouvernement s'arrêtaient-là. Je n'irais certainement pas jusqu'à dire qu'on devrait exclure de la commission un administrateur de chemin de fer, celui-ci serait un membre très utile de la commission, si on pouvait retenir ses services. En tout cas, j'espère que le Gouvernement tâchera de faciliter la tâche de la commission en choisissant deux de ses membres dans les cercles commerciaux.

M. LEWIS : Le ministre avouera, je crois, que la plupart des affaires soumises à la commission concernent de grandes sociétés ou maisons de commerce, d'un côté, et des compagnies de chemin de fer ou des différends entre chemins de fer, de l'autre ; mais il y a nombre de litiges entre des compagnies de chemin de fer et de pauvres diables Ainsi, un cultivateur a un passage aérien ou souterrain pour se rendre sur sa ferme. La construction s'effronde et la compagnie, contrairement aux dispositions de sa loi organique ou aux stipulations d'une convention conclue avec les intéressés, supprime le passage. Dans ces circonstances, que doit faire l'homme pauvre ? Il ne peut pas se faire représenter devant la commission par un avocat éminent.

Il y a aussi d'autres cas, ceux des petites compagnies de téléphone, par exemple, qui désirent traverser les voies ferrées. La commission devrait avoir sous ses ordres un fonctionnaire auquel elle pourrait dire, lorsque quelqu'un l'avertirait qu'il a, contre une compagnie de chemin de fer, un grief qu'il n'est pas en état de lui exposer : Préparez le dossier de cette affaire pour que nous l'examinions. C'est un membre de la commission qui m'a fait cette réflexion il y a quelque temps et, si le ministre s'abouche avec les commissaires, il s'apercevra qu'ils sont d'avis qu'il devrait y avoir un fonctionnaire semblable. Il ne serait pas nécessaire de le rétribuer grassement. La commission, s'interposant entre le public et les compagnies de chemins de fer, verrait à faire rendre justice dans ces cas-là.

M. MARSHALL : Je voudrais savoir quand le ministre se propose de nommer ces commissaires. Je suis favorable au projet. Intéressé dans un établissement qui fait des expéditions considérables, je connais les obstacles que nous devons surmonter, surtout pour faire valoir nos réclamations contre les chemins de fer. Je voudrais que la commission eût de pleins pouvoirs pour régler ces réclamations. Je tombe d'accord avec le représentant de Leeds, relativement à la difficulté d'expédier des marchandises par deux lignes de chemin de fer. Par exemple, lorsqu'on exige un prix excessif au bout du voyage, le chemin de fer nous demande de présenter notre réclamation, ce que nous faisons : parfois cette réclamation n'est réglée qu'après six ou huit mois et, parfois, elle ne l'est jamais. Cela est fort désagréable ; c'est pourquoi je voudrais que la commission eût de pleins pouvoirs pour régler ces réclamations. Peu m'importe quels seront les membres de la commission pourvu qu'ils soient pratiques. Ce qui nuit aux progrès du Parlement, c'est le trop grand nombre d'avocats qui s'y trouvent. Selon moi, il faudrait plus de gens pratiques, plus d'hommes d'affaires et de bon sens.

Je conçois parfaitement que nous ne pourrions pas nous passer d'avocats, car nous nous heurtons constamment contre la loi et un profane comme moi ne sait plus de quoi il retourne. C'est pourquoi, je voudrais qu'on choisît des gens pratiques comme membres de la commission. Je ne critique pas le traitement ; c'est souvent le plus mal rétribué qui coûte le plus cher. Je crois qu'il devrait y avoir parmi la commission un homme choisi dans le monde des chemins de fer, parce qu'un habile administrateur de chemins de fer connaît à fond les questions dont on saisit la commission.

L'hon. M. HAGGART : Quelques mots seulement avant que le projet de résolution soit voté. Le ministre des Chemins de fer

a expliqué pourquoi il propose de nommer trois autres commissaires—les travaux de la commission sont en retard de trois ou quatre mois et il entend lui confier une tâche nouvelle. Avant de prendre des mesures afin d'augmenter le nombre de ses membres, il aurait dû déposer le projet de loi définissant les fonctions de la commission. A l'heure qu'il est, nous sommes dans les ténèbres à ce sujet. Le traitement qu'on entend donner, accompagné d'une pension de retraite, serait un beau denier pour n'importe qui et il suffit amplement. On devrait, il me semble, restreindre l'une des prérogatives du chef de la commission. Je suis d'avis qu'il ne faut pas permettre à un commissaire, seul, de trancher une question de droit. A l'heure qu'il est, le chef de la commission peut dessaisir les autres commissaires d'une affaire, simplement en disant : Ceci est une question de droit que j'entreprends de décider. C'est un pouvoir exorbitant. Le ministre l'a dit, les prérogatives conférées à ce tribunal sont plus étendues que celles dont jouit n'importe quelle autre commission des chemins de fer dans le monde entier, et ce pouvoir est un pouvoir extraordinaire confié à un seul homme parce que celui-ci est avocat. Un adulte n'a pas besoin de posséder des connaissances spéciales pour décider une question de droit, à titre de commissaire des chemins de fer.

Nul commissaire ne devrait jouir de pouvoirs exceptionnels quant à la décision des questions de droit. Lorsqu'un différend surgit entre deux chemins de fer, il porte presque toujours sur des questions de métier, mais si ce sont en même temps des questions de droit et de métier, nous nous en rapportons exclusivement au chef de la commission. Il tranche la question de droit. On ne devrait pas conférer un pouvoir semblable à un seul individu. Nul commissaire ne devrait être assez supérieur aux autres pour qu'on lui confie, à lui seul, la décision des questions de droit. Il n'y a pas un membre de la commission, pas un homme d'une intelligence ordinaire, qui ne puisse trancher les questions de droit tout aussi bien que le président de ce corps. Je suggère donc de conférer des pouvoirs égaux à tous les membres de la commission, sans donner à un seul d'entre eux la prééminence sur les autres. Dans le temps, j'ai protesté contre cette inégalité de traitement. On nous a dit qu'un avocat distingué serait mis à la tête de la commission. Lui conférer ces pouvoirs spéciaux équivaut à placer la commission sous sa dépendance. Dans aucun pays du monde, on ne trouve au sein d'une commission des chemins de fer un commissaire privilégié ayant le pouvoir de dessaisir les autres d'une affaire et de trancher une question parce que c'est une question de droit. Une telle inégalité de traitement est une anomalie. Tout ce que vous devez exiger de celui que vous choisissez pour faire partie de la commission c'est une intelligence de premier ordre. Vous trouverez dans tous les coins du pays nombre de gens doués d'une semblable intellignece, et le Gouvernement peut en tout temps retenir leurs services, étant donné le joli traitement qu'il offre et la pension de retraite. Le ministre peut trouver des gens de premier ordre pour occuper ces charges et il n'a pas besoin de limiter son choix à des hommes du métier. Il n'est pas nécessaire qu'un commissaire ait administré un chemin de fer ou se soit livré au commerce pendant 20 ou 30 ans. Les aptitudes indispensables peuvent s'acquérir sans cela. Lorsque le ministre déposera son projet de loi, nous aurons l'occasion d'en discuter les dispositions et je suggère de lui faire subir une modification en ce sens.

M. BENNETT : Décrétera-t-il que certaines personnes sont inéligibles, par exemple, celles qui auront fait partie de la Chambre ou du Sénat pendant les deux dernières années?

L'hon. M. GRAHAM : Le projet de loi ne renferme pas d'article à cet effet.

M. BENNETT : Il ne renfermera pas d'article à cet effet?

L'hon. M. GRAHAM : Non.

M. BENNETT : Nous discuterons cette question lorsque le projet de loi sera déposé.

M. A. MARTIN (Queen) : Le ministre ne semble pas prêter beaucoup d'attention à la question soulevée par le représentant de Prince (M. Lefurgey). C'est une anomalie de nommer des commissaires pour réglementer les tarifs-marchandises des chemins de fer et vider d'autres différends et de soustraire l'Intercolonial à leur juridiction. Que voyons-nous à l'heure qu'il est ? La plus grande anomalie dans les tarifs-marchandises de cette ligne. Ainsi, elle exige 40 cents par 100 livres, soit environ 13½ cents par boisseau, pour transporter du grain de l'île du Prince-Edouard vers l'Ouest, à une distance d'un peu plus de 1,000 milles. Cependant, pour le même prix, on peut expédier, de Toronto à Charlottetown (I.P.-E.), un baril de farine, pesant le double. Le prix du transport d'un baril de farine de Toronto jusque dans ma province est de 40 cents, par chargement de wagon soit environ la moitié du prix qu'on exige pour transporter des marchandises du même poids de l'île du Prince-Edouard vers l'Ouest.

A-t-on quelque raison de ne pas placer l'Intercolonial sous la juridiction de la commission? Je n'hésite pas à dire que, si ce corps indépendant avait juridiction, ces anomalies disparaîtraient.

Chaque jour, nous recevons des lettres protestant contre cet état de choses, mais l'inconvénient est que l'Intercolonial est administré, et l'a toujours été, dans l'intérêt du parti au pouvoir. S'il y a un grief à redresser, on recherche d'abord quelles sont les opinions politiques du plaignant. Si

elles ne sont pas orthodoxes, il n'obtient pas justice. L'amendement suggéré par le représentant de Lanark est fort nécessaire, selon moi. Je crois que le Gouvernement a raison d'augmenter le nombre des commissaires mais, puisqu'il le double, il devrait soumettre l'Intercolonial à la juridiction de la commission. Alors, disparaîtraient plusieurs des injustices qui existent à l'heure qu'il est, surtout à l'égard de ma province. La seule raison du refus de placer l'Intercolonial sous la dépendance de la commission, c'est que le Gouvernement désire conserver la haute main sur ce chemin de fer et régler ses tarifs d'après les exigences du parti. Il est temps de remédier à la situation et je demanderai au ministre de nous dévoiler ses intentions. S'il croit pouvoir traiter avec mépris les représentants de ma province, il s'apercevra avant la fin de la saison qu'il a une rude tâche à accomplir. Pendant que nous opérons ces modifications, je lui conseille d'apprendre au comité pourquoi il ne propose pas de placer sous la dépendance de la commission l'Intercolonial aussi bien que toutes les autres voies ferrées.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député (M. Martin) ne veut pas laisser entendre, j'en suis sûr, que je traite avec mépris les représentants de n'importe quel endroit ou les propositions de n'importe quel député. Mais, je ne saurais répondre à une question avant qu'on la pose, et je dois permettre à un député de finir son discours avant que je prenne la parole.

Quant à donner une réponse, je veux la donner en toute sincérité. L'opinion au Canada est partagée entre deux doctrines : l'exploitation et la direction par l'Etat, et l'exploitation privée sous le contrôle de l'Etat. La plupart des chemins de fer sont la propriété des corporations privées, et notre but est maintenant de les placer sous la surveillance de l'Etat. Mais l'Intercolonial est déjà exploité et possédé par l'Etat. Par l'entremise de la commission actuelle, l'Etat n'exerce qu'un contrôle indirect sur les autres chemins de fer, tandis que l'Intercolonial est placé sous le contrôle immédiat de l'Etat. Et ceux qui dirigent l'Intercolonial sont responsables aux représentants du peuple. Ainsi c'est affaire à l'honorable député (M. A. Martin) de soumettre toute question de tarif-marchandise à l'administration gouvernementale des chemins de fer intercolonial et de l'île du Prince-Edouard. Il ne peut pas soumettre au Gouvernement les questions de tarifs affectant les autres chemins de fer, mais nous avons institué la commission des chemins de fer à ces fins.

M. A. MARTIN (Queen) : Le raisonnement ne me paraît pas très logique, car pour les autres chemins de fer, le Gouvernement a nommé une commission indépendante, réfractaire aux préjugés politiques. Mais j'hésite à complimenter le ministre des Chemins de fer sur son désintéressement de l'idée politique dans ces matières. Nous voulons que l'Intercolonial comme les autres chemins de fer soit placé sous la juridiction d'une commission indépendante. Il y a dix ans que nous exposons nos griefs au ministère des Chemins de fer, qui, toujours, fait la sourde oreille, quand il s'agit de nous, mais qui s'empresse de trouver un remède, quand il s'agit de ses amis. J'ai par devers moi une lettre que je ne m'attarderai pas à lire à la Chambre, mais qui, si je la lisais, montrerait au ministre que je n'ai que par trop raison. L'Intercolonial n'a pas la confiance du publique, parce qu'il est exploité dans un but et selon l'idée politique. Nous voulons le placer sous l'autorité d'une commission indépendante comme, par exemple, la présente commission des chemins de fer.

M. CLEMENTS : Je crois que cette mesure est sage, si l'on sait nommer les personnes qui conviennent dans cette commission. Je vais énumérer des cas qui devraient être du ressort de la commission des chemins de fer. Dans ma circonscription, les importateurs de spiritueux en caisse ont de nombreux sujets de plainte. Ainsi, les envois sont presque toujours incomplets. Les compagnies de chemins de fer refusent de porter cette responsabilité et la perte retombe sur le marchand. Mais la responsabilité devrait peser sur la compagnie de navigation ou de chemin de fer. Je cite ce cas afin que le ministre en prenne note pour sa loi projetée ou pour plus tard. Voici un autre cas qui, à mon sens, relève de la compétence de la commission des chemins de fer, et que je lui ai en effet soumis. Un certain chemin de fer reliant Chatham à Détroit, et qui était autrefois le Great-Western, avait été autorisé par le Parlement ; sa charte fédérale assurait des droits au public. Le Great-Western fut vendu au Grand-Tronc, qui a jugé à propos, sans consulter, je crois, ni le Parlement, ni la commission des chemins de fer ni le conseil privé de concéder à bail des droits de circulation au chemin de fer de Wabask.

Aux débuts, les habitants de Chatham ou des régions avoisinantes avaient la permission, en achetant leurs billets, de voyager soit sur le Wabash soit sur le Grand-Tronc en vertu de ces droits de circulation. Au bout de deux ans toutefois, quelque malentendu insignifiant surgit entre les deux compagnies, et maintenant nous ne pouvons voyager que par le chemin de fer dont nous achetons les billets. Nous sommes par conséquent privés des privilèges que nous possédions en vertu de la loi constitutive du Great-Western. Je crois que la compagnie des chemins de fer est saisie de la question, mais si le ministre pouvait nous aider à recouvrer nos droits, son service serait grandement apprécié.

M. A. C. MACDONELL : Le ministre des Chemins de fer a énuméré certains faits parmi lesquels on devrait choisir ceux qui pour-

raient être attribués à la juridiction de la commission des chemins de fer. Je crois qu'il devrait étudier la possibilité de nommer au moins un commissaire qui aurait une connaissance approfondie de la question des chemins de fer au point de vue des employés. Ceux-ci sont, je crois, au nombre d'environ 30,000 au Canada. L'efficacité d'un chemin de fer dépend en définitive de la compétence de ceux qui le mettent en opération. Il me semble qu'un homme qui serait en communauté d'idées et de sentiments avec cette classe d'employés, tout en possédant les aptitudes voulues, serait un complément fort désirable dans cette commission. L'armée des employés de chemins de fer est nombreuse, elle compte dans ses rangs bien des hommes capables, instruits et formés à l'école de l'expérience. Le Gouvernement pourrait peut-être nommer un homme de cette classe, afin qu'il se trouvât parmi les six commissaires, au moins un qui fût en contact et en harmonie avec la grande collectivité des employés de chemins de fer au Canada.

M. KEMP : J'ajouterai un mot sur le sujet des réclamations. La loi actuelle des chemins de fer est incomplète parce qu'elle ne prévoit pas les réclamations des expéditeurs pour la perte des marchandises en cours de route. C'est un des griefs les plus sérieux des expéditeurs. La compagnie peut perdre l'envoi en tout ou en partie ou peut augmenter les tarifs, puis dire à l'expéditeur, en livrant une partie des marchandises: Payez la note quelle qu'elle soit, et faites votre réclamation. Rien dans la loi des chemins de fer n'oblige la compagnie à régler cette réclamation dans un délai raisonnable. Mon expérience avec les compagnies dans ces matières, est qu'elles semblent croire qu'en temporisant l'expéditeur ou le réclamant se fatigueront et seront plutôt disposés à abandonner leur réclamation que de la poursuivre. Elles traînent ces réclamations en longueur pendant une couple d'années, quelque fois plus, et souvent les règlent dans les douze mois. Je sais que cette question, qu'a aussi traitée l'honorable député de Leeds (M. Taylor), n'entre pas dans le cadre de la mesure proposée par l'honorable ministre des chemins de fer, mais je vois qu'il doit proposer une autre mesure modifiant la loi des chemins de fer.

Il pourra peut être y insérer une disposition pour obvier à cet inconvénient, qui n'est pas prévu dans la loi en vigueur, mais qui est très essentielle. Ce n'est pas un grief qu'un expéditeur porterait devant les tribunaux, car il est parfois de peu d'importance et n'en vaut pas la peine. Mais la loi devrait forcer les compagnies de chemins de fer de régler dans un délai raisonnable les réclamations des expéditeurs. Je répète que c'est un des griefs les plus vexant dont les expéditeurs ont à souffrir dans leurs rapports avec les chemins de fer.

M. J. D. REID: Un autre grief qui devrait relever de la compétence de la compagnie des chemins de fer est l'expédition en bloc des chargements de marchandises par les compagnies. J'ai eu l'expérience d'un cas de ce genre. La compagnie s'engage à vous livrer un nombre déterminé de fourgons de marchandises chaque semaine, mais comme il arrive que les wagons sont plusieurs semaines en transit, ils arrivent à un moment donné tous ensemble, alors la compagnie vous imposera des droits de stationnement et si vous refusez de les payer, elle refusera de vous livrer vos marchandises. Il ne vous reste ensuite aucun recours contre la compagnie pour vous faire rembourser. Ou bien, si vous faites une réclamation, celle-ci est soumise au commissaire à Toronto, qui représente toutes les compagnies des chemins de fer, et il dit non, comme il en a l'habitude, inutile d'essayer à vous faire remettre votre argent. Je ne sais pas si la commission des chemins de fer a le pouvoir d'intervenir dans ces cas; dans la négative, le projet de loi devrait l'en autoriser.

M. OWEN : Je dirai un mot de la part des cultivateurs. J'ai été heureux d'entendre le ministre des Chemins de fer déclarer qu'en constituant sa commission de chemins fer, il n'oublierait pas les cultivateurs. On n'a pas beaucoup pensé aux cultivateurs à cette session, et j'ai éprouvé un vif plaisir à entendre dire que le Gouvernement ne les oublierait pas. Je ne partage pas l'opinion qui a été exprimée cette après-midi par quelques honorables députés, à l'effet qu'il faudrait nommer un expert en chemins de fer dans la commission. Nous n'avons pas besoin de ces experts. Ce qu'il nous faut, ce sont des hommes pratiques ordinaires, des hommes aux vues larges, des hommes qui n'ont pas d'attaches avec un chemin de fer plus qu'avec un autre, des hommes qui sont libres d'agir en toute justice pour le public comme pour les corporations.

Le ministre m'a fait plaisir en disant qu'il nommerait des hommes également acceptables par les gens d'affaires et par les cultivateurs. Je crois que le devoir incombe au Parlement de s'occuper autant des intérêts des cultivateurs que de ceux de tous les autres citoyens. Il faut prendre grand soin de nommer des hommes à cause de leurs aptitudes et non à cause de leur allégeance politique. Il ne faut pas que ce soit une récompense accordée à un partisan dévoué. Nommez des hommes qui, je le répète, ont à cœur l'intérêt du public, et qui, en même temps, sauront rendre justice aux compagnies de chemins de fer.

M. CHRISTIE : Au sujet de l'augmentation du nombre des commissaires de chemins de fer, je rappellerai un cas qui s'est produit à Oshawa, ville située dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Oshawa est à 33 milles de Toronto. Autre-

fois, le chemin de fer nous imposait un tarif de voyageurs de 3½ cents par mille, qu'il a réduit à 3 cents. Cette réduction représente, en faveur des habitants d'Oshawa une somme de $3,000 ou $4,000 chaque année. Mais j'apprends que le chemin de fer du Grand-Tronc a donné avis qu'à partir du 1er avril prochain, il imposera un tarif supplémentaire de 10 cents par tonne pour transporter la houille à Oshawa. C'est une augmentation égale à $3,000 ou $4,000 par année pour la ville d'Oshawa, c'est-à-dire qu'elle contre-balance l'économie effectuée sur le transport des voyageurs. Le nouveau tarif sur la houille est à peu près le même qu'à Belleville, qui est beaucoup éloignée. Voici un cas que le ministre des chemins de fer pourrait fort bien citer à l'attention de ses commissaires.

C'est probablement moi qui ai le premier agité la question du transport des marchandises de l'île du Prince-Edouard vers les provinces de l'ouest. Voulant faire venir de l'avoine de l'île du Prince-Edouard, je me renseignai sur le tarif. J'en parlai à un ou deux députés, qui me dirent que le tarif était de 40 cents les 500 livres, ou 13½ cents le boisseau. Eh bien, 13½ cents sont à peu près la moitié du prix de l'avoine elle-même, et sont un tarif beaucoup trop élevé pour le transport dans l'ouest. S'il en coûte aussi cher pour transporter le grain de semence des provinces de l'est aux provinces de l'ouest, la note sera excessive.

L'hon. M. GRAHAM : Est-ce par chargement complet ?

M. CHRISTIE : Oui ; un honorable député de l'île du Prince-Edouard me dit que c'est par pleins wagons. Il n'y a pas de doute que 13½ cents le boisseau sont un prix exorbitant pour le transport du grain d'une province à l'autre. Maintenant, je voudrais bien que le ministre dans ses nouvelles nominations de commissaires des chemins de fer, nomme un vrai cultivateur. S'il se rend à notre désir, il n'aura jamais lieu de le regretter. Je suis sûr que nulle autre classe de la société plus que les cultivateurs n'est davantage victime des impositions de toute nature.

M. A. MARTIN : J'appelle l'attention du ministre sur le fait qu'on demande en effet, comme l'a dit l'honorable député qui vient de prendre la parole, 13½ cents par boisseau pour le transport du grain entre l'île du Prince-Edouard et l'Ouest, tandis qu'il est possible d'expédier les céréales à 6 cents le boisseau à partir de l'Ouest, pour Halifax, à des milliers de mille de distance. Vous pouvez expédier un chargement complet d'avoine de Toronto ou Halifax, à raison de 6 cents le boisseau, mais il en coûte le double pour l'expédier de l'est à l'ouest. Si c'est là rendre justice aux provinces de l'est j'ai une bien fausse conception de la justice.

M. CHRISTIE.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'a pas répondu à la question que j'ai posée moi-même avec l'honorable député (M. Kemp). M. Kemp dit que la loi des chemins de fer en vigueur n'autorise pas la commission des chemins de fer à intervenir dans ces cas. Le ministre va-t-il lui-même intervenir pour forcer la compagnie du chemin de fer qui délivre les marchandises, à les délivrer au prix convenu avec l'autre compagnie, soit au Canada, soit aux Etats-Unis qui a entrepris le transport ? Supposons que le chemin de fer du Grand-Tronc à Chicago accepte le transport d'un chargement au Canada. Il ne devrait pas l'accepter avec des frais antérieurs. J'ai ici une lettre du chemin de fer du Grand-Tronc disant que certains chemins de fer font ce jeu intentionnellement, afin d'avoir la jouissance de cet argent pendant deux ou trois ans. C'est une très grave question qui est du ressort de la commission des chemins de fer. Lorsque j'ai soulevé cette question, l'autre jour, une personne qui écoutait dans la galerie, m'a dit qu'il fallait faire disparaître ce grief. La commission devrait prescrire la livraison des marchandises au prix stipulé dans le marché.

L'hon. M. GRAHAM : J'étudierai la question. Elle présente beaucoup de difficultés. Il est probablement plus difficile qu'on ne pense d'astreindre un chemin de fer à l'exécution littérale d'une convention conclue par un chemin de fer des Etats-Unis, et de prescrire qu'il ne devra pas accepter de transport sans au préalable connaître toutes les conditions du marché. Sans compter que nous surchargeons la commission de travaux qui ne sont pas de son ressort ; nous nous priverons du mérite des réformes que nous voulons accomplir.

M. KEMP : Il y a d'autres aspects de cette question à étudier.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député soulève pour ainsi dire la question des dommages, qui n'est pas du ressort de la commission. Nous sommes prêts à agir libéralement, mais demander à la commission de s'occuper des réclamations en dommages, au delà des peines prévues par la loi des chemins de fer, c'est pousser les choses un peu trop loin.

En réponse à l'honorable député (M. Christie), M. le professeur Mills, du collège d'agronomie d'Ontario a été nommé membre de la commission des chemins de fer à la demande d'un grand nombre d'associations agricoles du pays, comme représentant de la classe agricole.

M. LANCASTER : L'honorable ministre n'a pas répondu à la question demandant à quand la nomination des commissaires.

L'hon. M. GRAHAM : Ils seront nommés dans le temps voulu sans délais inutiles.

M. HENDERSON : J'apprends que M. Mills a été nommé à la demande d'associa-

tions agricoles. Je ne trouve pas à redire contre le choix des cultivateurs, mais j'avoue que je n'ai jamais su quelles aptitudes spéciales possédait M. Mills pour représenter les intérêts des cultivateurs dans la commission. Il était instituteur dans un collège et ne connaissait rien des passages à niveau ou du transport des produits agricoles. Pour un homme pratique, M. Mills n'en est pas un. S'il est le représentant le mieux attitré des cultivateurs que le ministre peut trouver, je crains que ceux-ci ne pensent encore qu'ils ne sont pas représentés dans la commission. On me dit que M. Bernier est cultivateur. Oui, probablement comme le ministre de l'Agriculture, un théoricien, qui ne conduit jamais la charrue. Le premier ministre secoue la tête. Je suis surpris d'apprendre que le ministre de l'Agriculture ait jamais fait de labourage. Je le croyais un pur théoricien.

Sir WILFRID LAURIER : Oh non! je l'ai vu moi-même à la charrue.

M. HENDERSON : Si le premier ministre avait été dans mon comté, il y a 40 ou 50 ans, il m'aurait aussi vu à la charrue, mais cela n'est arrivé qu'une fois et encore pour la moitié d'un sillon seulement, car je n'en pouvais plus.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne voudrais pas non plus vous nommer membre de la commission.

M. HENDERSON : Je vous retournerais bien le compliment. Je n'en reste pas moins convaincu que nous sommes tous deux aussi cultivateurs que M. Mills. Si les cultivateurs doivent avoir un représentant dans la commission, donnez-leur un homme pratique, non un théoricien.

M. MILLER : Cette question me tracassait beaucoup, et je croyais que peut-être il aurait fallu donner dans cette commission un représentant aux cultivateurs, mais depuis que l'honorable député d'Halton (M. Henderson) nous a assuré que M. Bernier est aussi habile cultivateur que le ministre de l'Agriculture, mon esprit est parfaitement tranquille sous ce rapport.

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

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (n° 112) portant modification de la loi sur les chemins de fer relativement à la constitution du bureau des commissaires des chemins de fer.

Cette motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

M. W. F. MACLEAN : Quand le ministre se propose-t-il de déposer son autre projet de loi tendant à modifier la loi sur les chemins de fer ?

L'hon. M. GRAHAM : Dans deux ou trois jours. Il est presque prêt.

M. LENNOX : J'avais compris que le présent projet de loi ne devait pas être mis en discussion avant le dépôt de l'autre.

L'hon. M. GRAHAM : J'ai voulu dire que le Gouvernement verra à ce que le projet ne dépasse pas la phase de la discussion.

M. LENNOX : Il ne faudra pas arriver à la 2e lecture avant que la Chambre soit saisie de l'autre projet, car nous sommes appelés à voter un crédit pour augmenter le nombre des commissaires, et nous voulons savoir ce que le Gouvernement se propose de faire pour élargir la sphère de leurs attributions.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI.

Le projet de loi (n° 102) concernant la loi sur les faillites, et déposé par M. Aylesworth, est lu pour la 2e fois, délibéré sommairement en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.

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

## Reprise de la Séance.

INTERPELLATION SUR LA CHASSE AUX PHOQUES DANS L'OCEAN PACIFIQUE-NORD.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de délibérer en comité des subsides.

M. WM SLOAN (Comox-et-Atlin) : Monsieur l'Orateur, conformément à l'avis que j'ai donné l'autre jour à la Chambre, je viens discuter une question d'intérêt commun, la saisie de la goélette canadienne " Carlotta G. Cox ", le 29 mai 1907, de même que d'autres sujets se rapportant à la chasse des phoques par les Canadiens au large des côtes de l'océan Pacifique-nord.

Cette question a toujours causé de l'irritation et des conflits d'intérêt entre les Etats-Unis et le Canada, nos voisins sur la haute mer, afin de s'assurer le monopole de la chasse des phoques sur les îles Pribylof, et le Canada de son côté, continuant à se livrer à ce qu'il croit être, pour ses sujets, une carrière légitime et honorable, la chasse sur mer des phoques pour leur fourrure.

Les chasseurs de phoques canadiens désignés sous le nom de chasseurs pélagiques ou en haute mer, ont persisté dans leur hasardeuse entreprise avec les alternances de succès et de revers, malgré les efforts constants qui se font pour les chasser de l'océan Pacifique. On s'est appliqué à leur nuire et à les molester dès les débuts de leurs essais de chasse. Les Etats-Unis aidés de la Russie ont eu souvent recours à la saisie, à la contrainte par corps, à l'emprisonnement, à la confiscation et autres moyens arbitraires.

La Grande-Bretagne protesta vigoureusement contre cette manière de traiter ses

sujets canadiens, alléguant que la chasse pélagique du phoque "est l'expansion légitime des méthodes de chasse au phoque pratiquées dans l'origine par les Indiens sur les côtes d'Amérique". La Grande-Bretagne réclama en outre pour ses sujets "le droit de naviguer sur la haute mer sans obstacle ni empêchement, et d'en prendre à souhait et à volonté les produits de la mer". La Russie et les Etats-Unis ont dû débourser de forts montants comme compensation à la Grande-Bretagne pour avoir fait mine d'assimiler la chasse pélagique à la piraterie.

Nous avons nous-mêmes imposé des mesures restrictives sur nos chasseurs de phoques, sans que cette mesure ait eu l'effet attendu. Mais récemment, le Japon, exempt de toute telle restriction, s'est mis aussi à faire la chasse pélagique. Je me propose de traiter de ce nouveau facteur dans la question, mais auparavant, je tiens à faire une brève revue des incidents qui ont caractérisé cette industrie dans laquelle nous sommes si directement intéressés.

L'historique de cette question nous reporte au temps où la Russie chargea Behring, vers 1728, d'entreprendre un voyage de découverte dans l'océan Pacifique-nord. Ce n'est qu'en 1786 toutefois, que la Russie fit l'importante découverte de l'archipel de Pribylof, séjour des phoques. Depuis cette date jusqu'à l'époque de l'acquisition du territoire d'Alaska par les Etats-Unis, la Russie jouissait en réalité du monopole du commerce de la fourrure de phoque. Subséquemment à l'achat de cette presqu'île par les Etats-Unis, en 1867, une loi fut adoptée le 1er juillet 1870, en vertu de laquelle la Compagnie de commerce d'Alaska obtint par droit de bail le privilège exclusif de chasser les phoques sur l'archipel Pribylof pendant une période de 20 ans, à dater du 1er mai 1870. Antérieurement à la vente de ce territoire par la Russie aux Etats-Unis, les sujets anglais qui se livraient à la chasse aux phoques, limitaient leurs opérations à la côte, et se recrutaient surtout parmi les Indiens, mais vers cette époque et pendant les quelques années subséquentes, l'attention se tourna vers cette industrie, et quelques tentatives de chasse furent tentés par la méthode connue aujourd'hui sous le nom de pélagique. Vers 1878 ou 1879, plusieurs navires étaient engagés dans cette entreprise, et leur nombre augmenta graduellement, bien que l'exploitation fut limitée à l'océan Pacifique-nord en dehors de la mer de Behring.

Ce n'est que vers l'année 1885 que commença une espèce de mouvement d'ensemble vers la mer de Behring, bien que dans les années précédentes quelques vaisseaux fussent entrés dans ces eaux sans qu'on y mit d'obstacles, et deux ou trois vaisseaux des Etats-Unis s'approchèrent des îles Pribylof. Les occupants de ces îles s'émurent de cette menace contre ce qui avait été jusque-là un monopole de l'industrie du phoque dans ces endroits, et ils firent de sérieux efforts pour empêcher et décourager le développement de la chasse pélagique.

Dans l'été de 1886 le gouvernement des Etats-Unis, chercha pour la première fois à exercer dans la mer de Behring une juridiction exclusive à l'égard des autres nations, en dehors du rayon de trois milles, en opérant la saisie de trois goélettes anglaises qui faisaient la chasse au phoque, et en signifiant un avis à une quatrième. L'Angleterre protesta immédiatement contre cette prétention de juriction sur la haute mer de la part des Etats-Unis et se réserva le droit de demander une indemnité.

En 1887, pendant qu'une correspondance diplomatique s'échangeait les autorités américaines saisirent six autres goélettes anglaises, et firent défense à l'une d'elles d'entrer dans la mer de Behring. Tous les vaisseaux saisis furent confisqués, et les capitaines et seconds furent condamnés à l'amende et à la prison. Il en résulta de nouvelles protestations et de nouvelles correspondances diplomatiques en vue d'en arriver à régler la question principale du droit des Etats-Unis à exercer seul la maîtrise sur la mer de Behring.

Pendant la durée des négociations, les Etats-Unis n'essayèrent pas au cours de l'année 1888 d'empêcher les vaisseaux anglais de faire la chasse au phoque dans la mer de Behring. En 1889 les négociations n'ayant pas eu de résultats, le gouvernement des Etats-Unis publia une proclamation défendant la chasse au phoque, et cinq vaisseaux anglais furent saisis et trois reçurent l'ordre de se retirer de la mer de Behring. Une conférence fut tenue à Washington pendant l'été de 1890. Elle eut pour résultat la proposition d'une conventinon qui devait nommer une commission mixte d'experts lesquels devaient proposer des règlements s'appliquant aux côtes et à la haute mer, mais dans l'intervalle la chasse ne pourrait être faite pendant une certaine période de temps au printemps et à l'automne sur les côtes et sur la haute mer au nord d'une ligne de démarcation qui devrait être déterminée ; les chasseurs de phoque ne devant pas avoir la permission de s'approcher en dedans de dix milles des îles, etc. Les Etas-Unis ont rejeté cette proposition et ont donné l'ordre de saisir les livres de bord et les peaux de phoques sur les vaisseaux que l'on trouverait à faire la chasse dans la mer de Behring. L'Angleterre protesta énergiquement.

Pendant que ces négociations se poursuivaient dans le but d'éviter toute difficulté et en même temps d'en arriver à un règlement des questions en litige existant entre les deux gouvernements concernant leurs droits respectifs dans la mer de Behring, et pour la conservation du phoque, on fit, le 15 juin 1891, un "modus vivendi" en vertu duquel l'Angleterre d'un côté, jusqu'à mai 1892, prohiberait la chasse au phoque dans cette partie de la mer de Behring située à l'est

M. SLOAN.

de la ligne de démarcation établie dans le traité de 1867, entre les Etats-Unis et la Russie, et que de leur côté les Etats-Unis prohiberaient la chasse au phoque pendant la même période dans la même partie de la mer de Behring de même que sur les côtes et les îles de cette mer. On ne permettrait d'en tuer que 7,500 pour servir de nourriture aux habitants du pays. On protesta fortement contre cette prohibition et des réclamations furent présentées à la suite desquelles le gouvernement de Sa Majesté paya une indemnité de $100,234 parce qu'un avis suffisant n'avait pas été donné.

Le 20 février 1892 un traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis fut conclu relativement à un arbitrage concernant la chasse au phoque dans la mer de Behring et l'on jugea à propos d'adopter pour la période qui s'écoulerait jusqu'à la décision de la sentence arbitrale un arrangement semblable au *modus vivendi* de 1891. En conséquence une convention fut conclue le 18 avril 1892, pour donner effet à cette proposition et en vertu de cet arrangement les chasseurs de phoques furent exclus de la mer de Behring de 1892 à 1893.

Etant ainsi exclus de la moitié est de la mer de Behring en 1892, les chasseurs de phoques au lieu de s'en retourner à Victoria par les passes Aleoutiennes et abandonner leur voyage, firent la chasse dans les eaux asiatiques. Six goélettes furent saisies et les autorités russes en empêchèrent quatre de chasser.

Pendant l'année 1892, le steamer "Coquitalom" fut nolisé par les chasseurs pour transporter les peaux des phoques qu'ils avaient pris sur la côte et pour les approvisionner, afin qu'ils puissent continuer leur voyage dans les eaux asiatiques. Avant que ce steamer eut rempli sa mission, et après qu'il eut fait quelque transport de provisions et recueilli environ six milles peaux—tout cela s'étant fait en dehors du rayon des trois milles dans l'Océan Pacifique du nord—il fut saisi par les autorités américaines sur l'accusation d'avoir déchargé une cargaison en dedans de quatre milles de la côte. Cette cause fut portée devant les tribunaux américains et finalement ceux-ci décidèrent contrairement aux prétentions des Etats-Unis, qui furent condamnés à payer $107,448.14. Cette somme n'a pas encore été payée.

En 1893, à la suite de saisies de bâtiments russes opérées l'année précédente, l'Angleterre fit avec la Russie une convention établissant des zones protectrices de trente milles autour des îles russes fréquentées par les phoques, et de dix milles le long des côtes de la Russie, d'où étaient exclus les pêcheurs canadiens. C'est cette année-là que la sentence arbitrale de Paris fut rendue. Relativement aux cinq premières questions de droit qui avaient été soulevées, les prétentions des Etats-Unis à une souveraineté territoriale plus étendue dans la mer de Behring furent écartées, et la deuxième partie de la sentence pourvoyait à l'établissement de règlements concurrents pour la protection des phoques.

Pendant l'année 1894, la chasse aux phoques fut régie par les conditions nouvelles imposées par la sentence arbitrale de Paris et la législation édictée par les différents gouvernements pour sa mise en vigueur.

Dans le commencement, on a cru au Canada, généralement, surtout les pêcheurs eux-mêmes ont cru que ces restrictions étaient sévères et que les peines imposées par les lois étaient injustes. Les autorités américaines de la Commission étaient du même avis, et l'opinion aux Etats-Unis était, que les conditions nouvelles empêcheraient la continuation de la chasse aux phoques. Bien que l'on eut pris cette année-là un plus grand nombre de phoques que dans toute autre année précédente,— la pêche ayant été de 95,048 phoques dont 57,000 pris dans les eaux asiatiques, ce qui dépassait la prise totale de toutes les années précédentes excepté la dernière. Cette année-là, là convention supplémentaire pour la mise sous scellés de tous les instruments de pêche pendant les saisons prohibées, conclue à la suite d'échange de notes entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis, fut mise en vigueur, mais au lieu de protéger les chasseurs de toute intervention inutile, ainsi qu'on l'espérait, elle fut une autre excuse pour des saisies, et deux navires, le "Wanderer" et le "Favorite" furent saisis parce que chacun portait un canon qui n'était pas sous scellé.

En 1885, pour des raisons qui ont déjà été expliquées, l'Angleterre ne voulut pas consentir à renouveler le règlement concernant la mise sous scellé des armes, et on se plaignit de l'intervention excessive et de la visite des vaisseaux. Cette année, le gouvernement américain a fait de grands efforts pour obtenir une revision des règlements de la sentence arbitrale de Paris, dont l'inefficacité, prétendait-on, a été démontrée par les résultats de l'année 1894, et l'on demanda que la mer de Behring fût fermée de l'Amérique à la Russie, et que la question fût soumise à une convention composée de quatre puissances y compris la Russie et le Japon.

En 1896, presque les mêmes propositions furent renouvelées, mais l'Angleterre ne put pas y consentir ; mais vu les prétentions contradictoires concernant l'effet de la chasse aux phoques, l'Angleterre et le Canada de même que les Etats-Unis firent faire des enquêtes scientifiques sur les côtes des îles et en pleine mer. Cette année il y a eu aussi une convention pour faire un état des réclamations provenant des saisies opérées avant la signature de la sentence arbitrale, et l'enquête commença.

En décembre 1897, la commission des réclamations décida après avoir entendu bon

nombre de témoins examinés très longuement par les avocats des deux parties, que l'Angleterre avait droit d'obtenir une indemnité de $437,145.44, en raison des saisies illégales de bateaux anglais, ce qui réglait la question des obligations pesant sur les Etats-Unis.

Pendant l'année 1907 on continua à réclamer des arrangements supplémentaires pour sceller les armes à feu pendant la saison de prohibition et pour faire examiner les peaux de phoques à Victoria par des fonctionnaires des Eats-Unis. Le gouvernement anglais finit par consentir à appliquer les scellés sur les armes à feu.

Cette année la barque "Kate" fut saisie dans la mer de Behring, et l'on trouva à bord deux peaux de phoques portant les marques indiquant que les phoques avaient été tués avec l'aide d'une arme à feu. La barque fut remise en liberté, vu qu'elle n'avait pas d'armes à feu à bord.

Les chasseurs continuèrent à demander un relâchement des règlements de Paris, ils proposaient de diminuer la zone de protection de soixante milles à trente milles, et la permission de chasser en pleine mer jusqu'au 30 juin, au lieu de jusqu'au 1er mai ; ils voulaient aussi que l'on ne put pas inutilement aborder des vaisseaux et les visiter ce qui causait une perte de temps, et l'on demandait aussi d'autres modifications dans les règlements à l'effet d'empêcher les saisies inutiles, mais les Etats-Unis demandaient que les règlements fussent plus restrictifs.

Les Etats-Unis demandaient que le gouvernement anglais et le gouvernement américain consentissent immédiatement à conclure un *modus vivendi* décrétant la suspension complète de toute chasse aux phoques dans l'océan Pacifique et la mer de Behring pendant une année, à partir du 31 décembre 1897, et sur les rives des îles Pribylof pendant la même période.

Le Canada ne voulut pas accepter cette proposition.

La sentence arbitrale de Paris décrétait que les règlements gouvernant la chasse aux phoques seraient revisés tous les cinq ans, afin de permettre aux deux pays de considérer, d'après l'expérience acquise, s'il n'était pas nécessaire d'y apporter des modifications.

L'année 1898 était la dernière de la période de cinq ans pendant laquelle les règlements devaient être appliqués. Le temps était arrivé de faire toute revision qui aurait été jugée nécessaire. Dans leurs représentations soumises au gouvernement canadien, les chasseurs de phoques de la Colombie-Anglaise disaient que l'on ne devait consentir à aucune des restrictions nouvelles de la chasse, mais qu'au contraire il fallait, pour que l'industrie put se développer, que les restrictions présentes fussent diminuées, surtout en ce qui concernait la saison de prohibition et la zone de protection autour des îles Pribylof.

M. SLOAN.

Voici l'énumération des restrictions :

En vertu des règlements ordonnés par la sentence arbitrale et la convention avec la Russie, de même qu'en conformité des principes admis de la loi internationale, les chasseurs de phoques exercent aujourd'hui leur industrie dans les conditions prohibitives suivantes :

1. Il leur est interdit de dépasser un rayon de trois milles sur les côtes des Etats-Unis dans l'océan Pacifique du nord.
2. Il leur est interdit d'approcher des îles Pribyloff en dedans de soixante milles.
3. Il leur est interdit de se servir d'armes à feu dans la mer de Behring.
4. Il leur est interdit de se servir d'armes de guerre mais seulement de fusils de chasse pendant la saison permise, dans toute cette étendue d'eau située au nord du 35e degré de latitude, nord, et à l'est du 180e degré de longitude de Greenwich jusqu'à la ligne frontière décrite dans le traité de 1867, et en suivant cette ligne jusqu'au détroit de Behring, ce qui forme environ cinq millions de milles carrés.
5. Il leur est interdit de se servir de rets ou d'explosifs dans les étendues ci-dessus.
6. Il leur est interdit aussi de chasser ou de prendre le phoque d'aucune manière dans les mêmes étendues entre le 1er jour de mai et le 31e jour de juillet.
7. Il leur est interdit de prendre des phoques dans un rayon de 30 milles des îles du Commandeur ou des îles Copper.
8. Il leur est interdit de prendre des phoques dans un rayon de 10 milles des côtes de la Russie sur la terre ferme dans l'océan Pacifique du nord, et on a fait des lois pour mettre en vigueur et appliquer ces restrictions.

La question de la mer de Behring avait été aussi soumise à la haute commission conjointe, qui a commencé ses séances à Québec le 23 août 1898. On y proposa, en effet, que la chasse au phoque sur la pleine mer fut prohibée dans l'océan Pacifique du nord, et que le gouvernement des Etats-Unis payât une certaine somme comme paiement et droits de ses sujets à la chasse au phoque dans cet océan. Le Canada ne voulait pas approuver cette proposition, car nous sentions que nous ne devions abandonner aucun des droits que nous possédions présentement.

Jusqu'en 1902 la chasse au phoque avait été considérée principalement comme une industrie canadienne, mais cette année là, comme résultat d'une prime de $10 par tonne accordée par le gouvernement japonais pour encourager la pêche en eau profonde, y compris la chasse au phoque, dix-neuf vaisseaux japonais, firent la pêche dans l'océan Pacifique. Depuis cette époque les Japonais ont leur pêche dans l'océan Pacifique du nord, sans s'inquéter des règlements imposés aux sujets canadiens, et le résultat a été que leurs opérations sont désastreuses pour les intérêts canadiens. Des dépêches récentes du Japon disent qu'il y a maintenant trente-cinq bateaux japonais faisant la pêche et la chasse, sans aucune restriction ni intervention extérieure.

La chose est devenue beaucoup plus évidente et l'attention du Canada y a été appelée d'une façon beaucoup plus forte, lorsque le côtre du revenu des Etats-Unis le " Rush " a fait le 29 mai 1907, la saisie le la goélette canadienne "Carlotta G. Cox" qui se trouvait par 50° 10" de latitude nord et par 141° 19" de longitude ouest.

Cet endroit est connu sous le nom de Fairweather Grounds, et la saisie a été faite à environ quarante milles de la rive. On a donné comme raison une prétendue violation des règlements du tribunal d'arbitrage de Paris ; on a allégué que la violation avait été commise pendant la saison de prohibition, savoir entre le 1er mai et le 31 juillet.

On comprendra davantage ce qu'il y a d'humiliant dans l'affaire quand je dirai qu'il y avait dans le voisinage immédiat, quand la saisie a été faite, au moins cinq goélettes japonaises faisant en toute liberté la chasse aux phoques. La seule goélette saisie fut celle portant le pavillon britannique. Il n'est pas nécessaire d'insister plus longtemps sur cet incident.

Tel est, monsieur l'Orateur, le résumé de l'histoire de la pêche pélagique jusqu'à ce jour. J'ai parlé brièvement du traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis au sujet de l'arbitrage de la pêche aux phoques de la mer de Behring, signée à Washington le 20 mai 1892, et je veux m'occuper du dernier paragraphe de l'article de ce traité, qui est ainsi conçue :

Les hautes parties contractantes conviennent de plus de coopérer pour obtenir l'adhésion des autres puissances à ces règlements.

L'Angleterre, dans l'exposé sommaire qu'elle a présenté au tribunal d'arbitrage, appuyait aussi beaucoup sur ce point à cette époque, car on lit à la page 9 et la note anglaise le passage suivant :

L'Angleterre a toujours été favorable à l'adoption d'une règlementation générale de la pêche aux phoques, s'il était constaté que telle règlementation était nécessaire ou désirable pour la protection des phoques à fourrure, pourvu que telle réglementation fût équitable et basée sur de bonnes raisons d'intérêts communs, et qu'elle reçut aussi l'adhésion des autres puissances, comme garantie de son exécution permanente et impartiale.

Encore à la page 9 de la note de l'Angleterre :

Tant que les Etats-Unis réclameront le droit d'imposer des règlements concernant la pêche pélagique en vertu d'un droit légal, cette prétention et ce droit seront vigoureusement contestés.

Mais si la question est posée sur le terrain moins élevé mais plus pratique d'un avantage commun pour toutes les nations intéressées et si l'on admet le droit de tous de chasser en haute mer, comme de chasser sur les îles, alors le gouvernement anglais coopérera cordialement à donner effet à toutes mesures que l'on pourra juger nécessaires pour la conservation du phoque à fourrure.

Si l'on adopte des règlements comme résultat de cet arbitrage, le gouvernement de Sa Majesté a toute confiance qu'ils seront faits de façon telle qu'ils ne protègeront pas seulement les Etats-Unis de la manière qu'ils demandent aujourd'hui, mais qu'ils protégeront une industrie dans laquelle toutes les nations sont intéressées.

Il est inutile de faire des règlements qui n'obligeront que les citoyens et les sujets des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Comme dans le cas des pêcheries de Jan Mayen, les sujets de toutes les nations qui, aujourd'hui, font la pêche dans l'océan Pacifique, ou qui peuvent désirer la faire, doivent être également protégés.

A propos de cette question, je veux donner lecture à cette Chambre d'une certaine correspondance qui a été échangée entre les deux gouvernements intéressés et entre les autres puissances, et je me propose de faire quelques commentaires sur l'indifférence apparente dans un rapport du sénat des Etats-Unis portant la date du 11 février 1895. La première lettre est celle de M. Gresham, secrétaire d'Etat, à sir Julian William Pauncefote, ambassadeur anglais à Washington :

Département d'Etat,
Washington, 7 mai 1894.

Excellence,—Les deux gouvernements ayant pourvu par voie de législation et de règlement à la mise en vigueur à la sentence arbitrale du tribunal de Paris, en vertu du traité du 29 février 1892, le temps semble être arrivé pour mettre en vigueur les stipulations de l'article 7 de la convention. Le président me charge, en conséquence, d'appeler l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur la question, en vue d'arriver avec toute la célérité possible à la coopération des deux gouvernements pour obtenir l'adhésion des autres puissances à la sentence, spécialement la Russie et le Japon.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé) : W. Q. GRESHAM.

Comme aucune réponse n'était faite à cette lettre, une nouvelle note fut envoyée le 22 mai 1894 à sir Julian W. Pauncefote, comme suit :

Excellence,—Au sujet de la lettre que je vous ai adressée le 7 courant, concernant l'invitation à être faite aux puissances étrangères d'adhérer à la sentence arbitrale du tribunal de la mer de Behring, je désire vous demander si vous avez reçu des instructions de votre gouvernement sur le sujet.

Le président est d'avis qu'il serait désirable d'agir promptement.

J'ai l'honneur d'être, etc.
(Signé) : W. Q. GRESHAM.

Ces lettres restèrent sans réponse jusqu'à la date du 30 juillet, lorsque sir Julian W. Pauncefote écrivit à M. Gresham la note suivante :

Washington, 30 juillet 1894.

Monsieur,—Au sujet de la note identique que votre gouvernement demande d'adresser, conjointement avec le gouvernement de Sa Majesté, aux puissances maritimes pour les inviter à donner leur adhésion aux réglements de la mer de Behring, j'ai l'honneur de vous soumettre la liste ci-jointe des puissances auxquelles mon gouvernement suggère

d'adresser cette note. Vous me ferez plaisir en me laissant savoir si cette liste est approuvée par votre gouvernement, et, dans ce cas, me faire connaître la date à laquelle vous proposeriez d'envoyer cette note identique.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé): JULIAN PAUNCEFOTE.

Liste ci-jointe.

République Argentine, Autriche-Hongrie, Belgique, Brésil, Chili, Chine, Colombie, Costa-Rica, Danemark, République de Saint-Domingue, Equateur, France, Allemagne, Grèce, Guatémala, Hawaï, Haïti, Honduras, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas, Nicaragua, Pérou, Portugal, Russie, San-Salvador, Espagne, Suisse et Norvège, Turquie, Uruguay, Vénézuéla.

Le 20 août, le gouvernement des Etats-Unis approuva cette liste et voici une copie de la note identique préparée par ce gouvernement pour être envoyée aux puisances maritimes :

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser, suivant les ordres que j'ai reçus de mon gouvernement, au sujet des règlements établis sur la côte est de l'océan Pacifique du nord, depuis le 35e degré de latitude nord jusqu'au détroit de Behring, en vue de protéger et conserver convenablement les phoques à fourrures.

Ces règlements qui, pour le présent, ne sont applicables qu'aux sujets ou aux citoyens de l'Angleterre et des Etats-Unis, sont prescrits dans la sentence arbitrale du tribunal constitué en vertu de l'article 1 du traité conclu entre ces deux puissances, à Washington, le 29 février 1892. Cependant, la conservation du phoque à fourrure étant une question d'intérêt général pour tout le monde civilisé, les hautes parties contractantes ont convenu, dans l'article 7 du traité ci-dessus mentionné, à coopérer ensemble pour obtenir l'adhésion des autres puissances aux règlements que les arbitres jugeraient nécessaires de décréter pour donner vigueur à sa sentence, en tenant compte des conditions particulières de la chasse aux phoques dans les eaux mentionnées.

Les gouvernements d'Angleterre et des Etats Unis ont, par des lois, mis en vigueur les règlements prescrits par la sentence, et le temps est maintenant arrivé de demander l'adhésion des autres puissances. En conséquence, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une copie de la sentence faisant connaître en substance les dispositions du traité et les règlements en question. J'ai aussi l'honneur de vous transmettre une copie de l'acte passé par le congrès des Etats-Unis pour appliquer ces règlements aux vaisseaux et citoyens des Etats-Unis.

Il ne me reste plus maintenant, pour exécuter les ordres que j'ai reçus de mon gouvernement qu'à demander l'adhésion de votre gouvernement aux règlements prescrits par la sentence arbitrale, afin qu'ils soient appliqués aux vaisseaux et citoyens de votre pays et que vous leur donniez vigueur au moyen d'une législation nationale. Mon gouvernement sera très heureux d'apprendre que votre pays consent à appuyer les efforts faits par l'Angleterre et par les Etats-Unis dans une cause d'aussi grand intérêt.

Je ne trouve pas dans les documents publics toutes les réponses qui ont été envoyées, et les différentes puissances paraissent ne pas avoir porté beaucoup d'attention à la question. Mais, pour l'information de la Chambre je vais donner lecture de quelques-unes des réponses. La Belgique, par exemple, a répondu comme suit :

Comme les bateaux belges ne vont pas dans les régions en question, mon gouvernement croit et je suis chargé de faire savoir à Votre Excellence qu'il n'y a pas de raison de proposer aucune loi spéciale belge sur le sujet. Mon gouvernement, ajoute cependant, qu'il rend un sincère hommage aux efforts que font les Etats-Unis, conjointement avec la Grande-Bretagne, en faveur d'une cause qui intéresse le monde entier.

L'Allemagne a répondu comme suit :

Après enquête, on a constaté qu'aucun navire allemand n'a jamais fait la chasse aux phoques dans la mer de Behring, et, dans ces circonstances le gouvernement impérial ne considère pas suffisamment important de faire une législation impériale pour protéger les phoques en la manière proposée.

Le gouvernement impérial profitera, de toutes les occasions qui lui en seront offertes, de faire connaître par des avis publics ou par des mesures administratives aux expéditeurs intéressés la nécessité d'obéir aux lois adoptées par la Grande-Bretagne et par les Etats-Unis.

La réponse de l'Italie fut plus satisfaisante, s'il faut en croire ce qui suit :

Le ministre des affaires étrangères de Sa Majesté à qui je me suis empressé de communiquer le contenu de la note de votre honorable département en date du 30 août dernier, me mande de remercier Votre Excellence de cette communication, et de vous annoncer en même temps l'adhésion du gouvernement de Sa Majesté aux règles établies après entente entre le gouvernement fédéral et celui de Sa Majesté Britannique concernant la réglementation de la pêche au phoque dans la mer de Behring.

Le Portugal se montrait aussi favorable puisqu'il disait :

Le gouvernement de Sa Majesté, toutefois, désire qu'il soit distinctement et clairement établi que son adhésion est complète, excepté en ce qui concerne la saisie des peaux de phoque dans les eaux comprises dans les limites tracées par le tribunal d'arbitrage de Paris.

La Russie ne pouvait consentir, à moins qu'on n'appliquât des mesures restreignant cette pêche dans toutes les eaux du Pacifique au nord du 35e degré de latitude nord. Voici sa réponse :

La Russie ayant tout autant que les Etats-Unis intérêt—ce qui devient pour elle un devoir—à protéger également la pêche au phoque dans ses eaux, son gouvernement ne peut accepter les règlements du tribunal de Paris, ni approuver les mesures législatives adoptées en conséquence par les gouvernements de Washington et de Londres, à moins qu'elles ne s'appliquent toutes également à cette pêche dans toutes les eaux du Pacifique qui se trouvent au nord du 35e degré de latitude nord.

On pouvait aisément s'attendre à cette réponse de la part de la Russie, puisque lors de la ratification à Washington, le 4 mai 1894, d'une convention entre les Etats-Unis et la Russie relative à un *modus vivendi* semblable à l'accommodement intervenu l'année précédente entre la Russie et la Grande-Bretagne, l'ambassadeur russe, en signant cette convention, au nom de son gouvernement, le 22 avril 1894, adressait à M. Gresham, secrétaire d'Etat, une lettre dont voici un extrait :

En signant aujourd'hui cette convention essentiellement provisoire, je vous réitère par écrit la déclaration que le gouvernement impérial est, quant à lui, disposé à négocier avec les Etats-Unis, l'Angleterre et le Japon un traité d'après lequel les principes et les règlements établis par le tribunal d'arbitrage de Paris, s'appliqueront indifféremment aux pêcheries des eaux de l'océan Pacifique qui se trouvent au nord du 35e degré de latitude nord, et à signer cette convention.

Le Japon a accusé réception d'une note identique par l'entremise de son représentant à Washington, lequel déclarait qu'il soumettrait cette note à l'attention de son gouvernement, et qu'une réponse formelle serait reçue avant longtemps. L'attitude du Japon était, cependant, bien connue à la suite de la correspondance échangée depuis quelques mois et qu'il vaut aussi bien rappeler ici. On avait fait circuler le bruit que certaines goélettes de pêche américaines et canadiennes battraient le pavillon japonais afin de se soustraire aux règlements du tribunal d'arbitrage de Paris ; or M. Gresham, secrétaire d'Etat, adressa le télégramme suivant à M. Dunn, représentant des Etats-Unis à Tokio.

Secrétariat d'Etat,
Washington, 22 novembre 1893.

Le bruit court ici que les vaisseaux de pêche au phoque américains et canadiens battront le drapeau japonais à la prochaine saison. La courtoisie internationale devrait naturellement engager le gouvernement japonais à ne pas permettre un tel abus du drapeau d'une nation amie par ceux qui veulent se soustraire à la mise en vigueur des décisions du tribunal d'arbitrage de Paris.

Voici la réponse câblée :

Tokio, 27 novembre 1893.

Le gouvernement japonais consent à prendre des mesures pour empêcher les navires étrangers de se servir du drapeau du Japon pour éluder les règlements relatifs à la pêche au phoque, mais il refuse d'exiger des armateurs japonais qu'ils s'engagent à observer *bona fide* ces règlements, à moins qu'on n'accorde aux pêcheries de phoques japonaises la protection qu'on réclame maintenant du Japon.

(Signé) : DUNN.

Quelques jours après M. Dunn écrivait à M. Gresham la lettre suivante :

Légation des Etats-Unis,
Tokio, Japon, 1er décembre 1893.

Monsieur,—Le 24 courant, soit le lendemain du jour où j'ai reçu les instructions que vous m'avez câblées le 22 novembre 1893, j'ai demandé une entrevue avec M. Matsu, ministre des affaires étrangères de Sa Majesté Impériale du Japon.

Vu la maladie de M. Matsu, j'ai été reçu par M. Tadasu Hayashi, vice-ministre des affaires étrangères, auquel j'ai communiqué la teneur de votre câblogramme, en exprimant l'espoir que le Japon, avec ce sentiment de bienveillance qui a toujours marqué les relations entre nos deux pays, se rendrait aux désirs de mon gouvernement en ce qui concerne la mise en demeure des propriétaires de navires de pêche battant le pavillon japonais d'avoir à observer les règlements proposés par le tribunal d'arbitrage de Paris.

J'ai dit à M. Hayashi que cet acte de la part du Japon ne diminuerait pas à mon avis la portée de sa demande en vue de la protection de ses propres pêcheries de phoques ; j'ai ajouté que les règlements du tribunal de Paris ne pouvaient s'appliquer aux pêcheries des eaux qui entourent les îles du Japon, si ce n'est qu'à la suite de conventions spéciales faites entre le Japon et les pays étrangers ; que, bien que je ne fusse pas autorisé à faire connaître l'attitude que mon gouvernement prendrait dès le principe, je croyais, cependant, que les Etats-Unis étaient favorablement disposés à se rendre aux désirs du Japon quant à ce qui se rapportait aux propositions raisonnables que ce dernier pays pouvait présenter dans le but de protéger ses propres pêcheries de phoques ; je disais encore qu'en dépit des bonnes dispositions que pourrait montrer les autres grandes puissances à l'endroit des propositions du Japon demandant une protection plus grande pour ses pêcheries, il faudrait nécessairement un certain laps de temps pour terminer ces négociations et pour fixer une zone raisonnable où s'appliquerait ce principe ; que, entre temps, les règlements du tribunal d'arbitrage de Paris avaient été annoncés au monde entier, et que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne se proposaient de les mettre en vigueur à la prochaine saison ; qu'on invitait le Japon, comme marque de courtoisie et de bonnes relations internationales, à adhérer à ces règlements afin d'empêcher qu'on ne se servît de son pavillon pour les éluder. J'ai de plus fait observer à M. Hayashi que le Japon n'avait encore soumis aux Etats-Unis ni à la Grande-Bretagne des propositions définies quant à la protection de ses pêcheries de phoques ; qu'on n'avait pas déterminé la zone dans les limites de laquelle on ne pouvait faire cette pêche ; que le tribunal de Paris ayant terminé ses travaux, toute convention qu'on pourrait conclure à l'avenir en vue de la protection de ces pêcheries-là devraient être complètement distinctes des décisions de ce tribunal ; qu'en conséquence, il me semblait que le Japon continuerait à maintenir sa réputation bien méritée d'être animé d'un grand esprit de justice s'il acceptait les règlement établis par ce tribunal d'arbitrage international pour la protection des intérêts américains, en n'insistant pas trop pour faire adopter favorablement par les pouvoirs étrangers ses propositions qui ne me semblaient pas suffisamment mûries pour que toutes ces puissances en arrivassent à une conclusion définie.

A la fin de cette entrevue, M. Hayashi m'a dit qu'il ne pouvait me faire connaître l'at-

titude que prendrait sur ce point-là son gouvernement, avant d'avoir consulté M. Matsu.

Le 26 courant, M. Hayashi est venu à la légation pour m'informer que le ministre des affaires étrangères l'autorisait à dire que le gouvernement japonais prendrait tous les moyens possibles pour empêcher les navires de pêche étrangers de se servir du pavillon du Japon pour éluder les règlements établis par le tribunal d'arbitrage de Paris, mais qu'il ne pouvait pas, les négociations étant pendantes, publier une ordonnance enjoignant à tous les armateurs japonais de bonne foi d'observer ces règlements, à moins que les propositions soumises aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne pour la protection des intérêts japonais sous le même rapport, ne fussent favorablement accueillis.

Le 27 courant, j'avais l'honneur de vous câbler la substance de cette réponse du gouvernement japonais. Il est vrai de dire que les pêcheurs japonais de bonne foi ne se sont pas livrés jusqu'à présent à la chasse au phoque en dehors des eaux qui entourent immédiatement les îles du nord du Japon; la crainte de représailles aura sans doute pour effet d'empêcher ces gens-là d'étendre le champ de leurs opérations à des eaux où la pêche et la chasse sont soumises aux règlements adoptés par le tribunal d'arbitrage de Paris.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé): DUNN.

Sur ces entrefaites le gouvernement japonais, vu les observations que lui avaient faites les Etats-Unis au sujet de cette rumeur qui prêtait à des vaisseaux étrangers l'intention de hisser à leur principal mât le pavillon du Japon pour se soustraire aux règlements concernant les pêcheries de phoques, a envoyé le 1er décembre 1893 les instructions suivantes relatives à l'octroi de certificats d'inscription temporaires à ses différents consuls des ports du Pacifique:

Département des Affaires étrangères,
Tokio, Japon, le 1er décembre 1893.

Ayant récemment entendu dire qu'il y a un certain nombre d'étrangers qui, dans le but de se livrer à une pêche illicite, pourront essayer de se servir des noms de Japonais dans la vente et dans l'achat de vaisseaux ainsi que dans le transport des inscriptions de ces derniers au nom du Japon, en les faisant certifier par les consulats impériaux, dans le but de diriger ensuite ces navires sur différentes localités aux fins d'atteindre le même résultat, vous devrez dans l'octroi de certificats d'inscription temporaires de tels navires agir avec toute la précaution possible, de sorte qu'aucun certificat ne serait accordé à ceux qui se livrent à un commerce aussi déshonorant.

(Signé): HAYASHI TADASU,
Vice-ministre.

Avis fut aussi envoyé à tous les gouverneurs des territoires et des préfectures du littoral du Japon ; en voici la teneure :

Département de la correspondance.
Tokio, 1893.

J'ai reçu ordre de vous informer qu'une convention a été conclue entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis au sujet des pêcheries de la mer de Behring, et que nous avons reçu un rapport nous apprenant que, comme le Japon n'est pas partie à cette entente et ne se trouve pas lié par cette dernière, il est probable qu'on tentera de faire inscrire des vaisseaux appartenant à des armateurs de l'un ou de l'autre de ces deux pays au nom de Japonais et qui battront le pavillon de l'empire dans le but de faire la pêche dans les eaux de la mer de Behring.

Comme les différents pays se montrent maintenant excessivement sévères quant à la haute main qu'ils exercent sur ces pêcheries, il n'y a pas de doute qu'on veut employer ces moyens pour se soustraire aux dispositions de la loi. Donc, dans les cas d'achat de navires étrangers, si l'on exige un transport du certificat d'inscription, vous devez, après un examen sévère, agir de façon à ce qu'on ne contrevienne pas ainsi à la loi.

(Signé): SAITO HIDE-AKI,
Chef du bureau de la marine.

Le traité entre la Grande-Bretagne et le Japon, ratifié le 19 juillet 1894, marquait, ainsi que nous disait récemment ici même l'honorable directeur général des Postes, " une nouvelle ère dans l'histoire du Japon ". Les négociations qui ont préparé ce traité ont duré des mois, mais toujours cette question des pêcheries de la mer de Behring était au premier plan. Bien que j'aie lu la correspondance publiée qui s'est échangée entre l'Angleterre et le Japon à cette époque-là relativement à cette convention, je ne puis voir encore si la Grande-Bretagne a suggéré au Japon, sans même insister le moindrement, l'opportunité pour lui d'adhérer à la décision du tribunal d'arbitrage de Paris.

Au contraire, bien que les Etats-Unis aient écrit au gouvernement de la Grande-Bretagne pour lui signaler l'urgence quant au Japon et à la Russie de transmettre aux puissances la note identique du 7 mai, et plus tard celle du 22 mai, ce n'est qu'après le traité conclu avec le Japon et signé le 17 juillet, que la Grande-Bretagne s'est occupé de la demande des Etats-Unis. A cette époque-là, il est certain que le Japon aurait consenti immédiatement à respecter ces règlements adoptés pour la protection de la chasse et de la pêche des phoques, si l'Angleterre lui avait demandé ce consentement-là, au lieu de rendre nul l'effet de ce traité qui devait lui donner un nouveau rang parmi les nations du monde.

Il est difficile de comprendre la négligence qu'a montrée la Grande-Bretagne quand il s'agit de protéger les pêcheries canadiennes au point de vue des pelleteries que notre pays pouvait en retirer ; les règlements adoptés pour protéger ces pêcheries de phoques, quand l'occasion était si favorable à la mère patrie, puisque le Japon se montrait, à l'instar de l'Angleterre, disposé à accepter les conditions imposées par le tribunal d'arbitrage de Paris.

Les Etats-Unis ont aussi conclu le 22 novembre 1894 un important traité de commerce avec le Japon. Mais nos voisins n'ont pas fait preuve dans cette circonstance de cette clairvoyance qu'on leur attribue

généralement. Ils se sont montré, tout autant que la Grande-Bretagne, indifférents pour obtenir l'adhésion du Japon à cette note diplomatique.

L'honorable Elihu Root, secrétaire d'Etat actuel, a déclaré en maintes circonstances qu'il portait beaucoup d'intérêt au Canada, mais en exigeant de ce dernier une adhésion stricte aux règlements protégeant la chasse et la pêche au phoque, tout en tenant compte de l'échec subi par les Etats-Unis sous ce rapport-là, conséquence de la politique adoptée par le Japon. On ne pourrait prétendre que toutes ces dispositions favorisent nos intérêts. Il est évident que la surveillance du gouvernemnt américain devra s'exercer sur 5,000,000 de milles carrés de l'océan Pacifique quand il s'agira d'un pêcheur canadien. Cependant, je démontrerai à la Chambre qu'elle ne peut efficacement protéger même les îles Pribyloff et les eaux environnant leur territoire des incursions des pêcheurs japonais qui ont pris des milliers de phoques en dedans de la limite de trois milles autour de leurs îles et qui maintenant débarquent sur ces îles où ils tuent des phoques ; tout cela démontre que ces règlements ne valent rien et que leur mise en vigueur au préjudice du Canada par les Etats-Unis n'a pas sa raison d'être pour le moins.

Qu'on se demande encore aujourd'hui si la population des Etats-Unis se prononcera en faveur d'une politique qui favoriserait les pêcheurs japonais de préférence aux pêcheurs canadiens.

A l'appui de ce que je viens de dire, on me permettra de citer quelques extraits d'un rapport de M. Edwin W. Sims, portant la date du 31 août 1906. Voici ce que disait ce fonctionnaire du département du commerce des Etats-Unis. Je cite la page 4 de son rapport :

Les vaisseaux qui composaient la flottille japonaise ne se sont pas contentés de prendre des milliers de phoques dans les eaux américaines aux environs des îles Pribyloff, au cours de la dernière saison de pêche—soit l'été dernier—mais deux jours durant—le 16 et le 17 juillet—les équipages de quatre des goëlettes composant cette flottille se sont livrés à toute une série d'actes qui ont terrorisé la population indigène en nuisant gravement aux pêcheurs de phoques des côtes de l'île Saint-Paul. Après recherches à bord de trois de ces goélettes actuellement dans des ports de cette île, on a constaté que l'équipage d'un de ces vaisseaux avait tué 185 phoques et qu'il avait pu expédier subrepticement cent vingt peaux avant que le fait fût découvert.

Le résultat de ces descentes: cinq de ces braconniers furent tués en cherchant à s'échapper et douze dont deux blessés, furent capturés. On saisit aussi trois petits bateaux et certains engins pour la chasse au phoque. Les constables qui doivent protéger l'île n'ont pas été inquiétés, bien qu'ils fussent exposés au feu des matelots juchés sur les ponts d'une goëlettes ancrée dans les différents ports la veille des arrestations mentionnées.

Et à la page 12 :

La flottille japonaise des pêcheurs de la mer de Behring se composait durant l'été dernier d'au moins seize navires dont chacun comptait environ trente hommes d'équipage et de cinq à sept chaloupes pour la pêche. Il est évident, d'après le nombre de goëlettes signalées de ce groupe d'îles, que toute la flottille évoluait exclusivement dans les eaux qui entourent ces îles, et qu'à maintes reprises les équipages ont tué des phoques en dedans de la limite de trois milles. Les phoques qui fréquentent ces parages n'avaient pas été l'objet d'une pareille chasse depuis nombre d'années; ils sont donc devenus une proie facile pour ces pêcheurs et ces chasseurs-là qui en ont fait un véritable massacre. Vu ce fait, et vu surtout qu'un grand nombre de phoques femelles en gestation se rendent continuellement des eaux qui environnent ces îles aux fonds où elles trouvent leur subsistance, soit à environ 150 milles dans la direction du sud-ouest, d'où elles reviennent aux eaux qu'elles fréquentent d'ordinaire, la procréation du phoque a été enrayée par les chasses et les pêches ainsi faites par les équipages de ces navires durant la dernière saison plus qu'elle ne l'a été depuis nombre d'années.

Au fait que cette flottille de goélettes qui se livraient ainsi à la chasse aux amphibies portant fourrure à la porte même de la réserve établie par ce gouvernement pour la propagation de l'espèce, il faut ajouter que les équipages de quelques-uns de ces vaisseaux se sont livrés à toute une série de déprédations et de violences sans nom dans les eaux et sur le territoire des Etats-Unis, en violation ouverte et répétée des dispositions de la loi. On s'est servi du canon pour tuer les phoques dans les eaux où cette chasse était prohibée, à moins qu'on ne se soit servi du canon comme signal. En entendant ce bruit-là, qui se rapprochait, semblait-il, durant à peu près à douze jours d'intervalle, la population s'est émue. Les marins composant ces équipages ont tué des phoques dans les eaux qui bornent le littoral de ces îles; ils n'ont pas limité leur champ d'action à la limite de trois milles, mais ils ont même débarqué à l'île Saint-Paul. Ils ont tué sur terre des phoques dont 95 p. 100 étaient des femelles. A l'époque de ces dépradations toutes les armes dont pouvaient disposer les trente-huit hommes âgés de plus de 21 ans qui se trouvaient sur l'île Saint-Paul, consistaient en douze fusils. D'autre part, chaque goëlette avait un équipage d'au moins trente hommes. Si les quatre goëlettes qui faisaient une croisière autour de ces îles, à ce temps-là, et qui agissaient de concert, sans doute, avaient réuni leurs équipages respectifs pour opérer ces razzias, elles auraient pu mettre sur pied un effectif de 120 hommes.

A la page 18 je lis ce qui suit :

Après enquête faite sur les prétendues violations de la loi à l'endroit où ces petits bateaux ont été aperçus d'abord, les agents du gouvernement ont constaté que les maraudeurs avaient violé, en réalité, la clause de la convention relative à la procréation des phoques. On a tué plus de 183 de ces derniers. On a écorché 120 de ces animaux et l'on a permis, sans réflexion, le chargement de ces peaux

à bord de chaloupes qui devaient inévitablement retourner à la goëlette principale. Il appert que les maraudeurs ont été dérangés au cours de leurs opérations, puisqu'on a trouvé soixante-trois phoques morts ou partiellement écorchés. Cette razzia s'est faite dans une région connue comme possédant des bancs propices aux phoques femelles en gestation; on y trouvait alors plusiers centaines de phoques femelles avec leurs produits, nouveaux-nés; il y avait aussi quelque phoques mâles propres à la reproduction. Les vieux ni les trop jeunes ne fréquentent pas ces bancs propices à la gestation.

Tous les phoques tués, à l'exception de deux, étaient femelles. Si l'on se rappelle que toutes les nations du monde ont condamné le massacre d'un phoque-femelle et que la Russie, dès 1835, avait prohibé cette chasse qui n'a jamais été tolérée par ce gouvernement, on doit réprouver spécialement le fait que de tous les phoques abattus par les contrebandiers sur ces îles, 95 p. 100 étaient des femelles.

Il n'y a pas de doute que les faits dont je viens de parler ont donné raison à certaines gens de traiter de pirates ceux qui se livrent à la chasse ou à la pêche des phoques. Cependant, monsieur l'Orateur, si l'on voulait comprendre dans cette horde les pêcheurs et les chasseurs de mer canadiens, je protesterais au nom des citoyens de ce pays qui sont loyaux dans l'observation de la loi, et qui exercent une industrie légitime en observant les règlements imposés par le tribunal d'arbitrage de Paris. On n'a pu avancer cela, à moins qu'on n'ait ignoré l'industrie à laquelle se livrent des sujets britanniques.

Le Japon est l'allié de la Grande-Bretagne ; on devrait donc raisonnablement supposer qu'il respecterait les règlements acceptés par cette dernière et que devaient observer les sujets de l'empire britannique. Loin de là, le Japon ignore complètement ces règlements, tandis que les sujets britanniques se débattent dans toutes les entraves que j'ai déjà résumées. Quand on appela l'attention du Japon sur le bruit que les pêcheurs et les chasseurs de pelleteries canadiens feraient un effort pour éluder les règlements en se servant du pavillon japonais, on a pris des mesures pour prévenir ce que d'avance on désignait comme une "entreprise malhonnête de personnes désireuses de se soustraire à la loi". J'ignore si cette rumeur était ou non fondée, mais peu importe. Le pêcheur canadien ne pouvait, sans qu'on attachât du mépris à son acte, se servir du pavillon japonais pour se soustraire aux règlements. Cependant cette honte ne s'attache pas aux pêcheurs japonais qui font fi de ces règlements. Il est méprisable le citoyen qui se soustrait aux obligations que son pays lui impose, mais on n'attache pas de mépris semblable à l'étranger qui profite de la condamnation du premier dans de semblables circonstances. Il est donc, semble-t-il, parfaitement légitime pour les Japonais non seulement d'ignorer ces règlements mais même d'envahir le territoire et les eaux des Etats-Unis dans cette chasse au phoque, ainsi que je l'ai démontré.

Cette chasse et cette pêche faites sans restriction aucune par les Japonais a déminué d'une façon sensible les prises opérés par nos pêcheurs, ainsi que le fait voir l'état suivant :

1905 moyenne de prises de phoques par vaisseaux, 725.
1906, moyenne de prises de phoques par vaisseaux, 596.
1907, moyenne de prises de phoques par vaisseaux, 359.

On comprendra plus facilement tout cela quand on se rappellera qu'il y a une zone de 60 milles autour des îles Pribyloff réservée aux pêcheurs canadiens qui se servent de harpons. Les chasseurs japonais qui opèrent dans cette zone et qui se servent d'armes à feu sont cause que le phoque se fait rare dans ces parages, à tel point qu'on ne peut l'atteindre qu'à une certaine distance.

La conclusion de tout ceci est évidente. Sans doute le gouvernement actuel n'est pas responsable de ce que nous avons dévoilé et qui démontre l'existence de ces restrictions distinctives mais j'espère, monsieur l'Orateur, que les ministres actuels vont mettre fin à cet état de choses dont ils sont harassés, et qu'ils s'efforceront de mettre tout en œuvre pour en arriver à une solution plus juste, plus équitable et plus satisfaisante de cette question. Je demande que l'on reconnaisse également les droits des pêcheurs et des chasseurs de peaux de phoques, qu'ils soient japonais ou canadiens, tant qu'il n'y aura pas prohibition à l'égard des pêcheurs. Le Canada se serait alors trouvé sur un pied d'égalité avec le Japon.

M. SPROULE : N'aurait-on pas fait ces remarques en temps utile, avant que le traité fût accepté par le Canada ?

M. SLOAN : Je crois avoir démontré que tout cela était le résultat de la politique adoptée par le gouvernement de la Grande-Bretagne. Les Etats-Unis avaient soumis des propositions en vue du règlement de cette question. On en retrouve la formule dans un bill soumis au congrès américain en 1892 ; ce projet de loi déclarait que si le président des Etats-Unis ne pourrait obtenir de la Grande-Bretagne le *modus vivendi* proposé, ou permettait l'abatage et la prise de tous les phoques qui fréquentaient les parages de ces îles, à l'exception de 10,000 phoques femelles et de 1,000 mâles. En 1894, M. Dingley a présenté un bill aux mêmes fins. A mon sens, ce bill ne pouvait même prêter à discussion.

En 1895-96 les Etats-Unis ont fait de grands efforts pour obtenir des autres puissances, la Grande-Bretagne, le Japon et la Russie une conférence qui devait porter le qualificatif de "quadripartite". Du fait que la Russie et que le Japon possèdent ces îles-là,

qu'ils ont exprimé le désir d'appliquer à tous les pays du monde les règlements de la convention de Paris relatifs aux pêcheries de l'océan Pacifique, au nord du 35e degré de latitude nord, et que leurs intérêts maintenant sont identiques à ceux des Etats-Unis, on peut facilement comprendre que la Grande-Bretagne a agi sagement en ne s'engageant elle-même ni le Canada à accepter une convention qui nous aurait fermée la porte quand nous aurions voulu invoquer nos privilèges quant aux pêcheries de l'océan Pacifique.

En 1898 et 1899, prenant naissance dans la haute commission internationale, vint une proposition tendant à interdire la chasse du phoque en pleine mer, le gouvernement des Etats-Unis convenant d'accorder une pleine indemnité à ceux qui font la chasse pélagique. Si cette proposition équivaut, comme on le prétend, à l'abandon du droit primordial que nous avons de faire l'abatage des phoques à fourrure en pleine mer, alors j'affirme, monsieur l'Orateur, que c'est là une proposition à laquelle nous ne saurions souscrire.

Dans le discours du trône, prononcé au commencement de la session en cours, il a été annoncé qu'il était intervenu un accord afin de recourir, de concert avec Terre-Neuve, au tribunal de la Haye, pour obtenir l'interprétation de l'article 1er de traité de 1818.

Je ne veux pas appuyer davantage sur cette proposition, sauf à ajouter que toute modification de l'article 1er du traité de 1818 pourrait avoir de graves conséquences pour nos pêcheries du littoral du Pacifique, puisque c'est ce traité qui consacre et protège nos droits aux pêcheries.

M. W. F. MACLEAN : Le traité a-t-il rapport à la pêche aux phoques ?

M. SLOAN : Quel traité ?

M. W. F. MACLEAN : Le traité de 1818.

M. SLOAN : Je n'ai pas prétendu cela. Quant à la proposition tendant à soumettre au tribunal de la Haye la question de la chasse du phoque à fourrure, je crois qu'on l'accueillerait favorablement. A mon avis, il faudrait interdire d'une façon absolue l'abatage des phoques, tant sur terre que sur mer, pendant un certain nombre d'années, ou jusqu'à ce que les divers troupeaux aient pu réagir contre les forces destructives qui ont provoqué la diminution constatée aujourd'hui. Cette proposition obligerait les divers gouvernements à indemniser ceux qui s'adonnent à l'industrie de la chasse pélagique.

Lorsque les troupeaux auront suffisamment réagi contre ces forces destructrices, l'abatage pourrait être l'objet d'une certaine surveillance et il se ferait une répartition proportionnelle des peaux entre les quatre nations intéressées, jusqu'à ce qu'elles aient recouvré les sommes dépensées pour le paiement des indemnités. Dans l'intervalle, les autres puissances maritimes pourraient souscrire la proposition que je viens de mentionner. Plus tard, si elles désiraient jouir du droit de participer à l'industrie, on ne pourrait le leur refuser.

Cette proposition assurerait au Canada égalité de droits avec les autres nations et obvierait aux inconvénients dont nous souffrons aujourd'hui.

A moins qu'on élimine les considérations d'ordre commercial et financier et qu'on n'arrive à quelque accord, il ne restera plus rien, dans quelques années, qui puisse faire l'objet de négociations. Il est inutile de s'appuyer sur des réglementations adoptées de concert par des nations individuellement ou par des groupes de nations, en vue du règlemnt de la question. A mon avis, la seule solution permanente serait l'adoption d'une loi internationale, et il appartiendrait au tribunal de La Haye de trouver la formule bien définitive de cette loi.

Ajoutons encore ici que, d'après le compte rendu des journaux, M. Whitlaw Reid, l'ambassadeur des Etats-Unis en Grande-Bretagne, dans un discours prononcé, la veille de son départ, faisant allusion aux questions intéressant les deux pays, se serait exprimé comme suit :

Nous avons bien une petite liste d'autres questions sur lesquelles il n'est pas encore intervenu d'accord entre nos deux pays. Ces questions se rattachent partout au Canada. Entre peuples qui possèdent d'importants intérêts, sur une frontière de 3,000 milles d'étendue, ainsi qu'autour du globe, il doit toujours y avoir des questions à régler ; mais nous comptons sur la loyauté de nos amis les Canadiens, ayant à leur tête cet homme d'Etat accompli, des services duquel ils bénéficient à titre de premier ministre, sir Wilfrid Laurier, pour arriver à un accord équitable entre nous sur la plupart de ces questions, et ce que nous ne réussirons pas à régler, la conférence de La Haye le fera.

Parce que nous refusons de reconnaître que les Etats-Unis aient le droit de propriété sur les phoques à fourrure en pleine mer, droit qu'ils réclament, notre attitude a été taxée de " peu digne d'une nation voisine, en ce qu'elle porte un coup mortel à une précieuse industrie de notre gouvernement ".

Il existe, au Canada, un cas similaire pour la pêche du saumon dans le fleuve Fraser, pêche qui est comme une industrie canadienne.

Il se fait annuellement, des migrations de saumons qui, venant de l'océan, passent par le détroit de Fuca et remontent le cours du fleuve Fraser pour se rendre à leurs lieux de frai. Ces années dernières, les pêcheurs des Etats-Unis ont capturé au moyen de trappes ces saumons en quantités énormes et ont ainsi presque anéanti notre industrie. Et bien que ces saumons fraient en territoire canadien et soient en route

pour revenir vers les eaux canadiennes lorsqu'on les capture, nous ne caractérisons pas la conduite des Américains comme indigne de bons voisins ; mais au contraire, nous appliquons en ce moment une réglementation plus sévère à l'endroit de nos pêcheurs.

Nous consacrons, tous les ans, des sommes importantes à la propagation artificielle et nous prenons toutes les mesures possibles pour conserver cette industrie au bénéfice, non seulement du Canada, mais des Etats-Unis.

Avant de terminer ces observations, je vais présenter brièvement à la Chambre quelques chiffres qui mettront en pleine lumière l'importance de l'industrie de la chasse du phoque à fourrure. Ces chiffres sont empruntés du rapport sur les pêcheries de phoque à fourrure de l'Alaska ; ce rapport, en date du 31 août 1906, est l'œuvre de Edwin W. Sims, qui s'est documenté aux sources les plus autorisées :

La totalité des phoques abattus sur les îles Pribyloff, de 1868 à 1906 inclusivement, est de 2,464,248.

Les recettes versées au gouvernement des Etats-Unis par les fermiers est de $9,311,-054.77.

Le prix obtenu pour les peaux brutes (ventes de Londres) est de $36,935,639.

Voici les chiffres relatifs à la chasse pélagique, pour les mêmes années et puisés à la même source ;

Totalité de la capture pélagique dans l'océan Pacifique nord, 877,331.

Prix global obtenu pour les peaux brutes (ventes de Londres), $10,307,359.

Ne figurent pas dans cette totalité les phoques à fourrures abattus par la Russie sur les îles Kommandorsky, les îles du Cuivre et Rolden Reef, ou par le Japon ou les Kouriles.

Après avoir signalé la diminution progressive des troupeaux de phoques à fourrure qui fréquentent les îles Pribyloff, durant la saison de reproduction, j'ajouterai quelques observations qui intéresseront peut-être la Chambre.

Lorsque les Etats-Unis prirent possession de ces îles en 1868, la quantité approximative du troupeau de phoques à fourrure était de 2,000,000. On voit par ces chiffres que le troupeau n'avait pas été sensiblement affaibli par la Russie ; la moyenne de l'abatage fait par les Russes, durant la période décennale précédente, étant de 35,039, tandis que, durant la première année qui suivit la prise de possession de ces îles par les Etats-Unis, on a tiré au moins 242,000 phoques.

Le bail exclusif consenti à la compagnie commerciale de l'Alaska, pour une période de vingt ans, lui permit de faire un abatage annuel de 100,000 phoques. A l'expiration de ce bail, en 1890, on calcule que le troupeau de phoques était réduit à 900,000.

En 1890, un bail exclusif fut accordé à la compagnie commerciale Nord-Américaine



subordonnément à certains règlements de nature restrictive, portant sur le nombre de phoques à abattre. Ce bail expire en 1910.

La dernière évaluation du troupeau date de 1906 et le chiffre établi est inférieur à 200,000. Au taux actuel de diminution, l'extinction du troupeau sera, presque un fait, accompli dans cinq ans.

J'ai démontré que les Canadiens qui font la chasse pélagique des phoques sont victimes d'une inégalité de traitement, fatale à leur industrie.

J'ai établi la valeur, au point de vue mondial, de la chasse du phoque à fourrure, dans l'océan Pacifique-nord.

J'ai prouvé l'urgence des mesures à prendre, afin de préserver ce précieux animal d'une complète extinction.

J'ai suggéré de recourir à la conférence de La Haye, comme tribunal compétent et impartial pour le règlement de la question.

Comme observation finale, monsieur l'Orateur, j'ajouterai que l'anéantissement de cette espèce animale, le phoque à fourrure, serait une chose inexcusable ; en outre, ce serait un acte contre nature, immoral et antipatriotique.

La protection et la préservation du phoque à fourrure dans l'océan Pacifique-nord est une obligation qui incombe envers la postérité, aux nations d'aujourd'hui qui sont directement responsables et directement intéressées.

Ce n'est pas là une question qu'on puisse solutionner en s'inspirant de considérations égoïstes. On ne pourra la régler qu'au moyen de concessions mutuelles et par une politique généreuse et digne de véritables hommes d'Etat.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas bien suivi les observations faites par mon honorable ami au sujet du traité de 1818.

M. SLOAN : En réponse au très honorable premier ministre j'ai affirmé que, le traité de 1818 s'appliquant à la côte du Pacifique, toute restriction de ce traité atteindrait également les pêcheries de l'Alantique et celles du Pacifique.

M. ALFRED THOMPSON (territoire du Yukon) : L'exposé de faits que mon honorable collègue (M. Sloan) vient de présenter à cette Chambre met bien en relief la situation actuelle du Canada, relativement à la question de la chasse du phoque à fourrure ; les Japonais peuvent se livrer à cette industrie, tandis que les Canadiens sont dans l'impuissance de le faire, et il a ajouté, je crois, que si les autorités britanniques eussent insisté sur la protection à accorder à cette très importante industrie, elle aurait été conservée, dans presque toute son intégralité, au bénéfice des Canadiens. En pareilles circonstances, l'heure est venue de faire l'examen de notre situation, comme colonie du grand empire britannique. Nous

sommes précisément au sortir d'un incident diplomatique avec la Japon et il y a d'autres questions de nature similaire qui se profilent en ce moment, du côté de la Chine et des Indes.

Il ne faut pas la vision d'un prophète pour comprendre qu'avant longtemps la Chine s'offusquera de la capitation imposée ici et les Indous voudront savoir pourquoi on refuse à des sujets britanniques l'admission dans une colonie britannique.

Me plaçant au point de vue du Canada, j'affirme que la prochaine période décennale sera une des étapes les plus mouvementées de notre histoire nationale. A l'heure qu'il est, il est bon d'étudier la situation du Canada comme colonie de l'empire britannique et comme voisin de la grande république des Etats-Unis.

En discutant cette question, je rappellerai la suite des événements qui ont fait du Canada la colonie du plus grand des empires et le voisin de la plus grande des républiques. Notre situation géographique est telle qu'elle nous donne une importance de premier ordre entre l'Angleterre et son allié, le Japon.

Quelle est l'histoire de ces grandes colonies qui sont aujourd'hui la force et l'orgueil de l'Angleterre ? Elles furent établies sous le régime connu sous le nom de système colonial, pendant que la France établissaient les siennes en vertu du pacte colonial. Pour l'Angleterre, les colonies étaient des territoires réservés. Elles étaient administrées en vue d'un triple but : 1) produire la matière première exclusivement pour la mère patrie ; 2) consommer exclusivement les produits fabriqués de la mère patrie ; 3) servir de débouché pour l'excédent de population de la mère patrie, seulement. En échange, la mère patrie se chargeait de défendre les colonies contre l'invasion étrangère, pendant que les colonies devaient se défendre elles-mêmes, autant que possible, à l'intérieur.

L'Espagne a été la première des grandes nations colonisatrices et son rôle en Amérique est bien connu. Les grandes républiques de l'Amérique du sud sont des vertiges de son ancienne puissance et son empire colonial n'a cessé qu'avec la guerre récente avec les Etats-Unis. La Hollande fut aussi un grand pays colonisateur et à mesure que l'étoile de l'Espagne pâlissait, celle de la Hollande devenait plus resplendissante. L'Angleterre ne devint une grande nation colonisatrice qu'après que l'Espagne eût commencé à décliner devant l'antagonisme hollandais.

La grandeur de l'Angleterre fut fondée sur ses entreprises commerciales qui prirent naissance au moyen âge, et furent méthodiquement organisées sous Cromwell. La base du système est une longue série de lois sur la navigation qui empêchaient les marchandises d'être transportées autrement que sur des navires anglais. Ces lois furent appliquées depuis Cromwell jusqu'à 1849. Elles furent constamment modifiées, mais toujours en vue de les rendre plus parfaites, d'accaparer le commerce maritime de l'Espagne et de la Hollande et de donner une puissante marine marchande à l'Angleterre. Les lois canadiennes et américaines sur le cabotage, sont des reliques de ces anciennes lois.

Toutes les colonies anglaises sur le littoral de l'Atlantique étaient régies d'après le système colonial qui restèrent loyales après la révolution des Etats-Unis, y demeurèrent jusqu'en 1845 (et sous le régime des lois sur la navigation, jusqu'en 1849).

La France établit aussi des colonies sous le régime du pacte colonial et la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre firent le commerce des fourrures sur tout un continent, sous deux drapeaux différents, jusqu'à la bataille de Québec, en 1759. Cette bataille chassa la France de l'Amérique, à l'exception de la Louisiane. Puis survinrent successivement la grande révolution, les guerres napoléonniennes, l'appauvrissement de la France et finalement la vente de la Louisiane aux Etats-Unis en 1803, pour un plat de lentilles. L'empire colonial de la France fut réduit à quelques îles de l'Atlantique et à quelques comptoirs dans les Indes. Comme on l'a dit :

Pour avoir tenté la domination de l'Europe, elle perdit l'empire du monde.

Il n'est pas sans intérêt de constater que la France est redevenue un grand empire colonial ; qu'elle compte 56,000,000 de sujets coloniaux et gouverne un territoire d'une superficie vingt fois supérieure à celle de la France.

Toutes les entreprises coloniales de l'Espagne, de la Hollande, de l'Angleterre et de la France étaient en vue de l'expansion commerciale et étaient toutes basées sur le même système et c'est pour avoir voulu mettre des restrictions au commerce que l'Angleterre perdit les treize colonies et la moitié de l'Amérique septentrionale. Sa devise depuis Cromwell jusqu'à Victoria fut: " des navires, des colonies et du commerce". et dans les temps moderne elle prit pour autre devise le libre-échange. Jusqu'en 1846, date à laquelle le système colonial fut remplacé par le libre-échange, tout l'avantage du commerce fut du côté de l'Angleterre, parce que nous étions obligés de recevoir et d'envoyer nos marchandises sur des navires anglais. En 1836, le commerce de l'Angleterre avec le haut et le bas Canada était double de celui qu'elle faisait avec la Russie et sa population de 60,000,000 et dépassait de $2,500,000 celui qu'elle faisait avec la France, l'Espagne, la Suède, et le Danemark, dont les populations réunies s'élevaient à 65,000,000.

Pour donner une idée de l'importance du commerce colonial de l'Angleterre à cette époque, je rappellerai qu'en 1836 l'honorable John Beverley Robinson écrivait qu'il se con-

sommait plus de marchandises anglaises à Toronto et dans les environs immédiats que dans toute la Prusse, avec sa population de 14,000,000.

Vers la même époque, la législature du Haut-Canada se plaignit des entraves mises au commerce et adopta une résolution demandant l'abolution des droits sur le blé ; en 1836, elle demanda aussi un relâchement du système colonial et la réciprocité avec les Etats-Unis. On nous accorda une faible préférence sur le marché anglais, mais comme nous devions expédier notre blé sur des navires anglais et que les prix de transport étaient plus élevés, les avantages de ce tarif furent presque annulés.

Le marché canadien, à cette époque, était si profitable à l'industriel anglais que l'Angeterre mit tous les obstacles possibles au développement des industries canadiennes. Dans la Nouvelle-Ecosse, en 1768, le gouverneur reçu l'ordre d'interdire l'exploitation des mines de charbon du Cap-Breton, d'empêcher l'établissement de manufactures et de conseiller aux gens de ne pas s'établir à proximité des mines de charbon, comme on peut le voir dans l'histoire de la Nouvelle-Ecosse de Campbell, page 159.

En 1846, l'Angleterre adopta le libre-échange. Notre politique changea immédiatement, et comme vous le savez, monsieur l'Orateur, un mouvement annexionniste se produisit à Montréal et au Nouveau-Brunswick. Nous avions dépensé $35,000,000 sur nos canaux pour transporter nos marchandises de l'est à l'ouest et quand le gouvernement anglais, changea sa politique nous nous sommes trouvés sans chemin de fer pour le trafic du nord au sud et nos canaux n'avaient plus aucune utilité. Le blé que nous achetions aux Etats-Unis et que nous expédions en Angleterre encombra le marché et l'industrie meunière de Montréal tomba dans le marasme.

En 1846 la ligne Cunard fut subventionnée et on donna comme raison que c'était afin d'aider au développement des possessions de Sa Majesté dans l'Amérique du Nord. Les navires de la compagnie Cunard devaient faire escale à Halifax en se rendant à New-York et ce service dura trois ans. La ligne Allan fut fondée quelques années plus tard et on refusa de la subventionner.

Tout dernièrement le gouvernement anglais a accordé des subventions au "Mauretania" et au "Lusitania" et à l'heure présente il paie environ $750,000 par année à ces deux navires. A l'époque dont je parle, ceux qui gouvernaient l'Angleterre, Disraëli, par exemple, parlaient des colonies comme d'une meule au cou de l'empire et la reine elle-même disait que le Canada était une cause de faiblesse pour son royaume.

Notre liberté commerciale date de 1859, date de notre premier tarif douanier. L'Angleterre menaça de le révoquer, mais sir A. T. Galt avertit le gouvernement anglais que



s'il se portait à cette extrémité, il aurait à prendre à sa charge l'administration entière du Canada. C'est aussi vers cette époque que lord Durham, dans un de ses rapports, établit une comparaison entre le Canada et les Etats-Unis au grand désavantage du Canada et conclut à la faillite de la politique anglaise.

A cette époque, nous étions au début de notre indépendance fiscale, datant de 1859, et il est assez intéressant de savoir qu'environ quarante ans plus tard, nous accordions à la Grande-Bretagne une préférence de 33⅓ p. 100 sur nos marchés, non pas pour le Haut-Canada seulement, mais pour le Canada tout entier. C'est ainsi que se clôt le chapitre de nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne. Sous son régime colonial, nous avions été exploités au bénéfice de la Grande-Bretagne ; notre commerce était entre ses mains, le transport de nos marchandises s'effectuait sur ses navires ; nos manufactures étaient l'objet d'une interdiction en faveur de ses industries et l'exploitation de nos houillères était condamnée au chômage. Le mécontentement à l'état chronique, le gouvernement en proie à d'éternels désordres, la rébellion éclatant dans deux provinces et presque à la veille d'éclater dans trois autres provinces : voilà le bilan de ce régime.

On ne tarit pas sur la protection accordée au Canada par le bras militaire de l'empire britannique. Etablissons brièvement le bilan de notre situation militaire à l'égard de la Grande-Bretagne.

Le Canada a-t-il été fidèle à l'Empire. Nous allons le voir. Le Canada fut cédé à la Grande-Bretagne en 1763 et depuis cette époque, nous avons prêté notre appui à la Grande-Bretagne, dans plusieurs de ses guerres, en lui fournissant des soldats et de l'argent ; nous avons bien eu nos propres dissensions intestines, mais jamais encore, depuis cette époque, un soldat britannique n'a tiré un coup de fusil pour quelque lutte provoquée par le Canada. La guerre révolutionnaire de 1776 fut soulevée par ce que lord Beresford a appelé la brutale stupidité du gouvernement britannique et le Canada coopéra alors avec la Grande-Bretagne contre les Etats-Unis. Bien qu'il ne se fût écoulé que dix-sept ans depuis la reddition de Québec, les Français demeurèrent fidèles. L'évêque de Québec lança un mandement, exhortant le peuple à demeurer fidèle à la couronne, et cela soit dit à son honneur, ce peuple demeura fidèle, en dépit des flatteries de Franklin qui vint au Canada, afin de l'engager à faire cause commune avec les Etats-Unis. Durant mon séjour à Washington, ces jours derniers, j'ai vu un exemplaire d'une lettre adressée, à cette époque, au peuple canadien par le général Washington, l'invitant à se rallier aux Etats-Unis, contre la Grande-Bretagne.

Vient ensuite la guerre de 1812-1814. Nous n'étions nullement intéressés dans cette guerre Le décret de Berlin lancé par

Napoléon interdisait le commerce entre la Grande-Bretagne et l'Europe et la Grande-Bretagne répondit par un ordre en conseil interdisant tout commerce entre l'Europe et tout autre pays.

Dans le même temps, elle établissait le droit de visite des navires et exerça ce droit sur les navires des Etats-Unis. Les Etats-Unis s'y opposèrent et la guerre éclata. Ce différend ne nous intéressait nullement, et cependant le Canada se rangea du parti de la Grande-Bretagne, contre les Etats-Unis. Nous luttâmes pendant trois ans ; des milliers de Canadiens prirent part aux engagements et nombre d'entre eux succombèrent sur les champs de bataille, et le progrès du pays fut ralenti pendant nombre d'années. C'est nous qui avons protégé la Grande-Bretagne ; ce n'est pas elle qui nous a protégés ; et les glorieux souvenirs que nous a légués cette guerre sont écrits sur les champs de bataille de Lundy's-Lane, Chrysler's-Farm, Détroit, Queenston Heights et Châteauguay.

Ensuite vint l'incident du "Trent". Heureusement, nous n'avons pas été obligés de tirer l'épée, dans cette circonstance, parce que l'Angleterre elle-même ne l'a pas fait ; mais nous étions encore prêts à voler au secours de l'empire. Un des résultats de cette affaire fut une brochure écrite en 1867 par deux officiers britanniques, Bolton et Webber, conseillant de céder toute la partie du Canada à l'ouest de Montréal, et établissant l'impossibilité de sa défense.

Vinrent ensuite les incursions féniennes de 1866 et de 1870. Ici encore il s'agit d'un différend de l'Angleterre, et nullement d'un conflit avec le Canada. Seulement, le Canada se trouvait être la partie du territoire britannique le plus facile d'accès et l'endroit le plus vulnérable de l'empire. On nous attaquait, nous dûmes nous défendre. Si on nous attaqua, c'est uniquement parce que nous étions colonie britannique, et un peu plus tard, j'essaierai de montrer comment on nous traita, quand nous fîmes valoir nos réclamations à l'endroit des Etats-Unis, par suite des incursions des féniens.

La guerre des Boers éclata plus tard et ce n'était pas non plus une guerre du Canada ; ici encore nous avons protégé la Grande-Bretagne, bien loin d'avoir été protégés par elle. Nous avons volé à son secours, en armant 8,400 hommes, au prix de $3,100,000 ; mais, d'après un exposé de faits que M. Chamberlain a soumis à la conférence coloniale en 1902 (voir le livre bleu britannique n° 1,290, page 43) notre part proportionnelle à celle de la Grande-Bretagne aurait été de 51,000 hommes et d'environ $150,000,000. Dans le même livre bleu, page 45, figure une note adressée par M. Chamberlain au comité de la défense, demandant à ce comité de lui indiquer quelque base sur laquelle il pourrait s'appuyer pour calculer les forces que les colonies enverraient au secours de l'empire, advenant une guerre européenne. La réponse est évidente. Naturellement, les représentants du Canada dirent : "Quand surgira pareille éventualité, nous prendrons une décision ; mais nous ne saurions devancer l'événement ni engager nos forces avant l'heure venue". Si l'Angleterre était entraînée dans une guerre européenne, nous aurions une question fort délicate à résoudre : celle de savoir si nous enverrions, oui ou non, des troupes à son secours. Nous avons eu une ou deux rébellions et il va sans dire que nous avons réglé nous-mêmes ces questions. C'est ainsi que se clôt le chapitre de nos relations militaires avec l'empire.

Il reste, monsieur l'Orateur, le chapitre de la diplomatie, et je dois dire que, d'Oswald à Alverstone, ce chapitre n'est qu'une longue et honteuse capitulation aboutissant au sacrifice des droits du Canada. A la suite de la sentence arbitrale rendue relativement à la frontière de l'Alaska, le "Literary Digest" publia une caricature représentant un énorme lion, l'air abattu, les oreilles et la queue traînant sur le sol, et emportant vers le nord une barrière sur laquelle on lit ces mots "ligne frontière". C'est là l'historique de notre diplomatie, en deux mots ; ils indiquent ce que la diplomatie de la Grande-Bretagne a fait pour nous. En 1882, M. Blake disait que l'histoire de la diplomatie de la Grande-Bretagne, touchant le Canada n'est qu'une suite d'erreurs, de fautes, de torts et de concessions.

Le premier traité fut celui de Paris qui termina la guerre d'indépendance des Etats-Unis en 1783 : le lion britannique se retira dans la direction du Nord, évacua tout le pays depuis le confluent de l'Ohio et du Mississipi y compris tout le lac Michigan et la moitié des autres lacs, et céda aux Etats-Unis un territoire qui embrasse aujourd'hui les états d'Ohio, d'Indiana, d'Illinois, de Michigan et de Wisconsin, et compte une population de 17,500,000 âmes. Si la Grande-Bretagne nous avait conservé ce territoire, nous aurions détenu pour ainsi dire le seuil de cette grande zone de l'Ouest mitoyen et, possesseurs de cette zone, nous aurions hérité naturellement de tout l'intérieur jusqu'au Pacifique. A la suite de la guerre d'indépendance, les loyalistes de l'empire-uni se seraient transportés dans cette région et en auraient fait un second Ontario. Par ce traité, la Grande-Bretagne abandonna les Indiens qui avaient combattu pour elle, et le Canada dût finalement se charger de leur établissement à Brantford dans l'Ontario. Bien plus, les loyalistes de l'empire-uni ne reçurent jamais une indemnité suffisante des pertes subies durant la guerre, ou du fait de leur déplacement ultérieur. Si ce territoire nous avait été conservé, quelle différence cela ne ferait-il pas dans le lien qui rattache l'orient et l'occident de notre pays. Nous n'aurions pas été obligés de transporter nos marchandises le long de la rive désolée, inhospitalière, du nord du lac

Supérieur, le long de laquelle, de Kenora à North-Bay, on n'observe ni commerce, ni habitants, mais seulement des rochers, et où les trains de chemins de fer ne trouvent ni voyageurs ni marchandises. Si nous avions ce territoire, nous aurions une chaîne ininterrompue d'établissements de l'Est à l'Ouest, et il serait possible d'opérer les transports de plein parcours, dans un sens ou dans l'autre, à bien meilleur compte, par suite des bénéfices qu'assurerait le trafic local.

Un autre legs que nous tenons de ce traité, c'est le différend des pêcheries, dont nous ne voyons jamais la fin, avec son *modus vivendi*, et son renvoi au tribunal de La Haye. Les concessions relatives aux pêches faites par le traité de 1783 furent abrogées du fait de la guerre de 1812.

Durant les pourparlers de paix, les Etats-Unis cherchèrent à obtenir la reconnaissance des anciens droits à cet égard. L'Angleterre refusa de le faire sans quelque compensation. On ne put s'entendre. En 1818, on entama des négociations en vue de la conclusion d'un traité de commerce, et les Etats-Unis obtinrent de nouveau la concession de droits de pêche. En conséquence, les habitants des Etats-Unis ont le droit de pêcher jusqu'à la distance de trois milles de certains rivages en certains endroits, et maintenant le gouvernement de Washington prétend que nous n'avons pas le droit de réglementer cette industrie ; et, s'il faut en croire les journaux, la question va être portée devant le tribunal de La Haye. Lord Shelburne, qui dans le temps exerçait le pouvoir en Angleterre, croyait qu'en cédant ces droits sur nos pêcheries, il s'assurait l'amitié des Etats-Unis. Franklin avait observé : "Vous savez que nous allons transporter la plus grande partie de ce poisson en Grande-Bretagne en paiement des articles de fabrication que nous achèterons de vous" ; et cette déclaration avait suffi pour le gagner. Nous n'avons cessé depuis de souffrir de sa crédulité. Le colonel Coffin a publié sur cette question une brochure, dont j'extrais la phrase suivante :

> Le Canada, comme le lapin qu'on soumet à la vivisection dans l'intérêt de la science, a été à maintes reprises disséqué vivant sur la table de la diplomatie, dans l'intérêt de l'empire.

Le traité suivant fut celui d'Ashburton, conclu en 1842, pour la détermination de la frontière entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. Encore une fois le lion transporta ses pénates vers le Nord ; et il suffit de jeter un coup d'œil sur la correspondance pour se rendre compte qu'Ashburton n'avait pas à cœur les intérêts du Canada et n'avait aucune idée de la valeur du territoire qu'il sacrifiait. Lorsque, une fois le traité conclu, quelqu'un lui signala la ligne rouge tracée par Franklin sur la carte dite de Jared Sparks, il manifesta sa joie de ce qu'on ne lui avait pas fait connaître, dans le cours des négociations, ce témoignage écrasant en faveur de nos prétentions. Si cette région du Maine ne nous avait pas été enlevée il aurait été possible de construire le chemin de fer canadien du Pacifique entièrement en territoire canadien, et le chemin de fer du Grand-Tronc aurait été raccourci de 200 milles, pour ne rien dire de notre propre chemin de fer intercolonial.

Permettez-moi, maintenant, de vous citer l'opinion à ce sujet de quelqu'un que personne ne voudrait considérer comme anti-impérialiste. Sir Sanford Fleming, écrit à la page 234 de son histoire du chemin de fer intercolonial :

> J'aurais voulu ne parler que très brièvement de la question des frontières, incident peu agréable de notre histoire et dont l'étude ne saurait guère être pour nous, au point de vue national, un sujet de gloire ou de satisfaction. Mais lorsqu'on réfléchit que, pour atteindre aujourd'hui le port le plus rapproché de l'Atlantique en territoire anglais, il nous faut parcourir deux fois la distance qu'il aurait été nécessaire de parcourir aux termes d'un règlement équitable de la difficulté, on se rend compte de l'importance de la question, et l'examen des circonstances qui ont déterminé cet état de choses s'impose inévitablement.
>
> L'extraordinaire série de négociations qui aboutirent à l'établissement de la frontière du Maine est aujourd'hui pour nous un sujet de profond étonnement. Elles eurent pour résultat de transférer à une puissance étrangère un territoire incontestablement anglais, de nous aliéner sans leur consentement des milliers de fidèles sujets de la couronne d'Angleterre, de rendre impossible l'établissement de communications directes sur notre propre sol, entre le Canada central et les provinces de l'Atlantique... Aucun Canadien ne saurait songer sans se sentir peiné et humilié, au sacrifice des intérêts anglais imposé par ce règlement.

On aurait mauvaise grâce de reprocher à sir Sanford Fleming de n'être pas impérialiste. Par suite de la conclusion du traité d'Ashburton, l'allégeance de nombreux Canadiens fut transférée d'un seul coup au gouvernement des Etats-Unis, sans qu'ils eussent été consultés.

En 1846, lors de la conclusion du traité de l'Orégon, le lion britannique recula sa frontière vers le nord, sur un autre point du territoire. Nous pouvions réclamer toute la région située à l'ouest des montagnes Rocheuses et au nord de la rivière Colombie, et en 1818, on nous l'aurait concédée, comme le savent tous ceux qui ont lu l'ouvrage de Twiss sur cette question. Le gouvernement des Etats-Unis en fit presque l'offre en 1818; mais la Grande-Bretagne ne l'agréa point, et de ce jour le gouvernement de Washington, suivant l'expression de Twiss : "augmenta ses prétentions et diminua ses concessions, tandis que la Grande-Bretagne diminuait ses prétentions et augmentait ses concessions", si bien qu'en 1846 elle abandonnait le tout, et donnait aux Etats-Unis le magnifique état de Washington, et la

plus grande partie de l'Orégon, y compris tout le détroit de Puget, territoire qui compte aujourd'hui 1,500,000 habitants.

Le traité suivant est celui de 1871. Sir John A. Macdonald avait été chargé de conduire les négociations de la part du Canada. Les Etats-Unis présentèrent une demande d'indemnité en raison des dommages infligés par "l'Alabama", et à la suite de longs pourparlers, l'Angleterre lui paya quinze millions. Sir John, de son côté, présenta des réclamations en raison de ravages commis par les Fénians, mais il ne put obtenir l'adhésion de ses collègues, qui objectèrent que ces réclamations seraient désagréables au gouvernement de Washington et empêcheraient la ratification d'un traité par les Etats-Unis, par crainte du vote irlandais. L'Angleterre offrit de payer elle-même cette indemnité, ce que naturellement sir John ne voulut pas souffrir ; mais il transigea avec l'Angleterre, en obtenant sa garantie pour les obligations du Canada. Je rappelle cet événement, pour faire voir que l'Angleterre ne nous a pas protégés contre les Etats-Unis, et qu'elle s'est reconnue incapable de rien obtenir pour nous. A ce moment, sir John aurait voulu, par le moyen de concessions dans l'affaire des pêcheries, obtenir un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, mais ses propositions furent rejetées par ses collègues anglais qui cédèrent nos pêcheries aux Etats-Unis pour une certaine période en retour d'une somme d'argent.

A la page 105, du volume 2 de la biographie de sir John Macdonald, par Joseph Pope, on trouve le texte de lettres échangées entre sir John et ses collègues du ministère. Sir John écrivait :

Je dois dire que je suis grandement désappointé de la ligne de conduite suivie par les commissaires anglais. Ils semblent être dominés par une seule idée, retourner en Angleterre avec un traité en main, et ils règlent tout sans se préoccuper de ce qu'il en coûte au Canada. J'avais au début assez bon espoir, voyant que Northcote et Bernard me soutenaient quand il s'agissait de combattre l'abandon définitif de nos droits de pêche mais depuis ils ont été unanimes tous les quatre à se tourner contre moi.

A la page 108, il écrit encore :

Nous avons eu une discussion sur le sujet, au cours de laquelle, comme d'habitude, je suis resté seul de mon avis.

Et à la page 117 :

On ne saurait permettre, leur fis-je observer, on ne saurait permettre à ces pêcheurs de la Nouvelle-Angleterre de s'arroger, avec ou sans raison, le droit de faire la pêche dans nos eaux, même si l'effet devait être de provoquer la guerre entre les deux nations; nous ne devrions pas sacrifier nos biens sous le coup de telles menaces. De même, leur dis-je, qu'il y a un parti anti-colonial en Angleterre, de même il y a au Canada un parti favorable à l'annexion. Si on nous disait que l'Angleterre redoute ou refuse de nous protéger dans la jouissance de nos droits incontestables, non par la crainte du gouvernement ou du peuple des Etats-Unis, mais par crainte des pêcheurs de Gloucester, ce parti acquerrait beaucoup d'influence au Canada et deviendrait une menace au point de vue du maintien du lien colonial. Si ce lien était rompu, la conséquence, à mon avis, serait l'annexion aux Etats-Unis.

Puis à la page 124 :

La peine que se donnent les commissaires des Etats-Unis pour déprécier la valeur de nos pêcheries paraîtrait ridicule si elle n'était encore plus agaçante. Ils se sont aperçus que nos amis anglais étaient tellement faciles à exploiter, que leur audace ne connaît plus de borne.

Ces extraits nous disent quelle était l'opinion du premier ministre du Canada. Le décret du conseil émis par son cabinet peu de temps après son retour de Washington, exprime ses opinions sur le sujet, et indique à quel point les droits du Canada avaient été méconnus, même dans cette circonstance où nous avions, pour la première fois dans notre histoire notre propre représentant prenant part aux négociations en compagnie des représentants de l'Angleterre et des Etats-Unis. L'histoire de nos négociations avec les Etats-Unis, par l'intermédiaire de la Grande-Bretagne, rappelle à certains égards celle de l'enfant prodigue. Le fils qui était resté à la maison et dont la conduite avait été bonne fut négligé ; mais, en l'honneur du fils aventureux et prodigue, on abattit le veau gras et nous pouvions dire avec le frère aîné: "Bien que je sois resté à la maison depuis de longues années, vous n'avez jamais tué pour moi le veau gras ; vous ne m'avez jamais donné même un chevreau pour faire bombance avec mes amis."

Il est un autre traité dont je vais parler, celui conclu avec la Rusie en 1825. Dans cete circonstance, les Russes suivant leur ancienne coutume s'emparèrent de tout le littoral jusqu'au canal de Portland ; et, en conséquence, près de cent ans plus tard, moi qui représente au Parlement une circonscription du Canada, je ne puis atteindre Ottawa sans traverser cette langue de terre que le Canada a cédée à la Russie. Je suis bien persuadé que si l'on avait prêté quelque attention dans le temps à la rédaction du traité, nous aurions eu à nous un port de mer sur le canal de Lynn, plutôt qu'à l'extrémité septentrionale de la Colombie-Anglaise, et le Yukon n'aurait pas été privé de toute communication directe avec la mer. Et ce traité de 1825 a préparé les voies à celui de 1903, et à la décision d'Alverstone. Encore une fois, dans la circonstance, nos intérêts furent sacrifiés, le lion britannique reporta sa frontière un peu plus vers le nord-est, et la tendit tellement qu'elle faillit se rompre. Que l'opération se répète encore une fois, et la rupture sera irréparable. La Grande-Bretagne accepta l'arbitrage d'un tribunal composé de six personnes, condition impossible, trois de chaque côté, et c'est le juge en

chef de la Grande-Bretagne qu'on chargea de nous exécuter. Personne n'a oublié que ce tribunal devait se composer de trois légistes impartiaux, de renom, de part et d'autre. Et on se rappelle ceux nommés par les Etats-Unis : M. Root, qui trouvait les prétentions des Etats-Unis tellement indiscutables qu'il ne voulait pas qu'elles fussent soumises à l'arbitrage ; M. Lodge, qui avait complimenté le président au sujet de la fermeté de son attitude dans la circonstance ; et enfin M. Turner, de l'état de Washington, l'état le plus intéressé. Le Canada ne voulut pas de ce tribunal, des arbitres nommés par les Etats-Unis, et insista pour que toute la question fut remise sur le tapis. Mais la Grande-Bretagne ne fit aucun cas de sa protestation, procéda à l'échange des ratifications, et répondit à la protestation du Canada en déclarant que des arbitres répondant aux exigences des conditions nouvelles devraient être nommés. Le Canada ayant refusé d'agréer cette proposition, on revint à l'idée première de nommer trois juges. Ce furent le juge en chef Alverstone, le juge en chef Armour et sir Louis Jetté. Le juge Armour étant décédé, M. Aylesworth, qu'on avait voulu nommer juge mais qui avait refusé, fut désigné pour cette fonction.

M. LAKE : L'honorable député voudra-t-il dire qui a nommé ces trois arbitres, et pourquoi le Canada a refusé "bien entendu", d'accepter l'avis de la Grande-Bretagne ?

M. THOMPSON : J'ai dit que la Grande-Bretagne avait refusé de suivre l'avis du Canada, et avait demandé que toute la question fût remise sur le tapis. Mais la Grande-Bretagne n'y prêta aucune attention, fit l'échange des ratifications et procéda à l'arbitrage. Puis le Canada désigna trois juges, comme il se proposait de faire tout d'abord. Je ferai observer que, dans toutes ces causes où nous nous sommes trouvés en contestation avec les Etats-Unis, nous avons perdu. Peut-être y avait-il de notre faute, mais je ne vois pas bien où était la faute que nous avions commise.

M. LENNOX : C'était notre faute cette dernière fois-là.

M. THOMPSON : Les Etats-Unis continuent de faire le même jeu qu'autrefois. Tout ce qu'ils ont à faire, c'est d'obtenir de l'Angleterre la nomination des arbitres, et la décision est défavorable au Canada. Trois questions se trouvaient soulevées dans cette cause :

1. La frontière traverse-t-elle les lagunes ou fait-elle le tour par le fond de la baie ?

2. La frontière passe-t-elle au nord ou au sud des quatre îles qui sont à l'entrée du canal de Portland ?

3. A quelle distance de la côte passe la ligne frontière ?

Or, en ce qui regarde les îles, personne n'avait jamais prétendu, ni verbalement ni par écrit, que la frontière pouvait passer ailleurs qu'au nord des quatre îles, ou au sud des quatre îles. Il n'était pas question d'un moyen terme. Or, voici ce que le juge en chef Alverstone a décidé : il a donné deux des îles au Canada, et deux aux Etats-Unis ; et les deux qu'il a données aux Etats-Unis sont situées dans la direction sud de notre territoire, commandant le canal de Portland et les approches de notre nouvelle ville qui porte le nom de Prince-Rupert. Il l'a fait sans consulter ses collègues. Lors de l'entrevue donnée le 1er octobre 1903, par les commissaires du Canada, M. Aylesworth et sir Louis Jetté, et qu'on trouve reproduite, dans le "Times" de Londres, ces arbitres déclarent nettement que le juge en chef Alverstone s'était rangé à leur avis et avait ensuite changé d'opinion sans les consulter. Cette fois encore l'Angleterre était à même de nous protéger, et de nous assurer un port sur le canal de Lynn, mais de nouveau elle prit parti pour les Etats-Unis, et nous avons perdu pour toujours une sortie sur la mer à cet endroit.

On nous parle beaucoup de la protection accordée au Canada par l'armée et la marine de l'Angleterre.

Or, c'est nous qui nous sommes protégés nous-mêmes. N'était notre attachement à l'empire, il y a beau jour que nous serions partie intégrante des Etats-Unis, suivant le désir du gouvernement anglais. C'est nous qui avons aidé la Grande-Bretagne ; ce n'est pas elle qui nous a aidés. Si nous détenions l'étendue de territoire qu'elle a sacrifiée, nous serions en mesure de faire les frais d'une marine aussi puissante que la sienne. On va croire peut-être que j'exagère. Mais songez que ces cinq états ont une population de dix-sept millions et demi, et que la région du littoral du Pacifique qu'elle a sacrifiée compte un million et demi d'habitants : cinq des états des plus populeux et peut-être aussi des plus riches de l'Union. Chaque fois que nous avons eu une querelle avec les Etats-Unis la Grande-Bretagne a décidé contre nous. La chose ne saurait faire de doute pour personne, si le traité Oswald-Franklin avait été négocié par nous, nous n'aurions pas été dépouillés de ces cinq états d'Illinois, d'Ohio, d'Indiana, de Michigan et de Wisconsin. De même, si le traité d'Ashburton avait été négocié par nous, nous ne serions pas forcés aujourd'hui de faire faire à nos marchandises ce long circuit autour de la protubérance du Maine. De même encore, si le traité de l'Orégon avait été négocié par nous, on ne nous aurait pas fermé le détroit de Puget, et lors de l'arbitrage d'Alverstone, nous aurions obtenu un port libre sur le canal de Lynn. Nos prétentions relatives aux pêches se trouvèrent mêlées aux réclamations des Etats-Unis au sujet de l'"Alabama", et j'ai dit quel fut le résultat. La politique de la Grande-Bretagne est nécessairement une politique mondiale, tandis que celle du Canada, naturel-

lement, est avant tout canadienne, et devra rester telle d'ici à longtemps. C'est ce qui explique notre déconfiture : la Grande-Bretagne se place au point de vue mondial ; nous, au point de vue canadien. Dans quelle situation nous trouvons-nous ? Nous sommes une colonie de la Grande-Bretagne, et celle-ci est l'alliée du Japon. Il y a quelques semaines, la guerre était sur le point d'éclater entre les Etats-Unis et le Japon. Dans quelle position nous trouverions-nous si cette guerre éclatait ? Aucun Canadien ne saurait avoir la moindre hésitation à cet égard. Nous ne pourrions prendre les armes contre les Etats-Unis en vue de permettre aux Japonais de s'établir au Canada. Quiconque réfléchit se rend compte qu'une crise est imminente. Le Japon vient de s'affirmer comme une puissance nationale. Il est pourvu de l'outillage le plus moderne de la guerre ; il a une armée organisée sur le modèle de l'armée allemande ; il a une marine armée, équipée et organisée sur le modèle de la marine anglaise. Il faut compter avec le Japon, et c'est ce qui indique bien nos procédés à son égard. Nous avons imposé une taxe de $500 sur tout Chinois qui pénètre au Canada. Imposons-nous la même taxe en ce qui regarde les Japonais ? Certes non. Pourquoi ? Le premier ministre nous l'a presque dit : nous n'y saurions songer. Le Japon a une armée et une marine ; c'est une nation de l'Orient avec laquelle il faut compter. Les intérêts des Etats-Unis et ceux du Canada en ce qui regarde les Japonais sont très semblables, ni l'un ni l'autre de ces pays ne veut permettre aux Orientaux de s'établir sur son territoire. Sans doute, je ne m'oppose pas à ce qu'il nous vienne du Japon des négociants ou des étudiants ; mais d'ouvriers japonais, nous n'en voulons pas au Canada ; et on n'en veut pas davantage aux Etats-Unis. Supposons que la guerre éclate entre les Etats-Unis et le Japon ; nous sommes une colonie de la Grande-Bretagne et celle-ci est l'alliée du Japon. Le traité stipule que ces deux grandes puissances se concertent pour assurer au Japon l'inviolabilité de la Corée, et maintenir intacte l'influence anglaise en Chine. Il est possible qu'un de ces jours la Grande-Bretagne ait à défendre la frontière de ses possessions dans l'Inde, et dans le cas de nécessité elle compterait sur l'aide du Japon pour se défendre contre la Russie. Sans doute, nous ne serions pas nécessairement entraînés dans cette guerre, si le territoire des Etats-Unis et celui du Japon restaient intacts. Mais il est très probable, d'autre part, que si la guerre éclatait, le Japon envahirait l'Alaska, afin de s'assurer une base sur ce continent des Etats-Unis.

Le gouvernement de Washington dépense aujourd'hui à peu près $80,000,000 en vue d'établir une grande base d'opérations navales à Cavite, dans les Philippines. Telles sont les véritables faits. Si le Japon attaque cette base, monsieur l'Orateur, les Etats-Unis et le Canada seront en état d'hostilités, car le Canada est une colonie de la Grande-Bretagne, et la Grande-Bretagne est une alliée du Japon. Or, dans ces circonstances, est-il un seul Canadien qui prendrait fait et cause pour l'Angleterre contre les Etats-Unis ? Il s'en trouverait peut-être un, il s'en trouverait peut-être un petit nombre, mais la grande majorité des Canadiens se rangerait du côté des Etats-Unis, non pas nécessairement pour passer aux Etats-Unis, mais pour former une alliance avec ce pays en vue de la protection de la côte du Pacifique. Tels sont les faits. Vous me direz peut-être que la Grande-Bretagne n'attache pas une telle signification à son alliance avec le Japon ; que si le Japon et les Etats-Unis se trouvaient en état de guerre, elle romprait aussitôt son alliance avec le Japon. Sans en être bien sûr, je suis d'avis qu'elle ne saurait, sans mauvaise fois, suivre une telle ligne de conduite. Comment la Grande-Bretagne nous protège-t-elle aujourd'hui? Il n'y a pas un soldat anglais sur le sol canadien ; il n'y a pas un cuirassé anglais dans les eaux candiennes. Elle a rappelé ses navires et ses garnisons.

La marine anglaise nous a-t-elle jamais défendus ? M. John S. Ewart a discuté cette question dans une brochure très bien faite qui a pour titre " Un Impérialiste Perplexe." Voici ce qu'il dit à la page 33 :

> Notre progrès a été rapide dans la mesure où nous nous sommes émancipés des autorités de Downing street et où on nous a permis de gérer nos propres affaires. La marine anglaise n'a contribué en rien à notre développement. Et si le professeur entend dire que c'est la marine anglaise qui a enlevé le Canada à la France, il est profondément dans l'erreur.

Il réfute le professeur Leacock :

> Nos ancêtres établis dans les colonies anglaises de l'Amérique y ont contribué pour beaucoup. L'armée anglaise également y a contribué; mais faut-il que nous continuions d'en rendre hommage à l'armée anglaise?
>
> Comment peut-on dire que la marine de l'Angleterre nous défend? Deux fois seulement dans l'histoire de l'Amérique anglaise septentrionale, cette marine a-t-elle figuré dans la lutte, et chaque fois c'était contre nous: une fois pour défendre, en dépit de la loi, les Français contre les habitants de Terre-Neuve, et l'autre fois pour défendre les habitants des Etats-Unis contre les pêcheurs de phoques de la Colombie-Anglaise.
>
> Où et quand nous a-t-elle défendus? Jamais en temps de paix, et jamais au cours d'aucune guerre dont nous étions dans la plus petite mesure responsables.
>
> Nous avons eu plusieurs guerres à soutenir, dont deux au Canada, mais le Royaume-Uni n'a pris part à aucune d'elles. Nous avons eu bien des démêlés avec les Etats-Unis, mais jamais la marine ne nous a été d'aucun secours dans ces occasions; c'est la diplomatie anglaise qui est intervenue pour nous, mais d'habitude par le procédé facile de l'abandon de nos droits.

D'autre part, voici ce qu'il dit dans une lettre au "Globe" de Toronto, où il discute l'invasion des Japonais :

Durant l'été de 1886, pendant que les croiseurs des Etats-Unis opéraient la saisie de navires canadiens, coupables seulement d'avoir pris des phoques en plein océan, cet océan que domine la Grande-Bretagne, comme dit la chanson, les militaristes et autres ne manquaient de faire observer la grande sécurité que nous donnait la marine anglaise. Que ferait le Canada sans elle? Il était difficile de répondre à moins d'être bien versé dans l'histoire du Canada. Mais quiconque connaissait le passé n'était pas en peine pour trouver la réponse: c'était un autre de ces incidents qui allait se régler, non pas par l'intervention de la marine anglaise mais par celle de la diplomatie anglaise.

Les saisies se multiplièrent donc, pendant que les cuirassés anglais se berçaient tranquillement dans le port d'Esquimault. Nos goélettes furent pourchassées sur la mer et envoyées à Sitka, et leurs capitaines mis à l'amende et jetés en prison, pendant que lord Salisbury protestait, et que le contre-amiral lui faisait tenir les nouvelles qui parvenaient à ses oreilles.

L'année suivante (1887) le contre-amiral télégraphia que les saisies se continuaient de plus belle. Lord Salisbury exprima sa surprise et pria son ambassadeur à Washington de "faire une représentation au gouvernement des Etats-Unis".

En 1888, on jugeait déjà que, grâce à la diplomatie, le sacrifice de nos droits était tellement assuré, qu'ordre fut donné aux croiseurs des Etats-Unis de ne pas saisir nos navires, mais seulement de les menacer, et c'est ce qu'on fit, pendant que les navires ballottaient à Esquimault.

Les négociations s'étant ralenties quelque temps, les saisies recommencèrent en 1889, pendant que la marine anglaise continuait de jouir de la vie à Esquimault. Cependant, le Canada commençait à s'agiter, et son ministre de la Marine et des Pêcheries (sir C. H. Tupper) informa lord Salisbury qu'il ne voyait plus de raison pour expliquer seulement le temps que l'on mettait à obtenir satisfaction des actes malveillants et hostiles dont des sujets anglais avaient été les victimes, mais encore pour expliquer le maintien inconsidéré de ce régime. Lord Salisbury fut impassible et répondit au Canada qu'il se proposait d'attendre le rapport de sir Julian avant de décider quelles mesures il prendrait dans la circonstance, à part de discuter la question avec M. Blaine.

Les négociations se continuant, et les Canadiens étant, dans l'intervalle, devenus tout à fait exaspérés, menacèrent ouvertement de se défendre eux-mêmes aussi bien qu'ils pourraient, espérant de cette manière mettre fin à une situation intolérable.

Lord Salisbury fit alors savoir officiellement aux Etats-Unis qu'il "laisserait le gouvernement américain responsable des conséquences de toute nouvelle intervention" et les Etats-Unis à leur tour protestèrent contre la conduite du gouvernement anglais. La lutte diplomatique fut poursuivie avec vigueur, et quand il devint évident que l'Angleterre céderait, les croiseurs américains reçurent de nouveau l'ordre de nous effrayer (si possible) mais de ne pas opérer de saisies. En 1880 les bateaux de pêche repartirent et les croiseurs américains à leur suite, pendant que la flotte anglaise restait enfermée à Esquimault.

En 1891, les diplomates découvrirent une loi du parlement anglais autorisant lord Salisbury à défendre aux pêcheurs canadiens d'exercer leur industrie dans certaines parties de l'océan et aussitôt les navires de guerre anglais allèrent prêter main-forte aux croiseurs américains pour saisir nos goélettes. La flotte anglaise faisait enfin du service actif—il aurait pu être plus actif, car sa mission était plutôt humiliante—et le "Nymph" rapporte que le brouillard avait aidé aux goélettes à échapper aux poursuites.

La suite des agissements diplomatiques est bien connue. Lord Salisbury consent à ce que la question des droits de l'Angleterre sur la haute mer (une question trop claire pour être discutée) soit soumise à un arbitrage et il consent aussi—remarquez bien ceci—qu'au cas où il serait décidé que les Américains ne peuvent pas empêcher les Canadiens de pêcher sur la haute mer, les arbitres décideraient de quelle manière les Canadiens exerceraient leurs droits. (J'étais sur le point d'ajouter: A-t-on jamais vu une pareille reculade? Mais j'aurais été obligé d'ajouter 'Oui, plusieurs").

L'arbitrage eut lieu. Naturellement, il fut décidé que les Canadiens étaient libres de faire ce que bon leur semblerait sur la haute mer et, naturellement aussi, l'arbitre anglais consentit à imposer des restrictions aux Canadiens dans l'exercice de leurs droits,— restrictions contre lesquelles l'arbitre canadien protesta en vain.

Voyons maintenant les résultats de toute cette diplomatie. A l'heure qu'il est les Canadiens ne peuvent pas pêcher pendant certaines saisons, ni à certains endroits, ni avec certains engins; mais les Japonais, avec une flotte de moitié moins puissante que celle des Etats-Unis, et insignifiante comparée à celle de l'Angleterre, peuvent faire ce qu'ils veulent et le font.

Comme le faisait remarquer l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan) c'est ainsi que nous avons été protégés par la flotte anglaise. Admettons le franchement, monsieur l'Orateur, la flotte anglaise ne nous a pas protégés ; nous avons été protégés par ce qu'on appelle la doctrine Canning en Angleterre et la doctrine Munroe, aux Etats-Unis. C'est aujourd'hui une des grandes doctrines nationales des Etats-Unis, bien qu'elle ait pris naissance en Angleterre.

Le secrétaire Root assistait à la conférence pan-américaine de Rio de Janeiro, en 1905, comme représentant des Etats-Unis. Dans un discours prononcé à cette conférence il disait :

Nous (les Etats-Unis) ne désirons d'autres victoires que celles de la paix, d'autre territoire que le nôtre, d'autre souveraineté que celle que nous exerçons sur nous-mêmes, ce que nous appelons l'indépendance.... Il prédit à la conférence que le jour n'était pas éloigné où "les possesseurs reconnus de chaque pouce de sol sur les continents américains" pourraient être représentés avec des

droits reconnus et comme les égaux des Etats souverains au grand congrès mondial de la Haye, et cela sera, ajouta-t-il " l'acceptation formelle et définitive de la déclaration qu'aucune partie du continent américain ne doit être considérée comme astreinte au rôle de colonie ".

Cette doctrine Munroe, ou doctrine Canning, inventée par George Canning, était autant dirigée contre la Russie que contre l'Espagne dans l'Amérique du Sud, parce qu'à cette époque les colonies de l'Espagne se révoltaient contre elle et la Russie envahissait progressivement la côte du Pacifique.

Aujourd'hui, nous n'avons pas de navires de guerre anglais plus rapprochés que ceux de l'escadre de la Chine d'un côté et ceux de l'escadre de la Manche, de l'autre. Mais la flotte américaine gagne l'océan Pacifique elle a déjà dépassé le Chili et Valparaiso et je n'ai pas le moindre doute que si la question japonaise est réglée aujourd'hui, c'est à cela que nous le devons. Je crois que c'est la flotte la plus formidable qui ait pris la mer, depuis l'Armada espagnole. Elle a longé tout le littoral de l'Atlantique, franchi le détroit de Magellan, et elle remonte maintenant le Pacifique. Cette démonstration, j'en suis convaincu, a eu un effet très salutaire sur nos amis Japonais.

Nous nous vantons de faire nos traités ! Nous ne les faisons pas et nous ne pouvons pas les faire. Ceux de 1907 et de 1893 avec la France ont été conclus entre le Souverain de la Grande-Bretagne et le président de la République française.

L'histoire ne mentionnera jamais un traité conclu par le Canada. Tant que nous resterons ce que nous sommes, nous ne pourrons jamais jouer qu'un rôle subalterne. Ferions-nous avec le Japon un traité comme l'Angleterre en a fait un? Je ne le crois pas.

L'Europe est un camp armé et cependant M. Chamberlain nous demandait ce que nous ferions si la guerre était déclarée entre l'Angleterre et une puissance européenne.

M. Ewart, dans son ouvrage, parle de quatre différentes sortes de traités : traités de guerre, traités de commerce, traités d'extradition et traités en règlement de disputes. Il est évident que nous ne pouvons pas faire de traités de guerre. Nous pouvons envoyer des représentants négocier un traité de commerce, mais ce sont d'autres qui le signent ; nous le signons aussi, mais ce n'est pas notre signature qui en fait un traité complet, c'est la signature des représentants de l'Angleterre. C'est aussi l'Angleterre qui fait nos traités d'extraditions et nos traités en règlement de disputes. Nous ne pouvons pas faire observer un traité et comment pouvons-nous en faire un si nous ne pouvons pas le faire respecter.

M. LANCASTER : Quelle objection y a-t-il à ce que l'Angleterre le signe, si le traité nous convient ?

M. THOMPSON : Aucune, si vous en êtes satisfait ; mais je crois qu'il y a beaucoup de Canadiens que cela ne satisfait pas. Si nous nous contentons de jouer indéfiniment ce rôle effacé, très bien, mais il y en a qui ne sont pas de cet avis.

Nous sommes aujourd'hui en possession de la moitié septentrionale de l'Amérique du Nord, et depuis notre frontière jusqu'au détroit de Magellan, on ne rencontre que quatre autres pays dans les deux Amériques, qui doivent allégeance à un pouvoir européen. Ce sont la Guyanne anglaise, la Guyanne hollandaise, la Guyanne française et le Honduras anglais. Je laisse de côté les Antilles, les îles du Golfe et Terreneuve. La population réunie de ces quatre pays n'atteint pas un demi million. Nous voyons les républiques des deux Amériques se tirer parfaitement d'affaire sans flottes et sans armées, parce qu'elles sont protégées par la doctrine Munroe des Etats-Unis. Ce dernier pays s'est-il emparé d'une seule de ces républiques ? Vous me citerez Cuba et les Philippines. Tout récemment le secrétaire Taft adressait un rapport au sénat américain, et voici ce qu'en dit le " Collier's Weekly " :

Le président Roosevelt vient de proclamer définitivement que l'indépendance des Philippines, ou du moins la liberté des Philippins de dire s'ils seront indépendants ou non, doit être le but de nos efforts dans ces îles. Dans le rapport élaboré qu'il fait adresser au congrès par le secrétaire Taft, sur la situation de notre colonie asiatique, il dit que lorsque les insulaires seront en état de se gouverner eux-mêmes, il sera de leur devoir de décider " si ce gouvernement autonome devra être accompagné de l'indépendance absolue ". Mais il croit que les Philippins ont encore beaucoup de chemin à parcourir avant d'en arriver là, et qu'il s'écoulera probablement encore une génération et peut-être deux avant que ce point soit atteint. Toutefois il considère ce but désirable et il espère qu'il sera atteint le plus tôt possible, " pour le plus grand bien des Philippins et pour le nôtre ".

Nous connaissons l'histoire des deux Amériques. Elles sont passées de l'état de colonies à celui de républiques, à celui de l'indépendance des pouvoirs européens. Rappelons-nous que l'Angleterre d'aujourd'hui n'est pas l'Angleterre d'il y a vingt-cinq ans ; ce n'est pas l'Angleterre du temps de Disraëli et de Gladstone ; c'est l'Angleterre des suffragettes, des radicaux, du prolétariat, des socialistes, avec sa question de la chambre des lords, et nous savons par une cruelle expérience et par celle de Terreneuve que nous ne pouvons guère compter sur l'Angleterre pour nous protéger contre les Etats-Unis. Elle attache un si haut prix à l'amitié des Etats-Unis que je la crois disposée à sacrifier, en toute occasion, nos intérêts à ceux de nos puissants voisins. Il ne faut peut-être pas s'en étonner quand on considère que ce sont deux grandes nations commerçantes, que l'une a une population

de 40,000,000 et l'autre de 80,000,000, que le trafic qu'elles échangent est énorme, qu'elles sont de la même race et parlent la même langue et qu'à elles deux elles gouvernent pour ainsi dire le monde, tandis que nous ne sommes qu'une petite colonie. C'est devenu une manie en Angleterre de prendre partie pour les Etats-Unis contre le Canada. M. Ewart, dans son ouvrage, résume ainsi la question :

En résumé, nous avons démontré jusqu'à présent: 1) que le Canada détient son pouvoir à titre de don d'un parlement qui peut l'étendre, le restreindre ou l'abolir, à son gré; 2) que le Canada n'a aucun pouvoir sur une grande variété de sujets; 3) qu'il ne prend aucune part à la déclaration de la guerre ou de la paix; 4) que dans la pratique il est libre de faire avec les autres nations les conventions commerciales qu'il juge à propos; 5) que les traités d'extradition sont faits pour lui; et 6) qu'il n'est pas dans une situation satisfaisante dans la négociation des traités pour le règlement des disputes. Mais cette revue des pouvoirs du Canada est encore incomplète, car nous avons encore à signaler le contrôle que notre Acte de la confédération donne à Downing Street sur les matières qui sont sous notre juridiction législative. Même en ces matières, nous sommes loin d'être un pouvoir souverain.

Je considère que notre situation présente n'est pas tenable et ne peut durer. Nous sommes dans un état d'infériorité que beaucoup de Canadiens considèrent comme anormale. Comme dit Parkman, il est temps de considérer la situation du Canada comme colonie britannique et comme voisin de la grande république américaine.

Si les colonies consentent à s'éterniser dans leur situation politique actuelle, elles sont indignes de la source d'où elles tirent leur origine.

Je le déclare, il est impossible à un élément de la race anglo-saxonne de se contenter de la situation faite au Canada. Nous sommes une race martiale et l'esprit belliqueux de nos ancêtres est en déclin ici, parce que nous nous appuyons sur la marine et sur la flotte britanniques, au lieu de compter sur nos propres forces. Il nous faudrait une flotte, à nous ; non pas une flotte puissante, comme la flotte des Etats-Unis, ou celle de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, ou même de l'Italie, mais enfin le noyau d'une flotte qui, avec le temps, protégera notre littoral contre l'invasion. Où est le remède ? Le remède, c'est de sortir de cette situation de dépendance et de subordination et de s'établir sur un pied de parfaite égalité, comme c'est notre droit, avec toutes les autres nations du monde. Tant que nous demeurerons dans notre dépendance actuelle de l'empire britannique, jamais nous ne pourrons aspirer à cette égalité. S'il nous est possible d'élaborer quelque projet qui nous assure l'indépendance au sein même de l'empire britannique, tant mieux ; mais il nous faut l'indépendance, sous quelque forme. Notre situation actuelle manque de dignité ; elle est indigne du peuple canadien. L'indépendance que je rêve, c'est un régime qui nous attribuerait la faculté de donner ici même la sanction définitive à toutes nos lois, et qui ferait de nos tribunaux civils la cour en dernier ressort. Si on pouvait élaborer quelque projet se rapprochant de celui conçu par les Grecs, quand ils organisèrent la ligue achéenne, un tel projet serait acceptable; ou bien on pourrait encore mettre à l'étude un projet comme celui qui a fait de la Suède et de la Norvège deux puissances mixtes. Ce que je trouve critiquable aujourd'hui, c'est qu'un Canadien soit dans une position de subordination vis-à-vis d'un Anglais, d'un Ecossais, d'un Irlandais, ou d'un Gallois. C'est là une position à laquelle la nature ne nous a pas destinés. Il ne m'appartient pas de formuler un projet pour l'empire britannique ; ce devoir incombe à ceux qui ont mission de diriger les divers corps législatifs tant en Grande-Bretagne qu'au Canada. Mais ce dont je suis convaincu, c'est que la situation actuelle est intolérable. L'Autriche-Hongrie offre l'exemple de l'alliance de deux Etats d'égale puissance, sous un seul souverain et cette alliance fonctionne bien. Il serait peut-être possible d'appliquer ce système ici ; je ne saurais dire. Hermann Merrivale, cité par M. Ewart dans sa brochure, dit :

Le simple lien politique de la souveraineté peut subsister, longtemps après que la colonie a acquis assez de force pour se suffire à elle-même. Les relations existantes peuvent s'observer au moyen de légers sacrifices dans un esprit de mutuelle bienveillance; mais cela ne saurait s'effectuer que par un relâchement graduel des liens de dépendance; fatalement l'Union s'écarte de plus en plus de son rôle protecteur pour se rapprocher davantage du type fédératif.

Qu'on élabore quelque projet qui nous mette sur un pied d'égalité avec le citoyen britannique, dans la mère patrie, sans qu'on nous regarde davantage comme colons, un projet qui nous permette d'aller dans la métropole et d'y être considérés comme les égaux des citoyens des Etats-Unis, alors je me rallierai volontiers à ce projet ; mais cet état de subordination coloniale m'est absolument antipathique, et il heurte les sentiments de nombre d'autres Canadiens.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le discours que vient de prononcer l'honorable député (M. Thompson) nous a ouvert de très larges horizons. Il nous a présenté ses vues sur ce qu'il appelle l'infériorité de la situation que nous occupons actuellement dans l'empire britannique ; mais c'est plutôt l'anomalie de la situation qu'il aurait fallu dire. Qu'il existe nombre d'anomalies de ce genre, j'en conviens volontiers ; seulement, l'honorable député ne nous a pas suggéré un seul moyen de remédier aux conditions qu'il déplore. Si

nous pouvions tous deux résumer rapidement l'histoire de l'empire britannique, nous pourrions constater, au cours des siècles, l'existence de nombre d'anomalies de tout genre dans le constitution britannique ; nous apprendrions, en outre, qu'on a laissé subsister ces anomalies, sans y apporter de remède, jusqu'au moment où elles devinrent de véritables griefs. A mon avis et la Chambre, j'en suis convaincu, en conviendra, bien qu'il existe dans nos relations actuelles avec l'empire nombre de choses illogiques et anormales, il n'est pas moins vrai qu'en somme, notre situation est satisfaisante et que nos relations avec la mère patrie ne donnent lieu à aucun grief.

DES VOIX : Très bien !

Sir WILFRID LAURIER : J'en conviens, il est bien des choses qui seraient susceptibles de modification, sans qu'il faille toutefois, aller jusqu'au point d'adopter des mesures extrêmes. Ainsi, relativement au droit de faire des traités, je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député quand il prétend que nous sommes dans une situation de subordination. Il est vrai que nous ne jouissons pas de la souveraineté en pareille matière, et tant que nous demeurerons dans notre situation actuelle vis-à-vis de la couronne britannique, le pouvoir de faire les traités restera nécessairement l'attribut de la Couronne britannique. Pour rendre ma pensée sensible, je dis que puisque le Canada n'est pas une puissance indépendante ou souveraine, les négociations et la confection des traités entre le Canada et les autres nations doivent s'effectuer avec la coopération de la Couronne britannique, et c'est la Couronne britannique qui est responsable, en dernier ressort devant la nation étrangère avec laquelle nous négocions un traité. Mais il faut observer que dans les conditions actuelles, lorsqu'il s'agit de traités qui nous intéressent, nous avons voix au chapitre, c'est-à-dire que nous ne devenons partie intéressée au traité qu'après y avoir donné notre adhésion préalable ; en outre, quand il s'agit de conventions de commerce, nous avons la faculté de négocier, d'une façon absolue, avec une puissance étrangère et de prescrire les conditions sous lesquelles nous désirons traiter avec elle.

Si l'on tient compte de ces considérations, je ne sache point qu'il puisse exister de sérieux grief. De fait, pour mon propre compte, je ne crains pas d'affirmer qu'il n'existe aucun grief quelconque ; à coup sûr, il n'y a pas de subordination. Il est possible que la situation ne soit pas idéale, mais, encore une fois, il faut bien retenir ceci : c'est que, dans la constitution britannique, il est une foule de choses qui, pour être illogiques, n'en sont pas moins essentiellement susceptibles d'application pratique et qui ont épargné au peuple britannique les résolutions et les troubles qui ont désolé d'autres pays. Quoiqu'il en soit, nous avons assisté à un fort intéressant débat sur la question soumise à la Chambre par l'honorable député ; aussi, il convient de nous laisser toucher par les observations qu'il a faite et d'y bien réfléchir, surtout à cette partie de son discours qu'il a consacrée à l'étude de la nouvelle situation qui a surgi sur l'Océan Pacifique. Ses observations à cet égard donnent matière à réflexion et à de très sérieuses méditations. Les événements qui peuvent surgir sur l'Océan Pacifique ne sauraient échapper à l'attention de tout vrai patriote qui estime de son devoir d'étudier toutes les questions intéressant son pays. Heureusement, je ne partage pas les très graves appréhensions exprimées par l'honorable député sur l'imminence du danger qui menace nos relations sur l'Océan Pacifique. Je crois, au contraire, que la diplomatie de la Grande-Bretagne, a fait preuve d'une grande prévoyance, à cet égard et elle nous épargnera ainsi bien des ennuis que prévoit l'honorable député. En outre, il est probable qu'en ce qui concerne les relations entre les races orientales et les races canadiennes, en Amérique, nous inspirant, à l'avenir, des enseignements de notre passé, nous élaborerons graduellement un système qui répondra aux vœux de tout le monde, tout en assurant notre dignité et celle de notre nouveau voisin, l'empire japonais.

Le député de Comox-Atlin (M. Sloan), au commencement de la soirée, a appelé notre attention sur une question, d'une haute importance, je dirai même, d'une très grande urgence. Il nous a fait un exposé de faits se rattachant à la situation des sujets britanniques qui font la chasse pélagique du phoque, sur l'océan Pacifique. Notre situation, à cet égard, est des moins satisfaisante, en ce moment, comme l'a dit l'honorable député (M. Sloan). En 1886, le gouvernement des Etats-Unis prétendit qu'il possédait la souveraineté, en matière de chasse au phoque ; qu'il en avait la propriété exclusive ; que personne autre que lui n'avait le droit de capturer les phoques soit sur terre soit sur mer ; puis il se mit en frais de saisir les bateaux de plusieurs Canadiens qui s'adonnaient à la très légitime occupation de la chasse du phoque, en pleine mer.

En même temps, le tribunal établit des règlements pour la pêche des phoques. Les Américains alléguaient que si on ne mettait pas de restrictions à cette pêche, les phoques étaient voués à une destruction prochaine.

Les Américains avaient sous ce rapport, un avantage sur nous. Ils possèdent certaines îles qu'on appelle les rookeries ou stations de reproduction de ces animaux.

Comme ils ont le droit de tuer les phoques sur ces îles, ils peuvent faire un choix et ne tuer que les jeunes mâles, tandis qu'à la pêche, en pleine mer l'abattage doit se faire sans discernement. En pleine mer il est impossible de dire si l'animal qu'on abat est un mâle ou une femelle, et il arrive souvent qu'on tue des femelles et même des femelles pleines.

Les Américains représentèrent au tribunal de Paris que si on n'imposait pas des restrictions à cette pêche, ces massacres sans choix, amèneraient infailliblement la disparition des phoques. Pour prévenir la destruction complète des phoques, le tribunal de Paris fit certains règlements : les pêcheurs de phoques ne devaient pas s'approcher à plus de six milles des îles Pribyloff ; ils ne pouvaient pas tuer de phoques sur la haute mer durant les mois de mai, juin et juillet ; ils ne devaient pas se servir d'armes à feu. On espérait, avec ces restrictions, pouvoir préserver les troupeaux de phoques. Mais depuis il est survenu quelque chose qu'on n'avait pas prévu.

On ne supposait pas, à cette époque que d'autres que des pêcheurs anglais, se livreraient à la chasse au phoque, car les pêcheurs de la Colombie-Anglaise avaient eu, jusqu'alors, le monopole de cette industrie. Mais depuis les Japonais sont entrés en scène et ont aujourd'hui environ vingt-cinq navires engagés dans cette industrie. Ils peuvent impunément pêcher toute l'année, sans s'inquiéter des restrictions imposées au pêcheur anglais. Ce dernier ne peut approcher à plus de six milles des îles Pribyloff, mais le Japonais, en approche jusqu'à trois milles. Le pêcheur anglais ne peut pêcher pendant les mois de mai, juin et juillet, et le pêcheur japonais pêche toute l'année. Le pêcheur anglais ne peut se servir d'armes à feu, mais le pêcheur japonais se sert des armes qu'il veut.

Sous tous ces rapports les Japonais ont un énorme avantage sur les pêcheurs anglais. Je dois dire que le gouvernement américain interdit la pêche au phoque à ses nationaux. Il est évident que si on laisse les Japonais exercer cette industrie sans restriction aucune, comme à présent, le jour n'est pas loin où tous les phoques auront disparu. Comme le faisait remarquer l'honorable député de Comox et Atlin (M. Sloan) au taux actuel des prises, l'industrie sera complètement ruinée dans cinq ans. Ces craintes ne sont malheureusement que trop fondées.

Alors que nous reste-t-il à faire ? On a conseillé que le Canada s'entende avec les Etats-Unis pour mettre des restrictions à la pêche des phoques en pleine mer et même à leur masacre sur terre. C'est une question au sujet de laquelle je n'ai, dans le moment, aucune proposition à soumettre, mais elle pourrait probablement être l'objet de négociations entre les Etats-Unis, le Canada, la Grande-Bretagne et quelques autres nations. Je puis assurer à l'honorable député de Comox que le Gouvernement étudie actuellement la question, mais je ne puis pas me permettre d'en dire davantage pour le moment.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le débat de ce soir et j'aimerais à appeler l'attention de l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan) sur une chose qui semble découler de l'exposition si claire qu'il nous a faite. L'honorable député du Yukon, après avoir discuté quelque temps, cette même question, est aussi entré dans une longue exposition qui m'a fort intéressé. Pour la première fois que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, l'attention des représentants du Canada a été attirée sur des questions d'une extrême importance ; plusieurs des griefs dont se plaint l'honorable député du Yukon sont, à mon sens, des vérités historiques. Cependant, il est difficile d'indiquer le remède aux graves problèmes qu'il nous a exposés. Il n'a pas, non plus, indiqué aucun moyen spécial de concilier ce qu'il appelle les intérêts canadiens avec les intérêts mondiaux de l'empire britannique.

Quiconque a suivi attentivement les événements depuis dix ans, a dû être frappé de la divergence qui existe entre les intérêts essentiellements canadiens et ceux de l'empire, en général ; et quel que soit notre dévouement à l'empire, la possibilité d'un conflit entre ces intérêts n'a pu manquer de s'imposer à notre esprit, dans cet intervalle.

Bien que mon honorable ami ait cité beaucoup de faits, il me semble qu'il n'a pas attaché assez d'importance à la part de responsabilité qui nous appartient dans l'issue défavorable de plusieurs de ces négociations. Je crois que bien souvent nous avons eu à souffrir dans la négociation des traités soit parce que nous avons eu trop confiance dans le gouvernement impérial ou parce que nous avons négligé nos propres intérêts. Nous n'avons pas exercé sur ces négociations la pression que nous aurions dû exercer pour amener une solution plus favorable.

Il suffit de lire l'excellent travail de Hodgins sur les traités conclus entre l'Angleterre et les Etats-Unis depuis les premières négociations à Paris, après la révolution, pour comprendre que, depuis la Confédération du moins, nous n'avons pas surveillé nos intérêts comme nous aurions dû le faire.

Laissons un instant de côté le sujet que mon honorable ami du Yukon (M. Thompson) a abordé, car il conduit à la discussion de certaines questions d'une importance considérable qui réclament beaucoup d'étude et de réflexion, et que je ne prendrai pas le temps de traiter aujourd'hui. Bien que mon honorable ami de Comox-Atlin (M. Sloan) ait fait l'exposé de la difficulté de la situation faite à nos chasseurs de phoques, et ait eu le bon esprit d'éliminer toute teinte politique de son argumentation, ceux qui lui ont prêté l'oreille ne peuvent s'empêcher de reconnaître, je dois le dire, qu'à l'égard de cette même question nous avons fait preuve d'une négligence excessive. Cet aveu, il l'a pour ainsi dire fait lui-même en reprochant très amèrement au gouvernement anglais d'avoir conclu avec le Japon son traité de 1894 sans chercher à obtenir l'ac-

quiescement du Japon aux règlements établis en vertu de la sentence rendue en 1896 dans l'arbitrage entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Convient-il de blâmer l'Angleterre de n'avoir pas en cette circonstance tenu la promesse qu'elle avait faite, aussi bien que les Etats-Unis, de tout tenter dans le but d'obtenir l'acquiescement à ces règlements de toutes les grandes puissances ayant des intérêts sur l'océan Pacifique ? J'admets volontiers qu'elle n'aurait pas dû conclure ce traité sans au moins chercher un peu par la voie diplomatique à obtenir cet acquiescement, si important pour le Canada, qui aurait valu à nos chasseurs de phoques de ne pas se trouver dans la situation pénible qui leur est faite aujourd'hui.

Mon honorable ami du Yukon (M. Thompson) l'a dit, l'Angleterre avait alors à servir des intérêts bien supérieurs à ceux de chasseurs de phoques et de la Colombie-Anglaise. Son vaste empire de l'Orient se trouvait impliqué dans la convention avec le Japon, et il est naturel de penser qu'après avoir obtenu l'essentiel, elle ait négligé une question dont, au point de vue impérial ou mondial, l'importance était relativement mince. Mais que penser de l'acquiescement que nous avons nous-mêmes donné, douze ans plus tard, au traité de 1904 ? Je ne voudrais pas donner de teinte politique à ce débat, mais il me semble que cet acquiescement devrait nous servir de leçon. Qu'avons-nous donc fait nous-mêmes douze ans après la conclusion de traité de 1894, quand les griefs de nos chasseurs de phoques s'étaient aggravés, quand le Japon, résolument entré dans l'industrie de la pêche du phoque, avait, au dire de mes honorables collègues de la Colombie-Anglaise, opposé un refus réel ou du moins donné une réponse évasive aux demandes pressantes qui lui avaient été faites d'acquiescer à ces règlements, et avait fait voir qu'il n'entendait pas se conformer à ces règlements, se réservant ainsi le droit d'aller faire la pêche du phoque jusqu'à trois milles des côtes des îles Pribyloff, tandis que les règlements nous obligeaient à nous tenir à 60 milles au large ? Nous sommes devenus partie à ce traité sans même tenter d'obtenir en retour que le Japon se soumît aux règlements en question.

M. SLOAN : L'honorable député prétend-il que le Canada était en situation de réclamer la liberté des mers pour les citoyens de ce pays ?

M. MONK : Mon honorable ami a dû entendre ce que disait tantôt le premier ministre. Nous négocions par l'entremise de la Grande-Bretagne. Avant d'entrer en négociations au sujet de son traité avec le Japon, n'aurions-nous pas pu prier la Grande-Bretagne d'appeler l'attention du Japon sur ces points ? Qui donc, de nous ou du Japon, souhaitait notre acquiescement au traité ? C'était évidemment le Japon qui désirait que le Canada devînt partie au traité de 1894. Le Japon tenait à étendre ses relations de commerce avec nous et à obtenir pour ses sujets le libre accès du territoire canadien. Qui donc s'est le plus employé à amener la conclusion du traité anglais de 1906, si ce n'est le consul du Japon au Canada ? C'est le Japon qui tenait le plus à la convention de 1906.

Or, après avoir toléré pendant douze ans la situation pénible dont mon honorable ami a fait l'exposé, nous aurions dû faire savoir au Japon que nous étions prêts à négocier amicalement avec lui une convention de commerce tendant à assurer la liberté complète des échanges entre les deux pays et à déterminer les conditions de l'immigration japonaise au Canada, mais qu'il lui faudrait commencer par se soumettre à ces règlements-là. Cette attitude n'eût-elle pas été logique ? Que firent les Etats-Unis lorsque, il y a quelques années, nous entrâmes en négociation avec eux dans le but de solutionner toutes les questions épineuses pendantes entre les deux pays ? A la commission que nous avions chargée de régler toutes les difficultés on fit savoir qu'avant d'aller plus loin il faudrait d'abord en finir avec la question de l'Alaska. Force nous fut de passer par cette condition. Le différend fut réglé pas voie d'arbitrage avec le résultat que l'on sait.

Quelle est aujourd'hui notre situation vis-à-vis du Japon ? A la faveur de la convention de 1906, les Japonais peuvent entrer en Canada aussi librement que les Canadiens. La diplomatie, les missions et les sollicitations ont, paraît-il, déterminé certaines modifications ; mais c'est du bon vouloir du Japon lui-même de restreindre l'immigration japonaise prévue à la convention. Aux faveurs que nous sommes allés lui mendier, le Japon a répondu : Nous nous efforcerons de restreindre l'émigration au Canada en tant que nous le permettront et notre dignité et les dispositions du traité. Autrement dit, nous dépendons de lui.

Nous avons, il est vrai, établi un règlement ; mais reste à savoir ce qu'il vaut. Nous avons suivi en cela l'exemple des Etats-Unis qui ont passé une loi interdisant l'immigration indirecte. La loi les autorise à exclure les Japonais venant des îles Hawaï ; mais d'où tenaient-ils le pouvoir d'établir une telle loi ? Si le très honorable premier ministre désire avoir à ce sujet des explications plus précises que celles que je pourrais lui donner moi-même, il n'a qu'à se reporter à l'un des derniers numéros de "La Revue des Deux Mondes", où il est nettement établi que les Américains tiennent ce pouvoir de leur traité même, où il est stipulé, la Chambre ne l'a pas oublié, qu'ils se réservent le droit d'établir des règlements concernant la police et la restriction de l'immigration. L'auteur fait observer qu'il s'agit là d'un règlement de police en vertu duquel les immigrants japonais doivent venir en droite ligne du Japon. Nous

n'avons pas fait de réserve semblable dans notre convention, et je doute fort que, en dépit de l'excellence des intentions du Japon, nous puissions, tant que la convention subsistera, donner effet à un décret du conseil que ne motive aucune stipulation de cette même convention.

Pour ce qui est du grief particulier que mon honorable ami (M. Sloan) a signalé ce soir, on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'avant de passer cette convention nous aurions dû au moins tenter d'obtenir ce qui aurait pu dégager la situation, c'est-à-dire l'acquiescement du Japon aux règlements établis à Paris en 1896. Le Gouvernement ne saurait établir, j'en suis sûr, qu'il a fait preuve de quelque diligence à cet égard. Il n'a rien tenté ; il n'a pas même songé à proposer au Japon, qui tenait à négocier avec nous au moment où les nôtres avaient à souffrir de son refus d'acquiescer à des règlements raisonnables, d'agréer ces règlements avant de conclure le traité. Si mon honorable ami du Yukon (M. Thompson) a raison de dire que nous devrons à l'avenir jouer un rôle plus important dans la conclusion de tous les traités concernant le commerce et l'immigration, cela indique qu'en matière de diplomatie il nous reste encore beaucoup de choses à apprendre et que nous ne devrons plus à l'avenir conclure de traité comme celui qui a provoqué tant de critique au cours de la session actuelle, sans l'avoir mûrement délibéré comme sans avoir obtenu la certitude que la nation avec laquelle nous traitons nous confère la plus grande somme possible d'avantages et nous garantit le redressement de tous les griefs légitimes.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je ne prends pas la parole pour répondre aux observations que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) vient de faire sur la question japonaise. Mais je ne puis m'empêcher d'exprimer le regret que mon honorable ami du Yukon (M. Thompson) en soit arrivé, au cours de son très intéressant discours, à tirer des conclusions susceptibles d'être interprétées à l'étranger dans un sens qu'il n'aimerait peut-être pas leur voir attribuer. La question, je le déclare franchement, est beaucoup trop vaste pour être ainsi discutée à la hâte. Mais avant que ce débat se termine, je tiens à dire que malgré les malentendus qui surgissent de temps à autre entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada, malgré les froissements qui se produisent parfois—et comment les prévenir tout à fait dans la direction des affaires d'un empire aussi vaste que celui de la Grande-Bretagne?—malgré la situation fâcheuse que peut provoquer de temps à autre la négociation de traités dont l'honorable député a parlé, je considère que bien peu nombreux, en fin de compte, sont au Canada ceux qui soupirent après un changement radical dans notre situation, qui ne croient pas que nous devions continuer de faire partie de l'empire britannique. Ce que je dis là ne devrait être qu'un vulgaire truisme.

Toutefois, à voir un membre de la Chambre agiter la question de savoir s'il convient de demeurer en notre situation présente, tout en admettant que le sujet est fort intéressant et qu'il discute de la façon la plus loyale—car je suis loin de prétendre qu'il faille s'abstenir de débattre les questions de cete nature—je crains que, mal compris et mal interprété, le discours de cet honorable député soit de nature à créer dans le pays l'impression qu'une partie de la population serait mécontente de la position que nous occupons au sein de l'empire.

A mon sens—et je ne prétends pas émettre autre chose que mon opinion—s'il y a des mécontents, ils sont très nombreux ; et les malentendus qui se sont produits par le passé, de même que ceux qui pourront surgir à l'avenir ne changeront rien à la détermination de notre population de continuer à faire partie du vaste empire britannique.

Des changements surviendront sans doute, mais ce ne seront point des changements radicaux. La constitution anglaise nous a appris qu'elle s'adapte merveilleusement aux conditions nouvelles du peuple ; et au fur et à mesure qu'il s'est dessiné des situations nouvelles, les hommes d'Etat anglais ont démontré qu'ils savent se plier aux exigences de ces changements de condition. C'est ce que l'on a vu par le passé, ce que l'on voit encore de nos jours, et il en ira de même à l'avenir.

Je n'ai pris la parole que pour déclarer—ce qui est sans doute le sentiment de tous les membres de la Chambre—que tout en étant bien aises de voir un député soulever ces questions, les discuter loyalement et les causes des difficultés, nous jugerions déplorable que l'on pût faire naître à l'étranger l'impression qu'un groupe considérable de la population souhaite un changement dans la situation du Canada. Abstraction faite de toute considération de parti, nous sommes fiers d'appartenir à l'empire britannique, et nul d'entre nous ne désire de changement à cet égard.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : En approuvant ce que vient de dire l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), je traduis le sentiment d'un certain groupe de la population canadienne. Ce sentiment, j'ai la certitude qu'il est celui du pays en général. Sans viser un parti politique plutôt que l'autre, je dis que la difficulté de la situation présente provient plutôt de la négligence du Gouvernement canadien que de l'intervention du gouvernement impérial. Si ce dernier a partout dans l'univers des agents diplomatiques chargés de ces négociations, nos intérêts sont cependant plus considérables que les siens. Bien que ces

négociations nous concernent à un plus haut point que lui, nous ne nous sommes pas toujours montrés aussi soucieux que les Anglais de nos propres intérêts.

Lorsque la Grande-Bretagne nous invita à acquiescer à son traité avec le Japon, c'était la meilleure occasion que nous pouvions avoir de formuler nos observations au sujet de la chasse au phoque dans l'océan Pacifique et de l'immigration des Japonais et des Chinois. Malgré toute l'importance des intérêts que nous avions en jeu, je ne crois pas que l'on trouve dans le rapport des négociations du traité de 1892, négociations qui se terminèrent définitivement en 1906, une seule lettre, une seule représentation tendant à inviter l'Angleterre à appeler l'attention du Japon sur ces questions qui étaient pour nous d'un intérêt primordial. La pêche que le Canada faisait en ces parages constituait un facteur précieux de notre commerce ; nous avions là des intérêts assez considérables, j'imagine, pour induire le Gouvernement canadien à prier instamment le gouvernement anglais de veiller au maintien et à la protection de nos droits. Il aurait encore pu tenter un effort pour amener le Japon à acquiescer, comme les autres puissances intéressées à la pêche du phoque, à certains règlements établis dans le but de protéger à l'avenir cette branche importante du commerce, le Gouvernement canadien ne tenta aucune démarche. S'il y a quelqu'un à blâmer, nous le sommes donc tout autant que le gouvernement anglais.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) me semble faire erreur. La négociation du traité entre la Grande-Bretagne et le Japon eut lieu en 1893 et 1894, et si je me rappelle bien, c'est au commencement de cette dernière année que le traité fut signé.

M. SPROULE : Les négociations eurent lieu en 1892, je crois.

L'hon. M. BRODEUR : Mais le traité ne fut signé qu'au commencement de 1894. A cette époque-là, les Japonais n'allaient pas chasser le phoque dans les îles de la mer de Behring ; ils ne s'occupaient pas encore de cette industrie. Ce n'est que plusieurs années plus tard qu'ils commencèrent à faire la chasse au phoque.

M. MONK : Ce n'est pas ce que prétend l'honorable député de Comox-Atlin (M. Sloan).

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député de Comox-Atlin n'a pas dit, ce me semble, que les Japonais pratiquaient la chasse du phoque dès 1894.

M. SLOAN : En 1902, le Japon établit une prime pour favoriser la chasse pélagique du phoque.

L'hon. M. BRODEUR : Les Japonais n'ayant jamais fait la chasse du phoque avant cela, cette question ne put se soulever à l'époque de la négociation du traité entre l'Angleterre et le Japon, puisqu'elle n'existait pas à l'égard du Japon.

M. MONK : Il n'avait semblé entendre l'honorable député de Comox-Atlin dire que M. Gresham avait appelé sur ce point l'attention de sir Julian Pauncefote dès avant le traité de 1894.

L'hon. M. BRODEUR : Non pas. Mon honorable ami se rappellera que le traité fut négocié postérieurement à la sentence arbitrale rendue à Paris en 1894. A la suite de l'arbitrage de Paris, les Etats-Unis et l'Angleterre entreprirent d'amener toutes les nations, trente-quatre en tout, je crois,—et non pas seulement la Russie et le Japon,—à acquiescer à ce traité et à prononcer l'interdiction de la pêche du phoque à moins de soixante milles au large des îles Pribyloff. Mon honorable ami n'a donc pas raison de reprocher à la diplomatie anglaise d'avoir négligé de régler cette question avec le Japon, puisqu'elle n'existait pas dans le temps. Elle n'a surgi que plus tard.

M. SPROULE : Je parlais surtout de l'époque où le Canada fut invité à devenir partie à ce traité,

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député demande à ce propos pourquoi nous avons acquiescé au traité japonais en 1905 et en 1906, pourquoi nous l'avons fait ratifier par le Parlement en 1907, et pourquoi nous n'avons pas alors prié le gouvernement anglais d'inviter le gouvernement japonais à agréer une proposition antérieure. Tout d'abord, en cette matière, l'initiative devait être prise conjointement par l'Angleterre et les Etats-Unis. La sentence arbitrale rendue à Paris en 1894 pose comme condition que ces deux nations s'unissent pour inviter toutes les puissances maritimes, la France, la Russie, la Norvège, la Suède, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, en un mot presque toutes les nations de l'univers, à agréer la sentence du tribunal d'arbitrage. Cette condition fut stipulée au traité. L'initiative devrait être prise conjointement par les Etats-Unis et l'Angleterre et non pas une seule de ces nations.

M. MONK : L'honorable député de Comox-Atlin a dit qu'il y a eu échange de communications entre les Etats-Unis et le Japon.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois qu'il a cité une dépêche portant la signature des deux nations et par laquelle ces dernières ont invité les autres puissances à acquiescer au traité. Des puissances qui répondirent à cette dépêche, je me rappelle que la Belgique fit observer qu'elle était absolument étrangère à la question de la pêche du phoque, que jamais elle n'avait envoyé de

navire dans les eaux de la mer du Pacifique-nord et qu'elle ne concevait pas qu'on pût l'inviter à acquiescer à un traité ne touchant aucunement à ses intérêts.

L'honorable député se demande aussi pour quelle raison nous n'avons pas discuté la question avec les autorités japonaises lorsque nous avons acquiescé au traité, en 1904. Ce traité, il nous fallait l'accepter tel que conçu ou n'y pas adhérer ; portant sur certaines matières, force nous était de l'agréer en entier à l'égard de ces matières ou de le rejeter en entier. Y avait-il lieu d'acquiescer à ce traité tel qu'il était conçu ? Je crois que nous avons bien fait de l'agréer, et tel fut aussi le sentiment du Parlement qui, l'année dernière, était unanime à reconnaître que le Canada faisait sagement d'accéder au tratié en son entier. Mieux vaudrait sans doute que tous ces traités fussent négociés par des représentants du Canada. Je ne dis pas que l'on devrait les conclure au nom du Canada, puisque nous n'avons pas ce droit, tous les traités devant être faits par le roi et revêtus de la signature de plénipotentiaires nommés par Sa Majesté. Ce qui me fait dire que mieux vaudrait que ces traités de cette sorte fussent négociés par le Canada, c'est que nous savons au juste ce qui est le plus susceptible de servir nos intérêts, ce que nous devons accorder et ce que nous devons demander. Ce qu'il fallait demander, nous le savions fort bien. Certaines stipulations de ces traités peuvent être fort utiles à l'Angleterre tout en ne nous favorisant guère. Quoi qu'il en soit, lorsque les traités conclus par l'Angleterre portent qu'ils pourront s'étendre plus tard aux colonies, celles-ci n'ont qu'à les agréer ou à les rejeter en entier ; il ne leur est pas loisible d'y insérer d'autres articles non plus que d'y ajouter de nouvelles stipulations.

M. SPROULE : Elles ont assurément le droit de faire des représentations.

L'hon. M. BRODEUR : En supposant même que nous en aurions fait, est-ce que cela aurait changé la situation à l'égard de notre acceptation ou de notre refus ? Le traité avec le Japon renferme une stipulation portant que ce traité ne s'étendra au Canada qu'après ratification de la part de l'Angleterre et du Japon. Si le Canada avait pu négocier avec le gouvernement japonais, fort bien ! mais n'ayant pas ce droit, il ne lui restait qu'à acquiescer au traité tel qu'il était.

Mon honorable ami prétend à tort que l'Angleterre aurait dû, en 1894, insérer dans le traité une stipulation concernant la pêche du phoque. Le traité ne se rapportait aucunement à la question des pêcheries, portant uniquement sur les relations commerciales et politiques entre les deux pays. On ne devrait donc pas blâmer l'Angleterre pour n'avoir pas dans le temps discuté la question avec le Japon, puisque, d'après la sentence arbitrale de Paris, elle devait être réglée par une note conjointe de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. En outre, lorsque nous fûmes invités à accéder au traité japonais, nous n'avions d'autre alternative que de l'agréer que de le rejeter en entier.

M. MONK : Avant l'acquiescement au traité, avait-il fait des observations au Japon à ce sujet ?

L'hon. M. BRODEUR : Sans doute ; la pêche du phoque avait fait l'objet de négociations, et le gouvernement anglais avait été prié de régler cette question.

M. MONK : Avant d'acquiescer au traité de 1894, le gouvernement du Canada n'avait pas fait d'observations au Japon au sujet de l'opportunité de cet acquiescement.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis persuadé qu'il avait maintes fois appelé l'attention du gouvernement anglais sur ce sujet. Nous lui avions fait observer qu'il y avait lieu de régler la question.

M. MONK : La correspondance ne l'indique pas.

L'hon. M. BRODEUR : Et il s'est entamé des négociations avec les Etats-Unis à ce propos.

M. MONK : Nous avons eu toute la correspondance relative au traité et rien de tout cela n'y est mentionné.

L'hon. M. BRODEUR : Naturellement ; je n'ai pas dit que cela se rattachait au traité, mais bien que nous avons mainte et mainte fois demandé le règlement de cette question avec toute la diligence possible, et que le traité ne se rapportait aucunement à la question des pêcheries. Celle-ci, on s'en occupa d'autre façon.

M. SPROULE : Suivant l'honorable ministre nous n'avions d'autre alternative que d'agréer le traité ou de le rejeter, mais l'Angleterre n'a-t-elle pas donné à entendre que nous pouvions insister sur la restriction de l'immigration ? Ce point étant étranger au traité, il s'ensuit que nous pouvions fort bien soulever d'autres questions que l'on aurait pu trancher sans acquiscer définitivement à ce traité.

L'hon. M. BRODEUR : Sans être absolument au fait de la teneur de la correspondance échangée entre les deux gouvernements, je ne crois pas qu'elle aille aussi loin que mon honorable ami donne à entendre. Le traité est là pour m'apprendre que nous n'avions qu'à l'agréer en entier ou à le rejeter en entier.

Cette question de la chasse aux phoques a toujours été réglée d'une manière différente entre la Grande-Bretagne et le Canada, entre les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et le Japon, et entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

L'honorable député a fait allusion à la saisie de la goélette "Carlotta-G.-Fox". Cette goélette a été saisie par les autorités américaines aux termes du traité d'arbitrage de Paris, parce qu'elle était censée faire la chasse contrairement aux stipulations de ce traité. Si je me rappelle bien les renseignements obtenus par le département, on disait que le bateau se trouvait à environ 30 à 40 milles des îles Pribylof.

M. SLOAN : Il était probablement à 900 milles des îles Pribylof.

L'hon. M. BRODEUR : Il était censé faire la chasse contrairement aux stipulations du traité de Paris.

M. SLOAN : Telle était l'accusation.

L'hon. M. BRODEUR : Aux termes de ce traité, un bâtiment surpris à faire la chasse contrairement aux stipulations du traité peut être saisi par les autorités américaines et remis aux autorités anglaises, et c'est la cour d'amirauté qui décide de son sort. Dans ce cas-ci, la goélette a été remise par les autorités américaines au commandant du "Quadra" qui l'a confié aux fonctionnaires de la douane à Victoria. Je crois que le procès s'instruit pour savoir si ce bâtiment a été saisi légalement où, autrement dit, s'il y a eu infraction au traité de 1894. Ce sont les autorités anglaises qui s'occupent de cette affaire à laquelle le gouvernement canadien reste étranger. Nous n'y avons été mêlés que parce que la goélette a été confié à l'un de nos steamers, puis remise aux autorités afin que l'affaire suive son cours.

M. THOMPSON : Me permettra-t-on de dire quelques mots en réponse au ministre des Finances ?

M. L'ORATEUR : Bien entendu, il faut le consentement de la Chambre. Le seul sujet de discussion est la motion demandant de passer à l'étude du budget, et l'honorable député a déjà pris part au débat.

L'hon. M. FIELDING : Dites.

M. THOMPSON : Je comprend que la question dont j'ai saisi la Chambre est encore dans ce qu'on peut appeler le domaine de la spéculation. La situation actuelle de l'empire britannique est le résultat d'une évolution. J'ai soulevé cette question, en prévision de la conférence impériale qui se réunira de nouveau dans quelques années, et en tenant compte des transformations qui s'accomplissent dans le moment. Ainsi évoquée, elle pourra faire l'objet des réflexions de ceux qui font partie de la Chambre et des gens du dehors, de sorte qu'à cette conférence et par la suite, le Canada pourra prendre rang parmi les nations de l'univers, ce qu'avaient rêvé les fondateurs de la Confédération.

M. SLOAN : M'est-il permis de dire un mot d'explication concernant la saisie de la goélette "Corlotta G. Fox"?

M. l'ORATEUR : Il faut procéder de la même manière, obtenir le consentement de la Chambre.

M. SLOAN : Le ministre a dit que la goélette a été saisie parce qu'elle faisait la chasse aux phoques pendant la saison réservée—mai, juin et juillet. Elle n'a pas été saisie pendant qu'elle faisait la chasse aux phoques, mais après une inspection des peaux faite à bord par un fonctionnaire américain, le 29 mai, parce que six des peaux lui paraissaient trop fraîches pour avoir été prises avant la période de 29 jours écoulée depuis le commencement de la saison réservée ; c'est-à-dire que six des peaux semblaient avoir été prises après le 1er mai.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion du budget.)

L'hon. M. FOSTER : Le ministre des Finances se propose-t-il de faire beaucoup de besogne, ce soir ?

L'hon. M. FIELDING : Je croyais que l'honorable député était tout dispos et qu'il ne demandait qu'à travailler.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député est arrivé, mais il n'est pas arrivé tout dispos.

L'hon. M. FIELDING : Je ne désire pas siéger tard, mais j'ai cru que nous pourrions avancer un peu nos travaux, puis lever la séance.

Entretien des bateaux employés à la surveillance des eaux au nord du Canada, et établissement et entretien des postes de police et de douane sur la terre ferme ou dans les îles, ainsi qu'il pourra à toute époque être jugé nécessaire, $50,000.

L'hon. M. FOSTER : C'est à cet item que se rattache la discussion relative à l'expédition du steamer "Artic" ?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Oui.

L'hon. M. FOSTER : L'item concernant l'entretien et les réparations des steamers et brise-glace de l'Etat prête le flanc à la critique ; cependant, nous laisserons voter tous ces crédits, excepté celui-ci, pourvu qu'il soit entendu que nous pourrons les discuter tous d'une façon générale, plus tard.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Les autres crédits sont votés.

L'hon. M. FOSTER : Cet article du budget ne l'est pas. Pour ma part, tout ce que je demande c'est qu'on réserve ce crédit et qu'on adopte les autres, avec l'entente qu'ils pourront être discutés plus tard, surtout celui qui a trait au steamer "Artic".

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons consacré trois jours à cet article du budget.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre peut lui consacrer trois autres jours, s'il le désire ;

mais, nous avons demandé des renseignements et nous ne laisserons pas voter ce crédit avant de les obtenir.

L'hon. M. BRODEUR : Quels sont ces renseignements ?

L'hon. M. FOSTER : Ils ont trait aux frais de voyage du ministre et à la réorganisation du bureau de la comptabilité. Le ministre nous a amusé par ses promesses réitérées, mais il ne les a pas encore tenues.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député était absent et il ignore que j'ai communiqué à la Chambre l'état de mes frais de voyage.

L'hon. M. FOSTER : Lesquels ?

L'hon. M. BRODEUR : Mes frais de voyage.

L'hon. M. FOSTER : Nous avons demandé trois états ; l'un a été déposé et les deux autres ne l'ont pas été.

L'hon. M. BRODEUR : L'état des frais de voyage des différents ministres qui ont assisté à la conférence coloniale n'a pas été déposé, me dit-on, mais le rapport concernant mes frais de voyage l'a été et il comprend mes dépenses à la conférence coloniale. Tous les renseignements relatifs à mes dépenses personnelles ont été communiqués à la députation, et il n'y a pas lieu de retarder l'adoption de ces crédits parce que l'état des frais de voyage des autres ministres n'est pas déposé.

L'hon. M. FOSTER : Trois importants rapports concernant le ministre et son département ont été demandés et un seul a été déposé. On aurait pu les communiquer au bout de cinq minutes, mais il y a près de deux mois qu'on retarde.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami a fait erreur. Tous les renseignements relatifs à mes frais de voyage et à ceux de mon secrétaire et du messager ont été communiqués à la Chambre. L'honorable député ne serait pas mieux renseigné sur mon compte, si les autres rapports étaient déposés.

M. SPROULE : J'avais un autre motif pour demander que ce crédit de $50,000 fût réservé. J'ai déclaré que nous ne possédions aucun renseignement concernant les services que rend et qu'a rendus dans le passé le steamer employé à la surveillance des eaux septentrionales du Canada, le coût de l'expédition et les bons résultats qu'on peut en attendre. Je sais qu'il y a dans nos rangs des députés qui désirent obtenir ces informations.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis prêt à les fournir. On ne me les a pas demandés parce qu'on ne veut pas qu'un seul crédit soit voté. Je voudrais savoir si les choses vont aller de ce train-là. Depuis quatre semaines, nous avons consacré quatre jours à l'article 209 du budget et nous n'avons pas encore adopté un seul item.

M. SPROULE : Nous en avons adopté plusieurs.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a pas fait une peinture fidèle de la situation. J'ai dit vrai quand j'ai déclaré que la Chambre a ordonné le dépôt de trois rapports et que le ministre n'en a communiqué qu'un seul. Tous les trois ont trait au ministre et son département. Il y a deux mois que nous demandons le rapport relatif à la comptabilité. Le ministre veut faire adopter son budget parce qu'il a déposé l'état de ses frais de voyage pendant une certaine période, mais non pendant une période différente.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas une période différente. L'honorable député avait demandé d'abord un état de mes dépenses depuis deux ou trois ans et cet état a été déposé. De plus il a demandé un état des dépenses des ministres qui ont assisté à la conférence intercoloniale.

L'hon. M. FOSTER : Je ne parle pas de cela, ce soir.

L'hon. M. BRODEUR : Je sais que l'opposition a décidé de ne pas laisser adopter un seul de ces crédits, et je désire exposer la situation sous son vrai jour devant la Chambre et le public. L'honorable député a demandé un état de mes frais de voyage lorsque j'ai assisté à la conférence coloniale. Cet état est inclus dans le rapport que j'ai déposé. L'honorable député ne l'a probablement pas lu. Il y trouvera un relevé de tous mes frais de voyage au cours des deux ou trois dernières années, ce qu'il a demandé dans sa motion. Je ne sais pas quels autres renseignements il pourrait obtenir sur mon compte, si l'autre rapport était déposé.

L'hon. M. FOSTER : Les autres rapports ont trait à une période entièrement différente.

M. A. A. McLEAN : Le ministre veut-il m'expliquer une inscription du rapport de l'auditeur général (page P—7) : " R. A. Wiallard, secrétaire particulier, avance dont il devra rendre compte, $1,000." Le ministre nous donnera peut-être des détails—est-ce de l'argent avancé en France, en Angleterre ou au Canada ?

L'hon. M. BRODEUR : A la conférence coloniale.

M. A. A. McLEAN : Alors, comment se fait-il que cette somme de $1,000 soit imputée sur l'exercice clos le 31 mars 1907 ? Je crois que le départ du ministre n'a eu lieu qu'après le 31 de mars.

L'hon. M. BRODEUR : L'argent a été avancé au cours de l'exercice de 1906-1907 et il a été imputé sur cet exercice. Notre

départ pour la conférence coloniale a eu lieu deux ou trois jours après que cette somme eût été avancée.

M. A. A. McLEAN : Je crois que le ministre devrait expliquer comment et pourquoi ces $1,000 ont été dépensés.

L'hon. M. BRODEUR : La somme a été avancée vers la fin du dernier exercice et l'auditeur général, lorsqu'il a préparé son rapport, a dû mentionner qu'on en rendrait compte, parce que mon secrétaire était absent à ce moment-là.

L'hon. M. FOSTER : Voici les détails concernant les deux motions relatives aux dépenses. L'une a été suivie du dépôt d'un état, l'autre ne l'a pas été, et elles ont trait à différentes périodes de temps. L'une se rapporte aux frais de voyage du ministre et de son secrétaire particulier jusqu'au 31 décembre 1907. Celle-ci n'a pas été suivie du dépôt d'un état. L'autre a trait aux frais de voyage de M. Wiallard, secrétaire particulier, et du messager Potvin, depuis le 30 de juin 1906. Le rapport que demandait cette motion a été déposé. Le deuxième rapport a été déposé, le premier ne l'a pas été.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'étais pas ministre du Revenu de l'intérieur à cette époque-là.

L'hon. M. FOSTER : Je me propose de critiquer les frais de voyage du ministre depuis le moment où il a commencé à se livrer à des gaspillages. Ils se ressemblent tous et mieux vaut les discuter en même temps. Toutes les dépenses sont, à mes yeux, les plus extravagantes qu'un ministre ait jamais faites. On a fait venir au pays tout un régiment d'individus afin d'établir un système de comptabilité. Dans ce but, on a importé à grands frais des comptables de New-York, et le ministre qui est l'auteur de ces dépenses devrait renseigner la Chambre avant de lui demander d'adopter son budget.

M. MONK : Je voudrais avancer les travaux en adoptant le budget, mais il est injuste de demander à la Chambre d'ouvrir des crédits considérables, lorsqu'on n'a pas déposé des rapports ordonnés depuis longtemps relativement au système de comptabilité et aux frais de voyage du ministre.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis surpris de voir que l'honorable député se tourmente tant. Le représentant de Toronto-nord disait tantôt qu'il avait demandé un état des frais de voyage du ministre et que cet état n'avait pas été déposé. J'étais sûr du contraire. Il prétend qu'il y a longtemps qu'il a demandé cet état et qu'il ne l'a pas encore vu. Il constate maintenant que l'état des dépenses depuis 1906 jusqu'au 31 de décembre 1907, a été communiqué, mais il se souvient qu'il a présenté une motion couvrant les deux années antérieures et il exige que le rapport soit déposé. Je n'ai pas eu connaissance de cette motion. Si le dépôt d'un état des dépenses de ces deux années-là, état qui ne concerne pas le département du Revenu de l'intérieur, est si important, je verrai à ce que cet état soit communiqué immédiatement.

Quant au système de comptabilité, les honorables députés ne s'imaginent pas la tâche qui a été accomplie. Le rapport est prêt.

L'hon. M. FOSTER : Vous nous avez dit cela il y a deux ou trois semaines.

L'hon. M. BRODEUR : En effet, j'ai dit qu'on le copiait et j'ai constaté, lorsqu'on l'a mis devant moi, samedi, que certains rapports manquaient. Il y en a 47, en tout. J'ai demandé où se trouvaient les rapports manquants, et on les cherche au département, afin de compléter la liasse. Demain je déposerai les rapports qui ont été copiés, s'ils sont indispensables.

M. MONK : L'organisation du nouveau système de comptabilité a coûté plus de $40,000. La Chambre a ordonné le dépôt d'un rapport afin d'apprendre ce qui s'est fait, et nous exigeons qu'on nous montre ce rapport, avant de poursuivre nos travaux.

L'hon. M. BRODEUR : Pourquoi n'adopterions-nous pas les crédits qui n'ont aucun rapport avec le système de comptabilité ? C'est parce que les députés de l'opposition ne veulent pas qu'un seul crédit soit voté.

M. MONK : En ce qui me concerne, cela n'est pas le cas.

M. BENNETT : On trouve l'inscription suivante dans le rapport de l'auditeur général :

Avance au ministre de la Marine et des Pêcheries personnellement, à son départ pour l'Angleterre, $2,915; payement à Nap. Potvin, messager, $150; payement à E. A. Wiallard, secrétaire particulier, $1,000; paiement d'une somme totale de $4,000, au ministre, à l'occasion de la conférence coloniale; louage de voitures etc., $733, total, $8,798.

A maintes reprises, le ministre a promis d'expliquer cette dépense de $8,798 mais, chaque soir, nous sommes toujours au même point et les renseignements nous manquent. Le ministre devrait fournir des explications complètes sur l'emploi de cette somme.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis prêt à en donner et, de plus, les comptes ont été déposés. L'honorable député trouvera dans le rapport tous les renseignements qu'il cherche.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre devrait avoir assez de bon sens et d'intelligence pour comprendre ceci. La Chambre et le public ont appris de sa propre bouche que tout son département était bouleversé et que le gâchis était si grand, dans le bureau de la comptabilité, qu'il a été obligé de faire

venir de l'étranger une armée de spécialistes pour tout remettre en ordre.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. M. FOSTER : C'est ce que le ministre a fait et les actes en disent plus long que les paroles. Cet aveu a été une surprise. Ayant notre ministère des Finances, nos vieux comptables, nos fonctionnaires au fait de nos méthodes, il était étrange que nous fussions obligés d'aller chercher à New-York des hommes grassement rétribués, de leur confier une tâche mal définie qui leur a permis d'engager des employés de troisième ordre qui ont été rétribués comme des employés d'élite. Le département a dépensé près de $50,000, tandis qu'il n'aurait pas dû dépenser un sou. Il doit y avoir au département assez de fonctionnaires pour tenir nos livres et nos comptes dans le meilleur état possible. En tout cas, nous ne devions pas aller chercher à New-York des comptables que nous aurions aisément pu trouver à Ottawa.

Il y a trois semaines, le ministre nous disait que le rapport était prêt à être remis aux copistes et, aujourd'hui, il est dans le même état et nous ne l'avons pas encore. Les dépenses personnelles du ministre sont la clef de toute l'affaire. Elles nous permettent de juger toute sa conduite, de même que le système de comptabilité est un indice d'une administration sage ou d'une mauvaise administration, parcequ'il faut un système efficace pour suivre la trace des millions que nous votons.

Nous pourrions donc refuser à bon droit d'adopter un seul crédit tant que ces deux points essentiels n'auront pas été éclaircis, Bien plus—à en juger par les renseignements que nous avons—et nous ne les avons pas tous—le ministre lui-même a l'habitude de prendre de fortes sommes, de les garder dans sa bourse pendant des mois entiers, de s'en servir pour ses fins personnelles et de les rembourser, lorsque le département de l'auditeur le met en demeure. Pourquoi porterait-il sur lui des deniers publics ? Dès qu'il a dépensé les sommes dont il avait besoin, il doit verser le surplus dans la caisse publique. En faisant ce qu'il fait, il a donné un exemple pernicieux à tous les comptables de chaque branche de l'administration. Il leur apprend à dépasser leur crédit, à garder l'argent, à le faire servir à leurs fins personnelles et à ne la rembourser que lorsqu'ils y sont obligés. Cela touche au ministre et au département à tel point que nous pourrions à juste titre refuser de lui voter un seul dollar tant qu'il ne se sera pas disculpé.

Le ministre est devenu prodigue dès qu'il eut mis le pied dans l'étrier, grâce à des circonstances que j'ignore. Lorsqu'il était président de cette Chambre, il dépensait avec une prodigalité dont aucun de ses prédécesseurs n'avait donné l'exemple et que son successeur n'a certainement pas prise pour modèle. A la tête d'un ministère, il a suivi la même ligne de conduite. Les députés de la gauche se sont toujours gardés de critiquer les dépenses des ministres dans un esprit mesquin. Mais les choses en sont rendues à un tel point qu'il faut censurer ces dépenses et mettre fin à ces prodigalités. C'est une abomination. Des ministres ont gonflé leur traitement, en prenant pour leurs dépenses des sommes plus fortes que celles dont ils pouvaient légitimement avoir besoin. Un ministre ne doit pas vivre comme un pacha. Il doit conserver une certaine dignité sans ajouter à son traitement par des dépenses excessives. On ne l'a peut-être pas fait, mais on semble l'avoir fait. Nous voulons connaître ces dépenses et savoir si elles donnent lieu de le croire, comme c'est mon avis.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M. Foster) déclare que j'ai l'habitude de prendre des fonds dans la caisse publique et de les faire servir à mon propre usage, et que j'ai été obligé de rembourser une partie de la somme. C'est l'accusation qu'il a portée.

L'hon. M. FOSTER : C'est à peu près cela.

L'hon. M. BRODEUR : Cette accusation est absolument gratuite et l'honorable député le sait.

L'hon. M. FOSTER : Je puis la prouver et je la prouverai à la Chambre.

L'hon. M. BRODEUR : C'est une assertion complètement inexacte. Les faits qu'il a sous les yeux le démontrent jusqu'à l'évidence, et cette insinuation est indigne de l'honorable député. Au moment de mon départ pour l'Angleterre, la Chambre n'avait pas ouvert de crédit pour les dépenses de la conférence coloniale. Mais il y avait une somme dont je pouvais à bon droit consacrer une partie à mes frais de voyage J'ai puisé des fonds à cette source et, lorsqu'on m'a remis la somme provenant du crédit affecté à la conférence, j'ai remboursé ce que j'avais pris sur l'autre crédit. J'allais à l'étranger représenter ma patrie dans une affaire importante. Je suis d'avis qu'un ministre de la couronne lorsqu'il remplit une pareille mission doit représenter son pays avec dignité. Si c'était à recommencer je ferais la même chose, car je ne voudrais pas attirer du discrédit sur ma patrie. L'honorable député suivrait peut-être une autre ligne de conduite, mais je crois que le public approuvera la mienne.

M. BENNETT : Le crédit de $14,000 destiné aux dépenses de la conférence a-t-il été ouvert avant celui de $2,915 qui figure à la page P—29 du rapport de l'auditeur général ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, mais longtemps après. Le crédit concernant la conférence a été ouvert plusieurs mois après notre départ.

L'hon. M. FOSTER : Quant à moi, j'entends m'en tenir à ce que j'ai dit, non pas aux paroles que le ministre me prête. J'ai dit que le ministre avait l'habitude de retirer de la caisse publique des sommes plus fortes que celles dont il avait besoin, de les garder des mois durant, puis de les remettre au Trésor. J'ignore à quelles fins il les fait servir. Mais je déclare qu'un ministre n'a pas le droit de toucher plus d'argent qu'il ne lui en faut dans la circonstance où il se trouve.

Il n'a pas droit de prélever $2,000, quand il a besoin de $1,000 seulement, et de garder en poche les autres $1,000 pendant quatre mois avant de les rembourser à la caisse publique. Et le ministre vient de nous avouer, en bon anglais, qu'il a pris un montant de $4,000 sur un crédit voté par le Parlement pour d'autres fins, et qu'il a restitué ce montant après avoir touché les $4,000 affectés à ses fins propres. Il doit voir dans quel état de confusion se trouverait la comptabilité publique si d'autres ministres devaient en faire autant. Le Parlement vote les crédits pour des fins spécifiques, et le ministre n'a pas le droit de détourner les crédits de leurs fins. Plus le ministre essaye de s'expliquer, plus il se condamne.

L'hon. M. BRODEUR : Pas du tout. L'argent que j'ai employé a été voté en partie pour les fins qui m'ont conduit en Europe, et j'avais parfaitement le droit de le prendre. J'ai pris $2,000 de ce crédit, et lorsque l'autre fut disponible, je remboursai le premier. C'est une simple opération de tenue de livre.

L'hon. M. FOSTER : Non.

L'hon. M. BRODEUR : Une simple affaire de forme, et l'honorable député (M. Foster) le sait bien. Il essaye de me salir pour me ruiner dans l'estime publique.

L'hon. M. FOSTER : J'essaye plutôt à laver les souillures dont il s'est couvert.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai jamais employé pour mes fins personnelles l'argent d'autrui qui m'était confié. L'argent que j'ai pris, j'avais droit de le prendre. Je l'ai dépensé dans l'intérêt public. Je ne l'ai pas employé à des fins illégitimes, et je n'ai pas été obligé de rembourser un sou. L'honorable député veut faire croire au pays que j'ai gardé dans mes poches pendant des mois des deniers publics dont je n'avais pas besoin. Il sait que son assertion n'est pas exacte. J'ai dépensé dans l'intérêt public tout l'argent que j'ai touché.

L'hon. M. FOSTER : Plus le ministre raisonne, plus il compromet sa cause. Osera-t-il dire de son siège, en sa qualité de ministre, qu'il a le droit, par exemple, quand le Parlement a voté $150,000 pour les brise-glace, d'en affecter $50,000 à des fins tout autres, pourvu qu'il rembourse plus tard. Est-ce sa prétention ?

L'hon. M. BRODEUR : Voici ce que je maintiens. Le Parlement consacre un montant d'argent pour les brise-glace. Je suis obligé de passer en Europe au sujet de la construction d'un brise-glace; ne suis-je pas autorisé à tirer sur ce crédit pour mes frais de voyage? Je maintiens que j'ai ce droit, et c'est ce que j'ai fait. Quand l'honorable député va jusqu'à m'accuser de malhonnêteté à ce sujet, il commet une grave injustice à mon égard, il se montre sous un jour très désavantageux pour lui-même. Il insinue, par exemple, que j'ai gardé des deniers publics par devers moi, et que j'ai engagé dans des spéculations, ou autre chose de ce genre, de l'argent qui m'était confié. Si quelqu'un peut se rendre coupable de telles indiscrétions, ce n'est pas moi; l'honorable député connaît peut-être quelqu'un qui pourrait se compromettre ainsi.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre me pose la question suivante: Si je fais voter $150,000 pour des brise-glace, et si je vais en Europe, puis-je prendre $2,000 ou $3,000 de ce fonds pour payer mes frais à la conférence coloniale ?

M. GALLIHER : Ce n'est pas ce qu'il a dit.

L'hon. M. FOSTER : Il a dit qu'il n'y avait pas de fonds disponibles pour payer ses frais de voyage à la conférence coloniale, et qu'il a emprunté au crédit de $150,000 qui avait été voté non pas pour des dépenses à la conférence coloniale, mais pour des brise-glace, et il tâche de se justifier en disant qu'il s'était fait voter un crédit pour les fins des brise-glace. Il avait le droit de prendre sur ce crédit juste ce qu'il lui fallait et pas plus qu'il n'a dépensé dans son voyage pour les fins des brise-glace. Mais le ministre lui-même a dit qu'il a pris cet argent parce qu'il n'en avait pas de disponible pour les fins de la conférence.

M. BOLE : Comment aurait-il pu aller à la conférence autrement.

L'hon. M. FOSTER : Il n'avait qu'à rester chez lui. Il y avait un moyen d'obtenir cet argent, mais il ne s'en est pas prévalu, parce qu'il était habitué à agir de la sorte.

M. BOLE : Voici une assertion gratuite.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable député (M. Bole) pourrait-il me dire de quelle façon elle est gratuite ?

M. BOLE : Vous n'avez pas cessé de faire des assertions injustes. Vous avez affirmé que le ministre avait pris des deniers publics dans sa poche pour les employer à ses fins personnelles.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai pas dit cela, mais j'ai dit qu'il avait employé à

d'autres fins des crédits votés pour des fins spécifiques.

M. GALLIHER: La dernière explication que le ministre a donnée en réponse à l'assertion qu'il n'avait pas le droit d'employer aucune partie du crédit voté pour les brise-glace est celle-ci: le Parlement ayant voté un crédit pour des brise-glace, et étant obligé d'aller en Europe au sujet de cette entreprise, n'ai-je pas droit de prélever sur ce crédit l'argent nécessaire à mes frais de voyage ?

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a dit que n'ayant pas d'argent pour aller à la conférence, il en a pris à même le crédit voté pour les brise-glace. Je demande au ministre s'il a dépensé ou s'il aurait dépensé $3,000 en frais de voyage pour ces brise-glace ?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas pris $3,000, mais $2,000 et j'en ai dépensé $1,500.

Sir WILFRID LAURIER : Je demande à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) si toute cette discussion n'est pas de l'ergotage ? Mon collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries passait en Europe pour prendre part à la conférence. Il nous a dit lui-même qu'à part cela il devait s'occuper d'un brise-glace, nouveau genre, nouvelle méthode. S'il n'avait pas été en Europe dans un but, il y serait allé dans l'autre. Il avait donc deux objets en vue en allant en Europe. Il avait un crédit spécial pour faire son voyage à la conférence, et un crédit général pour le brise-glace. L'honorable ministre n'est pas millionnaire ; il était appelé en Europe, et il n'avait pas d'argent. Le crédit pour la conférence n'était pas disponible, et il demande l'argent nécessaire au crédit destiné aux brise-glace. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a des scrupules à ce sujet. Si l'honorable ministre était allé en Europe au sujet des brise-glace seulement, l'honorable député n'aurait rien eu à dire.

L'hon. M. FOSTER : Sur la question de principe, non. Mais s'il a pris $4,000 et n'avait l'intention d'en dépenser que $1,000, je dis qu'il en a trop pris.

Sir WILFRID LAURIER : Mon collègue est allé en Europe dans un double but. S'il eut demandé doubles frais de voyages, les uns à un crédit et les autres à un autre crédit, il mériterait peut-être la critique. Il n'a pas fait deux voyages pour remplir ses deux missions ; il n'a fait qu'un voyage, et où est la différence s'il a demandé ses frais à un crédit plutôt qu'à l'autre ? Je n'y vois rien de répréhensible. L'honorable député peut critiquer l'emploi même des deniers, mais quand il critique la dépense, je crois qu'il ergote. Si le crédit pour les fins de la conférence avait été disponible quand mon collègue est parti du Canada, il en aurait probablement tiré ses frais de voyage, mais il n'était pas disponible, et il a puisé à autre source.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable premier ministre ne saisit pas le point. Un ministre qui administre un département ne doit pas faire de relâchement ni de souplesse. Il prend sa liste de crédits telle que le Parlement la lui a faite en vertu d'une loi, et il y trouve un crédit de $100,000 destiné à la construction d'un quai à un endroit et un crédit de $50,000 destiné à la construction d'une salle d'armes. Je ne crois pas qu'un ministre placé à la tête d'un département puisse être trop scrupuleusement sur ses gardes de ne pas prendre un sou affecté à la salle d'armes, et d'annuler la volonté du Parlement en affectant l'argent à d'autres fins quelconques.

Je crois que c'est la seule véritable attitude à prendre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne semble pas voir la distinction. Il aurait le droit sur un crédit de $100,000 voté pour briser la glace de prendre l'argent voulu pour son voyage en Europe au sujet de ces brise-glace. Un ministre qui affecte à des fins tout autres de $2,000 à $3,000 votés pour briser la glace tend à introduire dans son administration des méthodes de contrôle très relachées. Quand il payait ses frais de déplacement en disant aux compagnies de transport d'envoyer la note à Ottawa, qu'avait-il besoin de $2,000 en espèces pour le conduire à Londres ? Il n'en avait besoin ni pour voyager ni pour ses dépenses à la conférence. Le Gouvernement anglais a défrayé tout cela et l'a traité comme un prince. Il a parlé de sa dignité et de mon manque de dignité. Le fait d'être fastueux ne constitue pas une source bien intarissable de dignité ni un moyen de faire montre de sa dignité. Il n'y a pas de raison pour que le ministre, pendant les mois qu'il a été l'hôte du gouvernement anglais à Londres, ait dépensé ou ait eu besoin de garder dans ses poches la somme de $2,000, car il n'a pas pu d'ailleurs dépenser légitimement $2,000 pour les fins du pays. Pourquoi prendre tant d'argent ? Il ne se trouvait pas éloigné de tous les centres financiers, il n'était pas dans l'Afrique centrale ni en Afrique orientale. Il se trouvait tout à côté de la Banque de Montréal, où il pouvait obtenir en aucun temps $50, $100 ou $500. Son crédit était disponible dès la prorogration du Parlement, et il pouvait en déduire le montant tiré. Il n'est pas excusable d'avoir pris tant d'argent et de l'avoir pris sur un crédit différent. Moi comme membre de l'opposition et le premier ministre comme chef du Gouvernement devrions nous entendre d'emblée sur ce point, à savoir que quand le Parlement affecte des fonds à certaines fins, il est impossible de les employer à d'autres fins.

Sir WILFRID LAURIER : Les principes posés par l'honorable député sont justes.

J'admets qu'il ne peut pas détourner les crédits de leurs fins spécifiques. Mais l'honorable député pousse si loin l'immutabilité de ce principe qu'il tombe lui-même dans un abus ; il donne d'abord dans l'exagération, puis il énonce une doctrine qu'après réflexion faite je ne pense pas qu'il puisse lui-même respecter. Il dit que si le ministre eut voulu escompter à Londre un crédit qui n'était pas encore voté, il n'avait qu'à s'adresser à la Banque de Montréal. L'honorable député peut-il nous dire si le ministre eut pu obtenir des avances à la Banque de Montréal sur des crédits qui n'étaient pas encore sanctionnés ?

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Si le premier ministre m'a ainsi interprété, il n'a pas interprété ma pensée. Un ministre n'a pas plus droit comme ministre d'obtenir des avances d'argent qu'un particulier.

J'ai dit qu'en supposant que le ministre se soit fait le raisonnement qu'après avoir payé ses frais de transport, après s'être rendu au cœur même de Londres comme hôte du gouvernement anglais, où tous ses déboursés étaient payés pendant un mois ou deux, n'aurait-il pas agi plus convenablement en tirant au montant de $1,000, par exemple, sur le vote affecté au service des brise-glace, montant qu'il aurait probablement été obligé de dépenser en faisant ses recherches, et de rembourser ensuite la balance qu'il n'aurait pas dépensée ? Avant deux mois, son propre crédit aurait été disponible et il aurait pu escompter ce crédit à la banque pour les fins de la conférence.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis content que l'honorable député ne réitère pas sa déclaration et que je ne l'aie pas bien compris. Mais quand il lira le hansard, demain, il verra, je crois, qu'il s'est périlleusement rapproché de l'interprétation que j'ai donné de ses paroles. Que l'honorable député se mette pour un instant à la place de mon distingué collègue. Le Parlement l'invita à aller à la conférence de Londres. S'il n'y fut pas allé en cette capacité, il y serait allé pour des fins d'études au sujet des brise-glace. Il n'est pas de ces plus riches, et il lui fallut prendre l'argent voté par le Parlement. Le crédit voté pour la conférence n'était pas disponible, mais le crédit voté pour le service des brise-glace l'était. L'honorable député (M. Foster) prétend que si le ministre avait prélevé partie de ses $2,000 sur chacun des deux crédits, il aurait eu raison. L'honorable député doit s'apercevoir que son raisonnement est de la critique exagérée. L'honorable ministre ne voulant pas commettre une illégalité, demanda ses fonds au crédit qu'il avait parfaitement le droit d'escompter. Ce principe étant sain, quelle différence est-ce qu'il ait pris $1,000 plus ou moins. Le principe qui veut que les crédits votés par le Parlement ne soient pas détournés de leurs fins est sage, mais l'honorable député pousse la critique au delà des bornes du droit et de la raison.

L'hon. M. FOSTER : Nous aurons chacun notre opinion sur ce point.

Sir WILFRID LAURIED : Certainement.

M. LENNOX : Le principe est bien établi que le ministre peut tirer sur le fonds affecté au service des brise-glace pour le montant de ses dépenses à ce sujet et rien de plus. Le principal objet de son voyage était la conférence. De Londres, il passa en Allemagne pour étudier les méthodes de briser la glace, pour les fins de navigation hivernale, et il lui était loisible de demander au crédit voté pour le service des brise-glace le montant de ses dépenses à cet effet et rien de plus, allouant toutefois une latitude raisonnable. Il ne peut pas honnêtement puiser sur un crédit quelconque des fonds qu'il devra nécessairement restituer ; il pouvait prendre ce qui lui était amplement suffisant dans ce cas-ci, mais non une somme qui le forçait à rembourser la différence au crédit escompté.

L'hon. M. FOSTER : Une somme qu'il savait devoir être forcément remboursée.

M. LENNOX : Oui. On ne peut pas prétendre que nous avons voté $150,000 pour le service de la navigation hivernale, nous prévoyions des dépenses comme celles-ci, que nous trouvons au compte du ministre à la page P—29 du rapport de l'auditeur général :

Avance au ministre de la Marine et des Pêcheries pour son voyage en Angleterre, $2,000; prix du passage océanique du ministre et de sa suite, du Canada en Angleterre, $890; frais de wagons-dortoirs jusqu'à Saint-Jean, $25.

Le premier ministre peut-il nous dire si ces dépenses étaient prévues ? C'est cela qui s'appelle ergoter.

M. TAYLOR : Nous remarquons encore $1,150 pris sur le même crédit pour des frais de déplacement.

M. LENNOX : Peut-on avec quelque semblant de bon sens prétendre que le ministre pouvait honnêtement tirer $3,000 de ce crédit, pour défrayer son voyage avec sa suite en Angleterre ? Nous n'avons jamais songé, en votant $150,000 pour les brise-glace, à une telle application de ces fonds. Le premier ministre trouvera le sophiste chez son ministre de la Marine et des Pêcheries. Si ce dernier admettait franchement qu'il a commis une illégalité, nous pourrions avoir quelque égard pour lui, mais nous ne pouvons que protester quand il cherche à se justifier par des moyens insoutenables .

Sir WILFRID LAURIER : La question me paraît se résumer à une bien simple question de forme. L'honorable député (M. Lennox) a posé un principe que son collègue

(M. Foster) approuvera en disant qu'il est inadmissible, c'est-à-dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne pouvait pas tirer un sou de plus qu'il n'avait besoin.

M. LENNOX : Je me suis donné bien garde de ne dire rien de tel. J'ai dit qu'il pouvait prendre ce qu'il croyait raisonnable, par exemple $1,000, s'il croyait devoir en dépenser $800 ; mais il ne devait pas prendre ce qu'il savait ne pas devoir dépenser.

Sir WILFRID LAURIER : S'il en prenait plus que moins, il n'avait qu'à restituer. Quand des crédits de cette nature sont votés, le montant est placé entre les mains du ministre, et s'il les dépense entièrement, tout est dit, mais dans le cas contraire, il remet le restant. L'honorable député (M. Lennox) tombe aussi dans l'exagération. Quant à la formalité du prélèvement, l'honorable ministre s'est efforcé de respecter la loi, et il ne reste qu'à discuter le montant de ses dépenses. Je ne me compte pas pour une autoririté en fait de finances, et j'ai une haute opinion de l'habileté de l'honorable député (M. Foster) sur les questions de ce genre, mais il me semble qu'il a outrepassé les bornes de la saine critique.

M. BLAIN : Lorsque nous avons voté ce crédit pour le service des brise-glace, personne n'a soufflé mot de ce voyage projeté du ministre en Europe. Le ministre, à mon sens, n'avait pas le droit de prendre un seul sou de ce crédit pour son voyage. Cet abus est dangereux et provoquera le blâme sévère de la Chambre, et le public ne le tolérera pas. C'est une fausse doctrine qu'on énonce en disant qu'un ministre peut se payer un voyage en Europe à même cinq ou six crédits différents votés pour d'autres fins, et je ne crois pas qu'il se rencontre un précédent de ce genre dans notre histoire parlementaire.

Il ne vient pas subitement à l'esprit d'un ministre qu'il est appelé d'Ottawa en Europe, et advenant la nécessité d'un tel voyage, dans l'intérêt du pays, le Parlement du Canada a le droit de voter un montant libéral pour permettre à ce ministre de remplir ses fonctions avec distinction pour lui-même et pour son pays. Mais personne qui a de l'esprit de droiture n'approuvera le principe que parce qu'un ministre a diverses fonctions à remplir, il peut diviser ses dépenses et les attribuer à différents crédits qui n'ont jamais été votés à ces fins. Cet abus est intolérable.

M. MONK : Je ne suis pas aussi vieux parlementaire que beaucoup des honorables députés qui ont traité de cette question, mais si on adopte le principe posé par le ministre de la Marine et des Pêcheries, je prévois qu'il n'y a pas un seul crédit de son administration sur lequel il ne peut pas puiser ses frais pour un voyage en Europe. Ce crédit a été voté pour l'achat de brise-glace, et on n'a pas soufflé mot de voyage projeté du ministre lorsque nous l'avons discuté.

M. GALLIHER : Briser la glace pour le service de la navigation est une nouvelle entreprise au Canada, et l'honorable député (M. Monk) admettra qu'on ne pouvait pas tout prévoir ces détails en discutant le crédit.

M. TAYLOR : Le ministre aurait pu nous dire pour quelles fins il avait besoin de ce crédit.

M. GALLIHER : La Chambre pouvait conjecturer, je suppose, que le ministre ne négligerait rien pour assurer le succès de la nouvelle tentative. Je donne un exemple. Disons une municipailté qui va entreprendre la construction d'un système d'égouts. On adopte un règlement, on affecte un certain montant à l'entreprise, et le public qui vote l'argent doit nécessairement s'attendre à ce que le maire et les échevins aillent se renseigner dans les autres villes, afin d'avoir les meilleurs égouts possibles.

M. MONK : C'est affaire d'opinion. Bien que notre ville de Montréal ne soit pas un modèle d'administration elle n'envoie pas les personnes visiter les villes américaines sans une autorisation spéciale.

On ne s'arrête pas sérieusement à une dépense de quelques piastres ; mais quand nous autorisons ici une somme suffisante pour acheter un brise-glace je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire un voyage spécial en Europe à ce sujet. C'est un principe dangereux que je ne saurais admettre dans le cas du ministre de la Marine et des Pêcheries. Quand on demande ces crédits à la Chambre, chacun d'eux devrait, comme la chose se pratique en Angleterre, être accompagné d'une note explicative des sujets de dépense. J'approuve entièrement la prétention qu'on a émise ici ce soir d'obtenir tous les renseignements possibles sur la forte dépense engagée pour la réforme de la comptabilité du département. L'absence de renseignements sur les déboursés du ministre en Europe, est un motif suffisant de refuser de voter les crédits. Je crois même que le ministre joint l'impertinence à l'audace en nous demandant de voter $50,000 sans nous fournir les rapports voulus. Qu'il s'exécute, et il me trouvera pour ma part très disposé à voter les crédits.

M. A. McLEAN : Je vois qu'on a porté à deux autres comptes différents les $1,000 de frais de voyage de M. R. A. Wiallard, secrétaire particulier du ministre, à la page P—7 et à la page P—29. Le ministre devrait nous expliquer cette double inscription.

L'hon. M. BRODEUR : Le montant n'est pas inscrit deux fois ; les détails sont donnés à la page P-7 du montant porté à la page P-29 ; c'est la même inscription.

M. TAYLOR : Les $1,150 n'auraient jamais dû être pris sur le crédit voté pour l'achat du navire. Il y a parité entre ce cas et le prélèvement du montant qu'il a affecté

à ses dépenses personnelles. Les deux cas sont une infraction à toutes les règles du Parlement. Nous discutons en ce moment un crédit de $50,000 pour le service de la surveillance dans les eaux arctiques, qui figure au chapitre 209 relatif aux dépenses d'entretien et de réparations. Tous les autres item de ce crédit ont été votés, excepté ces deux-ci, et nous ne les voterons pas que le ministre ait déposé tous les documents demandés par le Parlement. Ces deux item se rapportant aux frais de voyage du ministre et aux déboursés se rattachant à la réforme de la comptabilité dans son département. Le ministre nous a dit il y a quelques jours que l'état demandé à ce sujet était prêt, mais qu'il y avait relevé des inexactitudes et l'avait renvoyé pour être corrigé.

L'hon. M. BRODEUR : Il manquait certains rapports.

M. TAYLOR : Nul doute qu'il faut le corriger, et il devra l'être bien des fois avant de satisfaire l'opinion de la Chambre.

Il y a dans le rapport de l'auditeur général un item indiquant que c'est une personne de Montréal, M. Kenneth Falconer, comptable expert qui a fait le travail. Et on lui a donné une rémunération de $40 par jour, ainsi qu'il appert à la page 77 à la page de l'auditeur général.

L'item suivant est celui de James M. Gunn et de W. B. Richards, qui ont reçu $75 par jour. J'ai devant moi le nom de la maison à laquelle a été confié ce travail. C'est la maison Gunn, Richards et Cie, ingénieurs et comptables, First National Bank Building, Chicago. Mais cet item est mis dans le rapport de l'auditeur général dans le but de montrer que c'est un citoyen de Montréal, M. Falconer, qui a fait le travail. Ce sont des jeunes gens qu'il payait $10.00 par semaine, et que le pays a payés $40 par jour, à part les frais de voyage et d'hôtel. Presque tous ces comptables ont reçu leur frais de transport de New-York à Ottawa, et ont reçu en outre le prix d'une pension à l'hôtel. Toute cette affaire est un vol du commencement à la fin, et on l'a mise dans le rapport de l'auditeur général de façon à nous faire croire qu'un citoyen de Montréal a fait la besogne pour $40 par jour.

L'hon. M. FOSTER : Un autre exemple du tripotage de l'intermédiaire.

M. TAYLOR : Et il y avait un jeune homme, payé à $500, par année, mais qui a retiré du département $30 par jour. Je connais très bien ce jeune homme de même que ceux pour lesquels il travaillait. Je connais ceux qui ont fait ce marché avec ce ministre, et cette dépense est faufilée dans le rapport de l'auditeur général comme si le travail avait été fait par un citoyen de Montréal recevant $40 par jour.

M. J. D. REID : C'est une attaque contre le ministre. Nous devrions avoir une enquête.

M. TAYLOR : C'est une attaque contre le département de la Marine. Je ne sais pas si c'est sous lui ou sous son prédesseur que l'affaire a été organisée, mais il y a eu certainement un tripotage quelque part et qui a bénéficié à quelqu'un. Nous voulons avoir les documents et tant que le département n'obéira pas à l'ordre de cette Chambre et ne déposera pas les pièces, nous ne voterons pas ce crédit.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déclaré que j'apporterais demain tous les documents demandés.

L'hon. M. FOSTER : Alors, laissons l'item de côté pour le moment.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai jamais eu d'objection à déposer tous les documents se rapportant à l'expertise des comptes. Voici quelles sont les circonstances. Pendant l'enquête faite par le comité des comptes publics, durant la session de 1906, il a été démontré que dans certains cas, il y avait des écarts dans les comptes. Je ne sais pas si c'étaient des erreurs commises par les fonctionnaires du département, ou si c'était la faute du système de tenue des livres ; mais il a été démontré que les livres n'étaient pas bien tenus, et je désirais beaucoup avoir un aussi bon système de tenue des livres que possible.

En outre, nous avons des fabriques à Sorel et à Prescott et des agences dans différentes parties du pays, dont quelques-unes sont dans la Colombie-Anglaise, sur la côte du Pacifique et sur la côte de l'Atlantique. J'ai découvert que dans les endroits où le Gouvernement avait des usines, les livres n'étaient pas tenus comme ils le sont généralement dans les bonnes maisons d'affaires. Mon honorable ami, qui est manufacturier, sait combien il est important, de savoir exactement, non seulement ce qui est produit dans la manufacture, mais aussi que chaque article soit manufacturé à aussi bon marché que possible. Non seulement il est important que nous connaissions ce que nous payons pour l'administration de l'usine et combien nous avons dépensé pendant l'année sur le crédit voté, mais de savoir aussi très exactement que tout l'ouvrage a été fait d'une façon aussi économique qu'en d'autres endroits. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) paraît trouver cela risible.

M. MONK : Je trouve risible que le ministre ait été obligé de dépenser $47,000 pour découvrir une chose aussi simple.

L'hon. M. FOSTER : On a bien permis à Merwin de faire payer double prix sur les marchandises qu'il a vendues.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai eu aucuns rapports avec Merwin.

M. TAYLOR : Le ministre se trompe. Le nom de Merwin est ici dans les comptes.

L'hon. M. BRODEUR : Non, c'est une des accusations que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) paraît vouloir porter contre moi, et cela démontre son esprit de justice.

M. TAYLOR : Alors le rapport de l'auditeur général n'est pas exact.

L'hon. M. BRODEUR : Ces achats n'ont pas été faits quand j'étais ministre.

L'hon. M. FOSTER : Mais le ministre est responsable des actes du département.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne veux pas me soustraire à aucune responsabilité. Sous ce rapport, je crois être aussi orgueilleux que n'importe qui. Il me fallait nécessairement connaître quelles étaient exactement les dépenses du département que j'aurais à administrer. Voilà pourquoi j'ai ordonné de faire cette enquête et de préparer un nouveau système de comptabilité. Je crois que cela aura l'effet d'indiquer là où la dépense est trop élevée. L'honorable député a dit que j'avais fait un marché avec MM. Gunn et Richards. Il se trompe.

M. TAYLOR : Non, je ne me trompe pas.

L'hon. M. BRODEUR : J'espère que l'honorable député acceptera ma parole. La seule personne avec laquelle j'ai été en relation dans toute cette affaire a été M. Falconer qui m'a été recommandé par des gens de Montréal. J'ai appris de M. Falconer qu'il avait pris le conseil d'experts étrangers dans ce genre de travail.

M. TAYLOR : Le ministre (M. Brodeur) a dit que devant le comité des comptes publics on avait trouvé que des erreurs avaient été commises dans la tenue des livres. Rien de tel n'a été prouvé ; mais ce qui a été prouvé, c'est que des vendeurs avaient fait des tripotages dans leurs ventes au département, Brooks & Co., Merwin & Co. et autres, et le ministre désirait cette enquête, non pas tant pour inaugurer un nouveau système de tenue des livres que pour se préparer un moyen de défense au cas ou il y aurait des révélations devant le comité des comptes publics ou dans cette Chambre. Je connais cette affaire du commencement à la fin et mon honorable ami (M. Brodeur) en apprendra encore davantage avant que la question soit réglée.

Nous voulons avoir la correspondance. L'année dernière, j'ai demandé si Gunn & Richards étaient chargés de ces travaux, et si le département déposerait les documents sur le bureau de la Chambre. Le ministre a répondu qu'il le ferait ; mais il n'a pas encore, jusqu'à présent, déposé aucune pièce. Je veux savoir où ces $45,000 de l'argent public sont allés, et si les services des jeunes gens que Gunn et Richards ont fait travailler pour $500 par année, sont payés par le pays comme des services d'experts à $20 par jour, avec en plus $4 et $5 par jour de pension et frais de transport complets de New-York à Ottawa.

L'hon. M. BRODEUR : On m'a demandé de déposer un très grand nombre de documents et j'ai mis des commis surnuméraires à les copier. J'ai, jusqu'à présent, déposé plusieurs de ces documents. Dans ce cas-ci, je constate que certaines lettres et rapports manquaient, et j'ai appelé l'attention du sous-ministre sur le fait, vu que je voulais avoir le dossier aussi complet que possible. Sur ce point, je prends la responsabilité complète. J'ai cru qu'il était nécessaire avant que je prisse la direction du départemnt de la Marine de voir comment il avait été administré antérieurement. Mes honorables amis de la gauche se rappelleront qu'il y a deux ans ils disaient que ce département était le plus corrompu de toute l'administration et le plus mal conduit. J'ai voulu me renseigner sur ces choses. Peut-être ai-je eu tort de trop écouter ce que mes honorables amis disaient.

M. TAYLOR : L'honorable ministre s'écarte de la question. D'abord, il a dit que cette enquête avait été rendue nécessaire parce qu'il avait découvert des différences dans la manière de tenir les livres. Maintenant, il nous dit que c'est parce que l'opposition avait accusé le département d'être un département corrompu. Nous avons trouvé en effet que c'était un département corrompu. Ce qui n'empêche pas le ministre de donner encore des commandes à Brooks et Merwin—on a acheté d'eux, l'année dernière, pour une valeur de $70,000 à $80,000—bien qu'il ait été prouvé qu'ils faisaient un profit illicite sur toutes leurs ventes.

Il dit que la seule personne qu'il connaît dans cette affaire d'expertise de comptabilité est M. Falconer. Est-ce que M. Gunn et M. Richards ne se sont pas consultés avec lui dans son bureau pendant que l'expertise se faisait?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne me rappelle pas avoir vu ces personnes. Je sais que quelqu'un est venu un jour dans mon bureau avec M. Falconer. Mon honorable ami (M. Taylor) paraît mieux informé que moi sur ce qui se passe dans mon département.

M. TAYLOR : Les fonctionnaires du département ne m'ont rien dit, mais je connais un peu les personens qui faisaient ce travail.

L'hon. M. BRODEUR : Comment mon honorable ami peut-il savoir alors que ces messieurs sont venus dans mon bureau?

M. TAYLOR : Je crois que ces personnes attesteront ce fait sous serment lorsqu'elles seront appelées devant le comité des comptes publics. Mais supposons qu'elles aient eu une conversation avec le ministre, il n'y a pas de mal à cela. Je constate seulement le fait que le ministre a dit qu'il ne connaissait dans toute cette affaire d'autre personne que M. Falconer, de Montréal. M. Falconer n'a pas fait le travail, il a été fait

par MM. Gunn et Richards, de New-York, auxquels on a payé $75 par jour pour les services du personnel qu'ils avaient engagé.

M. A. A. MACLEAN : Voici l'item dans le rapport de l'auditeur général :

Commission d'experts et son personnel: quatre hommes à $5 par jour chacun; cinq hommes à $4 par jour chacun; neuf hommes à $3 par jour chacun, pour différentes périodes entre novembre 1906 et le 31 mars 1907, $4,059; frais de voyage des experts et du personnel, de New-York à Ottawa, de Montréal à Ottawa, etc., dix-huit hommes, $1,533.

Je ne sais pas où ces personnes ont logé. Je trouve très extravagant de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries de faire venir de New-York des comptables lorsque nous avons au Canada des hommes plus capables d'exécuter ce genre de travail, et de leur payer des comptes de pension aussi énormes. On me dit que ces personnes logeaient dans un hôtel de $2 par jour.

M. TAYLOR: Deux d'entre eux logeaient dans une maison de pension dans cette ville où logeaient deux membres du Parlement, et j'ai pu obtenir beaucoup de renseignements.

M. BENNETT: Aucun livre ne sera lu par le public avec une plus grande avidité que le compte rendu de l'enquête par le comité des comptes publics de 1908, durant laquelle des témoins sous serment ont déclaré qu'il n'y a pas de mal à voler le Gouvernement. C'est ce que deux témoins, deux personnes qui sont payées par le pays pour ne rien faire, et qui, cependant, fourrent l'argent dans leur gousset, en s'excusant que lorsque tout le monde vole, elles ont droit de voler aussi. Le ministre met le blâme sur les malheureux fonctionnaires quand il est lui-même la tête et l'auteur de tous les méfaits de ce département.

Demain, on établira devant le comité des comptes publics un cas dans lequel des comptes ont été certifiés dans le département de la Marine et qui sont à leur face même des vols évidents, des comptes certifiés par un fonctionnaire de son département. Tout le monde sait que le fonctionnaire du département n'appose pas son visa à ces comptes librement et de sa propre volonté, mais qu'il le fait sur les ordres du ministre sous la pression d'amis politiques. La Chambre me permettra de donner un échantillon qui sera mis au jour.

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Attendez que le comité fasse son rapport.

M. BENNETT: Si l'honorable premier ministre veut se rendre demain à la séance du comité des comptes publics, je crois qu'il y verra un exemple qui l'édifiera, et de ce qui se passe dans le département de la Marine et des Pêcheries. "*Ab uno disce omnes.*"

M. WILLIAM JACKSON: Je veux demander au ministre s'il est vrai qu'en outre des salaires payés à ces experts, il payait leur pension à Ottawa.

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. W. JACKSON: Alors, je crois qu'il est du devoir du ministre de la Marine et des Pêcheries de donner des renseignements au sujet de ce que l'on a payé. Le Gouvernement payait-il à ces personnes une certaine somme par jour sans s'occuper de ce qu'ils payaient réellement eux-mêmes?

L'hon. M. BRODEUR : Ils étaient obligés de produire les pièces justificatives.

M. W. JACKSON: Je crois que si ces pièces sont produites, elles ne correspondront pas avec le rapport de l'auditeur général. Trois de ces comptables ont logé dans la même maison que moi pendant la dernière session, et je mets au jeu mon mandat qu'ils n'ont pas payé plus d'un dollar par jour de pension.

L'hon. M. BRODEUR : Je suppose que mon honorable ami pourra me donner les noms de ces personnes ?

M. W. JACKSON: Je lui donnerai les noms quand le temps sera arrivé. Lorsque je verrai les pièces justificatives en vertu desquelles les comptes ont été payés, je ferai la preuve de tout ce que je dis.

L'hon. M. BRODEUR : Si ces personnes ont volé le Gouvernement, je désire tout autant que mon honorable ami qu'elles soient punies. Si elles ont obtenu de l'argent sous de faux prétextes, je ne veux pas les défendre en aucune manière.

M. BENNETT : Le ministre dit qu'il ne veut pas défendre des gens qui ont obtenu de l'argent sous de faux prétextes. N'a-t-il pas été prouvé devant le comité des comptes publics, sous serment, qu'un homme s'était fait payer $200 environ pour certains travaux qu'il n'avait jamais faits?

M. SINCLAIR: N'a-t-il pas été renvoyé?

M. BENNETT: Il a été renvoyé, mais pourquoi ne lui a-t-on pas fait remettre l'argent qu'il avait volé au pays? Dans le cas des recenseurs dans Simcoe-est, n'ai-je pas prouvé que ces gens n'avaient jamais payé $3 par jour de pension? Et cependant, le Gouvernement n'a jamais fait aucune tentative pour se faire remettre l'argent. Le Gouvernement n'ose pas poursuivre ces personnes, parce qu'elles en connaissent trop long.

M. J. D. REID: Lors de l'enquête dans l'affaire Merwin devant le comité des comptes publics, le ministre n'a-t-il pas employé le vert et le sec pour nous combattre?

On a déposé devant le comité un compte de Merwin, examiné et certifié par un fonctionnaire de l'administration qui disait que

les prix en étaient justes et raisonnables. Le ministre a fait tout en son pouvoir pour nous empêcher d'avoir une enquête lorsqu'il savait au fond de son cœur que Merwin volait le pays. Mais lorsqu'il a vu que nous avions assez de preuves pour dévoiler toute l'affaire, alors il a battu en retraite et a accordé une enquête. Nous avons prouvé que Merwin faisait un profit de 187 p. 100. Voilà, un autre cas dans lequel le ministre avait fait un marché personnel avec les vendeurs. Il avait consenti à payer quelques-uns de ces comptables à raison de $75 par jour et en outre, leurs frais d'hôtel à Ottawa. Le ministre sait dans le fond de son cœur, qu'il n'y a pas une maison à Ottawa où la pension coûte $5 par jour ; cependant, des gens ont présenté des comptes de $5 par jour et on les a payés. Lorsqu'il a payé ces comptes, le ministre savait dans son for intérieur qu'ils étaient faux et que le pays était volé de la différence entre ce qu'ils payaient et ce qu'ils avaient payé eux-mêmes. Le ministre sait que lorsqu'il accordait $30 par jour à ces personnes pour leur pension, ces dernières ne payaient pas deux dollars par jour. C'est une ignominie que d'avoir payé de tels comptes. On a accordé à ces personnes $5 par jour de pension à Ottawa, lorsqu'il n'y a pas un endroit dans la ville où elles auraient été obligées de payer autant.

M. TAYLOR : Il n'y a pas de pièces justificatives ; il n'y a qu'un simple compte de tant par jour certifié comme juste et raisonnable par un fonctionnaire du département.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas de pièces justificatives ?

M. TAYLOR : Non.

L'hon. M. BRODEUR : C'est la première fois que j'entends dire qu'il n'y a pas de pièces justificatives.

M. TAYLOR : Le ministre ne devrait rien dire qui ne soit absolument exact.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne vois pas comment l'auditeur général aurait pu payer des comptes auxquels n'auraient pas été attachées des pièces justificatives.

M. TAYLOR : Sur le certificat des fonctionnaires.

M. J. D. REID : Merwin a été payé de la même manière.

L'hon. M. BRODEUR : L'auditeur général pouvait payer ce compte certifié juste et raisonnable, à moins qu'il n'eut raison de croire que les prix n'étaient pas justes et raisonnables.

M. J. D. REID : Il n'y a aucun doute qu'il y a eu du tripotage ou des vols de même genre dans ce cas-ci. Nous avons vu des choses semblables auparavant dans le ministère de la Marine, mais l'on a jamais changé de fonctionnaires ou de fournisseurs. Le département a encore aujourd'hui les mêmes fonctionnaires et les mêmes fournisseurs.

L'hon. M. FOSTER : Et les mêmes tripotages.

M. TAYLOR : A la page P—95 du rapport de l'auditeur général, on voit que Brooks et compagnie ont vendu pour $56,000 valant de marchandises, et Geo. Merwin pour $51,000, ce qui fait un total de plus de cent mille, que ces marchandises ont été achetées sans qu'aucune soumission ait été demandée, et que les comptes ont été certifiés par les mêmes fonctionnaires. Ces comptables ont été amenés de New-York, de même que M. Falconer, l'agent de Gunn, Richards et compagnie, que l'on a fait résider à Montréal pour lui permettre d'empocher ces derniers, mais tout le monde sait que c'est un Américain. Voici les mêmes farceurs et la preuve a été faite qu'ils sont des farceurs ; voici Brooks et Merwin qui vendent pour $100,000 de marchandises jusqu'au 31 mars. Le ministre ne peut pas nous demander de voter des crédits tant qu'il ne nous aura pas donné de renseignements au sujet de ces $40,000.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le seul article en discussion est celui de $80,000 pour l'entretien des vaisseaux, etc.

L'hon. M. FOSTER : La question que nous discutons est beaucoup plus importante que cet item ; il s'agit de savoir si nous devons voter des crédits au département de la Marine.

M. MONK : Pour ma part, je ne veux pas en voter tant que les documents n'auront pas été déposés sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. BRODEUR : Dîtes-nous quels sont ces documents que vous voulez avoir ; on en a demandé quinze environ ; et je les fais copier dans le moment aussi rapidement que possible. J'en ai déposé plusieurs depuis quelques jours.

M. MONK : Je suis disposé à voter d'autres crédits que ceux de la Marine.

L'hon. M. BRODEUR : Je déposerai demain tous les documents qui auront été copiés.

M. MONK : Je consentirai à voter les crédits d'un autre département.

M. BENNETT : Prenons le département de la Justice.

M. J. D. REID : Nous avons voté de l'argent sans explication, l'année dernière, et maintenant nous découvrons qu'on l'a employé à d'autres fins.

M. BENNETT : Le Gouvernement doit admettre que l'opposition a certains droits dans cette Chambre. Voici le chef d'un

département qui dépense le plus d'argent, dont l'administration est soumise en ce moment à une enquête devant le comité des comptes publics et qui se continuera tous les jours pendant les deux ou trois mois qui vont suivre, si la session dure aussi longtemps que cela, et l'on ne veut pas nous donner le rapport sur lequel cette dépense est basée ; de plus, un honorable député a porté une accusation de fraude directe et désire prendre connaissance des pièces justificatives. Le premier ministre doit voir que notre prétention est juste.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois pas pourquoi dans ce cas-ci nous ne suivrions pas la pratique ordinairement suivie dans des circonstances semblables. L'opposition désire avoir certains renseignements qu'elle a droit d'avoir et qu'elle doit avoir, et dans l'intervalle, nous pouvons réserver cet item, afin que la question en litige soit débattue à fond. Il faut que les subsides soient votés pour que le service public continue à se faire.

L'hon. M. FOSTER : La méthode dont parle l'honorable premier ministre est celle que l'on suit généralement lorsqu'il ne s'agit que d'un renseignement désiré, et que l'on ne peut obtenir immédiatement, mais si la gauche a raison, la question est ici beaucoup plus grave, et l'honorable premier ministre admettra qu'il peut y avoir des cas dans l'administration d'un département qui justifient la Chambre de ne pas voter les crédits que le ministre demande. Nous avons demandé des renseignements qui ne nous ont pas été donnés, et nous avons parfaitement le droit de dire qu'il nous faut avoir ces renseignements avant de voter d'autres crédits au ministre. Si un autre ministre est prêt à demander le vote de ses crédits, qu'il le fasse. Les documents que nous demandons peuvent être d'une nature si grave que la Chambre pourrait refuser de voter de nouveaux crédits au ministre, et conséquemment il n'est pas juste de dire que cette discussion se fait sur un item qui pourrait être réservé.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami suppose un cas très extrême de refus par la Chambre de voter les crédits à un ministre ; mais il faut que le service public s'exécute, et pour cela il faut voter l'argent nécessaire, et si l'opposition croit qu'elle ne doive pas accorder plus d'argent à ce ministre, elle peut suivre la pratique anglaise et proposer lors de l'adoption du budget en dernière épreuve la réduction du traitement du ministre, ce qui signifiera qu'elle n'a pas de confiance en lui. Si la gauche s'oppose absolument à la dépense de cet argent, c'est une autre affaire. Mais si elle veut dire qu'elle n'a pas confiance dans le ministre, elle pourra exercer la prérogative que je lui a indiquée. Si nous ne voulons pas siéger jusqu'à dimanche, nous devrions voter quelques crédits. Il n'est pas plaisant pour mon honorable ami de rester ici ; je suis dans une situation différente, car je demeure dans la ville d'Ottawa et il ne me fait pas de différence d'être ici ou de ne pas y être.

L'hon. M. FOSTER : Vous avez sur nous cet avantage.

Sir WILFRID LAURIER : Mais j'aimerais entrevoir le jour qui marquera la fin de cette session, car je veux, moi aussi respirer un peu l'air frais à la campagne. Que nos adversaires nous permettent donc d'expédier les affaires publiques.

L'hon. M. FOSTER : Nous devons être justes quand il s'agit d'imputer à quelqu'un le fait de mettre des entraves à l'expédition des affaires qui concernent le Canada. Ce n'est pas l'opposition qui pèche sous ce rapport. Il y a deux mois, la Chambre ordonnait le dépôt d'un certain rapport, et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries veut maintenant faire adopter les crédits relatifs à son département, quand il n'a pas même obéi à cette injonction de la Chambre. Nous croyons qu'un tel procédé ne devrait pas être toléré ici. L'adoption des subsides en dernière épreuve est une procédure excellente, mais mon honorable ami n'ignore pas que lorsqu'on demande cette adoption, les membres de cette Chambre peuvent oublier des détails se rapportant à certains crédits.

Sir WILFRID LAURIER : Il suffira à l'honorable député de jeter un coup d'œil sur les crédits en question maintenant pour constater qu'ils contiennent un grand nombre d'item qui pourraient donner lieu à discussion. Si je ne me trompe, ces prévisions ont été soumises à la Chambre depuis trois semaines, et nous n'avons pas encore adopté le moindre crédit.

L'hon. M. FOSTER : Il y a environ trois semaines que notre travail est retardé, parce que le ministre n'a pas encore déposé l'état demandé.

M. SPROULE : Le premier ministre dit que nous devrions voter ces crédits, mais dans chacun de ces derniers nous constatons qu'il existe quelque chose de radicalement mauvais quant à ce qui a donné lieu aux dépenses mentionnées, ou quant à la façon malhonnête dont les deniers publics ont été dépensés. Dans le cas de Merwin le ministre et ses amis ont voulu par tous les moyens possibles nous empêcher de connaître les détails dont nous avions besoin et qu'on nous a fournis à la fin, mais après beaucoup de tergiversations.

C'est alors que nous avons constaté qu'il y avait des agents agissant pour le compte du département qui recevaient une gratification de 150 à 200 p. 100 sur tous les achats qu'ils faisaient ; l'ensemble des achats effectués a monté à environ $1,000,000. Quand tout cela fut mis à jour, nous avons cru qu'on allait mettre un terme à cette prati-

que-là. Mais cette année encore nous voyons que les agents en question procèdent toujours d'après les mêmes principes.

Arrive ensuite l'achat des approvisionnements pour un navire brise-glace pour le même département; nous voyons qu'on a payé dix fois le prix pour les articles fournis. Ces factures-là ont-elles été acquittées? Nous savons que ces marchandises ne pouvaient être achetées à ces prix-là d'une façon honnête, et le ministre aurait dû connaître ce détail. Il a réorganisé le système de comptabilité de son département; il a payé jusqu'à $75 par jour d'appointements plus $5 par jour pour frais de pension à ceux qui l'ont aidé dans cette réforme. En nous enquérant des détails de cette affaire, nous avons constaté que nul de ces gens-là n'avaient payé pareille somme pour leur pension. Si l'on tient compte de cet état de choses qui existe dans les différentes divisions de ce ministère, pourquoi adopterions-nous un seul de ces crédits tant que le ministre ne nous aura pas fourni tous les détails s'y rapportant?

M. BLAIN: M'est avis que, ce soir, le ministre a fait piètre figure au sujet des comptes de son département, cela semble plutôt étrange. Il a dit à maintes reprises qu'il avait organisé une comptabilité de premier ordre dans son département. Nous avons dépensé $42,000 en vue de cette réforme, et nous avions bien raison d'espérer que le système serait grandement amélioré. Nous n'avons rien à redire si l'on dépense libéralement des deniers publics pour la fin que je viens d'indiquer. Mais que constatons-nous? Le ministre obligé de répondre à ceux qui critiquent ses actes, ne sait pas lui-même si la comptabilité suivie est conforme aux principes adoptés par les hommes d'affaires; le sous-ministre l'informe qu'on n'a pas gardé de pièces justificatives à l'égard des factures en question. Ne semblerait-il pas au ministre lui-même que cette seule déclaration devait éveiller un soupçon chez les membres de la gauche, et les engager à refuser de voter d'autres crédits à ce département tant que tous les documents se raportant à cet item et aux autres n'auraient pas été déposés?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a plusieurs crédits qui embrassent plusieurs item, et si la Chambre voulait me fournir l'occasion d'expliquer ces derniers, je consentirais à remettre à plus tard un item de chacun de ces crédits, afin que la Chambre puisse avancer son travail.

M. MONK : Il me semble que le ministre n'est aucunement raisonnable. Dans les circonstances ordinaires, on pourrait accepter la proposition du premier ministre ; cette nuit, on constate pour la première fois que ces renseignements-là ont été demandés. Je dois avouer que l'habitude d'adopter des crédits, en en réservant un pour discussion ultérieure, est excellente. Il en résulte que des crédits sont votés sans examen suffisant, et souvent même certains crédits sont mis en discussion en l'absence de ceux de nos collègues qui voudraient des renseignements. Il appartient à l'honorable ministre de s'excuser auprès de la Chambre, puisque nombre de députés lui avaient fait connaître que s'il voulait faire adopter les crédits de son département, il devait fournir tous les renseignements demandés à propos de cet item. Il s'agit d'une question qui le concerne personnellement ainsi que le système de comptabilité suivi par son département. Nous l'avons averti que s'il ne fournissait pas ces détails, nous ne pourrions consentir à l'adoption du crédit mentionné.

L'hon. M. BRODEUR : La dernière fois que le budget de mon ministère est venu en délibération, rien n'a été fait, parce que l'opposition réclamait le dépôt de certains documents qui devaient être fournis par les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur. Mais il ne s'agissait pas alors de l'urgence de déposer ces documents-là.

L'hon. M. FOSTER : Si mon honorable ami veut lire les débats, il constatera que l'autre jour, quand j'ai demandé le dépôt des rapports en question, en mentionnant spécialement celui qui nous intéresse le plus, à l'heure actuelle, je lui ai dit ouvertement qu'il lui fallait nécessairement déposer sur le bureau de la Chambre les états en question, s'il voulait faire adopter son budget.

M. MONK : Lorsque l'honorable ministre a su, d'après nos déclarations, que nous voulions le dépôt du rapport relatif à cette dépense de $50,000, faite sous le prétexte de changer la comptabilité dans son département, il aurait dû être prêt à nous soumettre un autre item. Mais il ne lui convient pas à une heure du matin de proposer à la Chambre d'adopter des parcelles du budget du ministère de la Marine, sans explication aucune ; cela semble indiquer que le ministre ne se rend pas compte de la décision à laquelle nous nous sommes arrêtés. Je resterai à mon poste jusqu'à cet après-midi avant de permettre que ce principe passe en pratique. Je voterai d'autres crédits, mais pas ceux-ci.

M. J. D. REID : Ce crédit relatif aux travaux exécutés par les experts se rapporte à chacun des item du département. Il est absolument nécessaire de connaître la nature de ce crédit, et le ministre se montre absolument injuste en nous demandant d'adopter les crédits soumis avant que la Chambre soit en possession des documents promis.

M. TAYLOR : Ce crédit se rapporte aux dépenses du steamer qui a fait une croisière dans les eaux septentrionales. Il n'y a pas bien longtemps que je citais à la Chambre un extrait d'un discours prononcé récemment par le ministre de l'Agriculture

(M. Fisher), dans lequel il déclarait : Pourquoi un réformiste désavouerait-il cette dépense, quand au cours de l'exercice 1894-95, la dépense qui provoqua alors de vives protestations, s'éleva à $105,000 ; en 1895-6 à $12,830 et en 1896-97 à $11,588 ? Cela démontre quelle foi on peut avoir dans les déclarations des ministres en général. J'ai devant moi l'état indiquant les dépenses que nous a occasionné ce steamer, et qui représentent pour neuf mois $63,000.

M. BENNETT : Quel navire ?

M. TAYLOR : L'" Arctic ". Si vous ajoutez à tout cela un tiers, ce qui représenterait environ $84,000 pour l'exercice ; le ministre dit, cependant, que cette dépense-là ne s'élevait pas à plus de $11,000. Qu'on me permette d'exposer des item mentionnés à ce compte. Je citerai ce qui suit à la page P—34 du rapport de l'auditeur général :

Appointements du personnel technique et professionnel : Fabien Vanasse, historiographe, neuf mois d'appointements au 31 mars 1907 à $125 ; arriérés sur l'exercice 1905-1906, $200, ensemble $1,325.

Où était la nécessité d'avoir un historiographe à bord de l' " Arctic " pour accompagner l'expédition dans les eaux du Nord ? Le ministre de l'Agriculture a dit à Sherbrooke que la dépense ne représentait que la somme de $11,500, mais nous constatons maintenant, d'après le rapport de l'auditeur général, qu'on a dépensé $63,000 pour neuf mois. Où était la nécessité d'amener un historiographe?

Sir WILFRID LARIER: Dîtes-vous qu'un historiographe était inutile?

M. TAYLOR : M'est avis que le capitaine Bernier suffisait à cette tâche.

M. J. D. REID : Existe-t-il un rapport de l'historiographe ?

L'hon. M. BRODEUR : Il travaille à l'élaboration de son rapport. Nous avons retenu les services d'un historiographe, parce que l' " Arctic " avait fait certaines découvertes; j'ajouterai que ce navire a visité des îles découvertes depuis nombre d'années. Il faut faire des recherches à propos de toute nouvelle découverte et écrire l'histoire complète de ces îles.

L'hon. M. FOSTER : Tient-on des archives dans chacune de ces îles-là?

L'hon. M. BRODEUR : On y a trouvé des cairns qui indiquent que les îles en question avaient été visitées déjà par d'autres navigateurs, et les objets qu'ils y ont laissés. Dans la plupart des cas qu'on m'a fait connaître, tous ces détails correspondent parfaitement au contenu des rapports déjà publiés.

L'hon. M. FOSTER : Qu'est-ce que faisait Vanasse quand il trouvait ainsi un monument ?

L'hon. M. BRODEUR : Il s'enquérait de tous les détails relatifs à ce monument-là.

L'hon. M. FOSTER : Que faisait Vanasse quand il lui arrivait de trouver tel monument ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ignore s'il était lui-même, dans ces cas-là chargé de l'expédition.

L'hon. M. FOSTER : L' "Arctic" a fait escale à certains endroits et, immédiatement, Vanasse est descendu pour rechercher les monuments en question. Qu'on nous démontre donc comment il a pu atteindre un de ces derniers, et ce qu'il a fait après cette découverte.

L'hon. M. BRODEUR : Je suppose qu'il recherchait la nature de ce monument-là, dans quelles circonstances il avait été érigé et tous les détails qui s'y rapportaient.

M. TAYLOR : Le "Star", de Toronto, ce journal qui a reçu hier du Gouvernement $150 pour une annonce relative à certains endroits de villégiature, a publié un récit de cette expédition préférable à celui que M. Vanasse pourrait faire. Voici ce que le "Star", de Toronto, organe officiel du Gouvernement, disait à propos du voyage du capitaine Bernier. Je sais que le premier ministre s'intéressera à ces détails.

Sir WILFRID LAURIER : Lisez.

M. TAYLOR (lisant) :

Le capitaine Bernier est de retour des régions arctiques d'où il a rapporté un rhume bien sérieux et des nouvelles en abondance pour les journalistes. Les découvertes réelles qu'il a faites dans ces régions de glaces, sont étiquetées de façon à ne laisser subsister aucun doute quant au pays auquel appartiennent ces îles-là.

Depuis un grand nombre d'années le capitaine Bernier chérissait l'espoir de découvrir le pôle nord, mais ce dernier est bien éloigné; tout le monde, cependant, reconnaît que si jamais le pôle révèle ses secrets, ce sera la conséquence du courage indomptable du capitaine Bernier. Telle a été la persévérance de cet homme courageux dans cette entreprise, que les efforts qu'il a faits auprès du Gouvernement, il y a à peine un an, ne lui ont pas permis de prendre un seul instant de repos. Il ne s'est pas laissé abattre par la faim, par le froid horrible de ces régions polaires. Il ne pouvait ouvrir un journal sans y lire le récit de vaisseaux ayant péri dans ces régions; cela ne l'a pas effrayé et ne l'a pas empêché de déployer un zèle inlassable pour recueillir des souscriptions en faveur de son projet. Depuis des années et des années le capitaine Bernier a soumis à l'attention publique de nouveaux projets pour atteindre le pôle nord, tout en supportant d'un esprit joyeux les inconvénients d'un voyage difficile dans ces régions-là. A l'heure qu'il est ses explorations l'ont mis en vedette auprès des Communes d'Ottawa où le capitaine est considéré comme un découvreur remarquable au point de vue du vote. C'était tout un spec-

tacle pour les quasi-aveugles de voir ce brave navigateur à la chambre n° 16, ayant à la main sa pipe et racontant l'une de ses histoires des mers polaires.

M. BENNETT : Je me lève pour faire une correction ; le capitaine ne fume pas et il est injuste qu'on remarque cela.

M. TAYLOR (lisant) :

Pour l'encourager dans tous les périls qu'il devait rencontrer—ce silence des régions arctiques qui n'est troublé que par les phoques, au milieu de cette nuit arctique qui se prolonge à tel point qu'une partie de cartes déjà commencée doit durer six mois, ces aurores boréales du nord dont l'éclat n'est tempéré par la lumière d'aucune lampe—pour l'encourager ainsi, contre tous ces périls, c'était, nous le répétons, un spectacle historique. Aussi la chambre n° 16 se remplissait-elle. Le capitaine a tracé son chemin en dépit des entraves que plusieurs gouvernements doivent surmonter, et il a réussi à obtenir un crédit. Grâce à ce dernier, on a acheté et approvisionné l'" Arctic ". Ce navire a traversé l'Atlantique sous sa propre vapeur, le capitaine lui-même dirigeant la manœuvre, aidé en cela par un certain nombre de journalistes français. Cette traversée fut un grand succès.

On servait quatre repas par jour et l'on donnait une ration supplémentaire d'eau de vie à l'équipage, toutes les heures. On a constaté que le capitaine avait établi son droit de conduire son navire partout où un homme peut vivre de pemmican, de pâtés de foie gras, de truffes et de certains autres aliments nécessaires à la subsistance. Le pôle n'a pas révélé son secret au capitaine Bernier, secret qu'il conserve encore précieusement comme un trésor.

Le capitaine n'a pu mettre à exécution son projet ingénieux de s'avancer jusqu'à 350 milles au nord-ouest du pôle, pour se laisser ensuite dériver par la banquise jusqu'au pôle. Il n'a jamais été capable de réaliser son rêve de hisser le drapeau d'Angleterre au sommet même du globe. Il n'a rien fait de tout cela, mais, après tout, l'" Arctic " n'est ni plus ni moins que le géant des mers polaires. Le capitaine Bernier n'a pas découvert le pôle, mais il peut découvrir, même les yeux fermés, une île. Qu'importent les dangers que présente la banquise? le capitaine Bernier est de taille à les surmonter. Il indique du doigt la route à parcourir, en faisant remarquer qu'à tel point, il se trouve peut-être une île, et avant qu'on ait prononcé le nom de Jack Robinson, c'est-à-dire en moins d'une seconde, soit dans un laps de temps plus raccourci que l'université de Toronto n'en peut prendre pour conférer le degré de L.L.D. à un visiteur distingué, le capitaine Bernier met le doigt sur l'île en question, en indiquant la latitude et la longitude mentionnées dans la carte; il fait observer aussi que le drapeau britannique a flotté au-dessus de la plus haute banquise dans cette partie du monde. Le capitaine Bernier est le plus grand découvreur d'îles qu'on puisse trouver et il se vante d'avoir baptisé la plupart de ces dernières. Avec sa vitesse surprenante—quatre nœuds à l'heure—sous pression intense l'" Arctic " peut découvrir n'importe quelle île dans sa route. Le capitaine Bernier ne peut ignorer ces îles, si l'on ne veut rien dire du fait que ces îles-là sont généralement couvertes de glace, ce qui est de nature à les soustraire à l'œil d'un observateur moins vigilant.

Voilà ce que publiait le " Star," de Toronto, dans un article éditorial.

Sir WILFRID LAURIER : Je croyais que l'honorable député citait une brochure préparée par les conservateurs.

M. TAYLOR : Je lis un extrait d'un discours que j'ai prononcé en citant cet article. Mais j'ai dans mon pupitre une copie du " Star," de Toronto, qui contient cet article.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Taylor) discutait les appointements de M. Vanasse, l'historiographe de cette expédition.

M. TAYLOR : Nous discutions les dépenses occasionnées par cette patrouille des eaux du Nord, ainsi que les appointements du capitaine Bernier et les dépenses occasionnées par cette expédition de l' " Arctic." Comme le ministre a expliqué ce paiement fait à M. Vanasse . . .

L'hon. M. FOSTER : Non, il nous faut d'autres renseignements. Depuis quand a-t-on retenu les services de M. Vanasse? Quels sont les appointements qu'il a déjà touchés? Pour combien d'années encore se propose-t-on de continuer cette pratique de découvrir des monuments ignorés et d'en faire l'historique?

M. BRODEUR : M. Vanasse a commencé ses fonctions le 17 septembre 1904 ; il recevait un traitement de $1,500 par année. Jusqu'à présent on lui a payé $4,808.33.

L'hon. M. FOSTER : Est-il encore à l'emploi du ministère et, dans l'affirmative, pour combien de temps se propose-t-on de retenir ses services?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, il est maintenat à préparer un rapport de la dernière expédition.

L'hon. M. FOSTER : En a-t-il fait un de la première expédition?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, au département il y a un rapport à cet effet.

L'hon. M. FOSTER : J'aurais supposé que ce document aurait une grande valeur historique. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas jugé à propos de mentionner ce rapport dans celui qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre?

L'hon. M. BRODEUR: Je croyais qu'il valait mieux déposer les deux rapports ensemble.

L'hon. M. FOSTER: Je demanderai au ministre de déposer le raport de M. Vanasse avant qu'on procède. Tout badinage à part, je demanderai qu'elle est la valeur historique du travail accompli par M. Vanasse. J'ai posé cette question au ministre qui n'a

réussi à fournir à la Chambre que des explications incomplètes, pour le moins.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député (M. Foster) s'oppose-t-il au dépôt de ce document? Ne veut-il pas non plus qu'on fournisse à la Chambre plus de renseignements sur ce sujet?

L'hon. M. FOSTER: Dieu me garde! je ne m'oppose pas à ce qu'on fournisse ces renseignements. Mais le très-honorable premier ministre ne croit-il pas que le capitaine Bernier ainsi que ses subalternes qui devaient tenir un journal des événements qui marquaient leur vie, ils ne pouvaient pas enregistrer la découverte de tel ou tel monument à tel endroit? C'était là la besogne de M. Vanasse, mais fait-il payer des appointements considérables à un fonctionnaire pour obtenir une description de ces monuments-là?

Sir WILFRID LAURIER: $1,800 représentent des appointements très élevés!

L'hon. M. FOSTER: Oui, quand on paie cette somme pour un travail inutile. Qu'a donc fait M. Vanasse au cours de ces trois dernières années ? Combien de monuments contenant des pièces justificatives a-t-il étudiés et quels sont les renseignements qu'il en a retirés? Quel travail a-t-il fait pour excuser son maintien en fonctions au cours de ces trois dernières années, pour retirer ensuite $4,800 pour un travail qu'auraient pu accomplir les officiers de l'" Arctic ".

Sir WILFRID LAURIER: Je professe le plus grand respect pour M. le capitaine Bernier en sa qualité de navigateur, mais je ne crois pas que pour rédiger un rapport il soit comparable à M. Vanasse. $1,800 ne représentent pas des appointements très élevés dans le cas de M. Vanasse. Mon honorable ami veut laisser entendre qu'il s'agit de la nomination d'un ami politique du Gouvernement. Il doit savoir que M. Vanasse n'est pas un de ses amis, mais qu'il appuie plutôt les chefs de l'opposition.

L'hon. M. FOSTER: Qu'a-t-il donc fait si ce n'est qu'examiner les pièces déposées dans les monuments en question?

L'hon. M. BRODEUR: M. Vanasse a été nommé historiographe de cette expédition au cours de laquelle on devait visiter un grand nombre d'îles. Ces dernières ont déjà été décrites dans d'autres livres, mais il était essentiel pour nous de retenir les services d'un homme qualifié pour examiner et corriger les descriptions déjà faites de ces îles-là, afin qu'on sût si réellement les descriptions ainsi faites étaient exactes.

L'hon. M. FOSTER: Si l'on retient les services d'un historiographe, pourquoi ne pouvons-nous pas avoir le rapport de ce dernier? On nous demande de voter un crédit se rapportant à son salaire de toute une année à venir. Qu'on nous fournisse donc un échantillon de son travail. Le Gouvernement se propose-t-il d'utiliser les services de M. Vanasse pour une autre année?

L'hon. M. BRODEUR : C'était là notre intention, mais vu les objections soulevées arbitrairement par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), je me demanderai si nous devons retenir encore les services de M. Vanasse. Il s'agit d'un homme de haute éducation, d'un homme qui a été plusieurs années durant rédacteur en chef d'un journal et qui s'est toujours intéressé aux questions historiques.

L'hon. M. FOSTER : Je ne m'attaque pas à M. Vanasse, mais à la politique du département de la Marine et des Pêcheries qui retient les services d'un historiagraphe pour les fins que j'ai indiquées. Que le ministre dépose donc le rapport de ce fonctionnaire et nous pourrons constater si son travail vaut quelque chose.

L'hon. M. BUREAU : L'honorable député (M. Foster) pourrait s'appliquer à lui-même le reproche qu'il adresse à M. Vanasse. Ce dernier, durant nombre d'années a écrit l'histoire du parti conservateur dans la province de Québec, et cela avec tant de succès que la population de cette province a abandonné ce parti pour voter en faveur des candidats libéraux. Mon honorable ami (M. Foster) nous réclame aujourd'hui la tête de M. Vanasse, et lorsque l'honorable ministre (M. Brodeur) laisse entrevoir que son département pourrait se dispenser des services de M. Vanasse, il dit : Oh ! attendez et combattez donc comme un homme doit le faire. Il est évident que l'honorable député ne veut ni plus ni moins que critiquer à tort et à travers, sans raison aucune.

M. BENNETT : Je veux appeler l'attention du ministre sur l'équipement de l'"Arctic" lors de sa première expédition, vu qu'il n'était pas alors ministre de la Marine et des Pêcheries, et je lui demanderais si l'expédition prochaine aura un équipement parfait. Prenons, par exemple, les bonbons. Je constate que l'"Arctic" en portait 36 livres. Le ministre a-t-il devant lui l'état indiquant le nombre de bonbons achetés en vue de cette expédition ?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas cet état-là. En constatant tant de rapines à propos de l'équipement de l'"Arctic", on pourrait croire que c'est la pratique suivie dans tous les départements.

L'hon. M. BUREAU : Vols de grand chemin est une expression dont se sert avec complaisance l'honorable député.

M. BENNETT : Oui, et l'on se sert couramment de cette expression dans tout le pays quand il s'agit des dépenses publiques.

L'hon. M. BUREAU : Le pays ne partage pas généralement cette manière de voir.

M. BENNETT : Peut-être. Il y a plusieurs choses sur lesquelles on ne partage pas le même sentiment ; ainsi un certain nombre de députés, la plupart, retirent une indemnité tandis que mon honorable ami en reçoit deux.

L'hon. M. BUREAU : Je nie cela. Je retire l'indemnité que la loi m'attribue.

M. BENNETT : Vu que mon honorable ami fait partie du département de la Justice on doit accepter son opinion sur une question de droit.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Nous nous éloignons du sujet de la discussion.

M. BENNETT : Tout cela provient du fait que le solliciteur général m'a interrompu sans raison aucune.

L'hon. M. BUREAU : Je vous ai interrompu parce que vous portiez des accusations non fondées.

M. BENNETT : Je vois dans les comptes publics de 1906 ce qui suit : M. Jacques Bureau, de Trois-Rivières, absent 72 jours, $1,420, et plus loin, $1,030 pour 96 jours d'absence.

L'hon. M. BUREAU : Ajoutez tout cela ensemble et vous constaterez que tout cela ne représente pas une indemnité complète, encore moins deux.

M. BENNETT : Le solliciteur général a été assez longtemps en grève pendant la dernière session et il s'est même absenté. Tout joyeux compagnon qu'il est, il ne réussira pas à me détourner de cette question du voyage de l' "Arctic". L'honorable ministre sait-il combien M. McKeen a pris de photographies ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BENNETT : Sait-il combien M. Lancefield en a pris ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il vu ces photographies ?

L'hon. M. BRODEUR : Quelques-unes.

M. BENNETT : Seront-elles reproduites dans un volume quelconque ?

L'hon. M. BRODEUR : Quelques-unes, peut-être.

Plusieurs DEPUTES : Adopté.

M. TAYLOR: Non, l'item n'est pas adopté.

M. BOYCE : La surveillance de nos eaux boréales est très importante pour le pays et coûte très cher. Nous avons des intérêts à surveiller et à protéger dans ces régions. Mais le Gouvernement semble avoir fait les choses très libéralement ; en 1907, $132,697.52 ont été affectés à ce service. L'honorable ministre peut-il nous donner les noms des navires qui sont allés croiser dans ces parages ?

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a que l' " Arctic " ?

M. BOYCE: L' " Arctic " est passablement connu dans le pays, et il a fait découvrir beaucoup de choses sur l'administration intérieure du département de la Marine. L'honorable ministre peut-il dire combien de temps a duré la dernière croisière de l' " Arctic ".

L'hon. M. BRODEUR : Il est parti le 27 juillet 1906 et est revenu le 19 octobre.

M. BOYCE : A-t-on établi des postes de douaniers sur la terre ferme ou sur quelques îles, au cours de cette croisière et combien de postes de police a-t-on établi ?

L'hon. M. BRODEUR : C'est à l'honorable ministre des Douanes qu'il faudrait s'adresser relativement aux postes de douaniers.

M. BOYCE : En a-t-on établi quelques-uns ?

L'hon. M. BRODEUR : Il y en a un actuellement à Fort Churchill.

M. BOYCE : Autant que je puis voir, rien n'a été fait malgré tout l'argent dépensé pour cette expédition. Pendant tout le temps que l' "Arctic" a croisé dans les eaux on n'a rien découvert, on n'a établi ni poste de police, ni poste de douane. Ce n'est pas encourageant pour l'honorable ministre de demander un autre crédit quand cette croisière de l' "Arctic" n'a donné d'autres résultats que la découverte de quelques tumulus. C'est tout ce qu'a rapporté cette dépense de $63,845.

L'hon. M. FOSTER : Nous avons demandé au ministre des renseignements que le Gouvernement est constitutionnellement tenu de nous donner mais qu'il ne nous a pas donnés. On ne réussira pas, par la force brutale à faire voter ces crédits avant que les renseignements demandés soient fournis. Le ministre n'a pas pu répondre à la dixième, à la cinquantième partie des questions qui lui ont été posées.

L'hon. M. BRODEUR : Quand mes honorables amis seront prêts à discuter sérieusement les crédits, je donnerai tous les renseignements en ma possession.

M. SINCLAIR : J'ai appris, en réponse à une question, que la publication des " Débats " coûte $5.43 par colonne. J'ai calculé que depuis que les honorables membres de la gauche ont commencé à faire de l'obstruction, les débats couvrent environ 200 colonnes, soit une dépense de $1,086. Voilà ce que coûte l'obstination des honorables membres de la gauche et ils ne peuvent pas prétendre sérieusement qu'ils ont besoin de ces renseignemnts. Un député demande ce que c'est qu'un canot, un autre veut savoir ce

que c'est qu'une outre et un troisième déclare que le crédit ne sera pas voté tant qu'on ne lui aura pas dit quelles sommes ont été perçues au bureau de douane de Fort Churchill. L'opposition fait de l'obstruction aux dépens du pays. Je suis un de ceux qui prennent rarement la parole et je proteste contre une pareille tactique. Pendant que la gauche discute sur le prix d'une douzaine et demi de chemises qui coûtent environ $16.50, elle fait perdre des milliers de dollars au pays.

L'hon. M. FOSTER : Si mon honorable ami veut se tourner vers l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et répéter ce qu'il vient de dire, ses remontrances iront à la bonne adresse. Je demande aux honorables députés des deux côtés de la Chambre si le débat dans lequel nous sommes engagés ce soir aurait eu lieu si les documents avaient été déposés comme ils auraient dû l'être et comme l'honorable ministre admet lui-même qu'ils auraient dû être déposés. Nous voulons avoir ces renseignements avant que le ministre puisse mettre la main sur ces crédits. C'est une condition essentielle sur laquelle nous insistons et c'est à nous qu'il appartient de dire quelles sont les conditions que nous jugeons essentielles. La constitution nous permet d'exiger ces renseignements. S'il y a eu de l'obstruction, nous la devons à la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable premier ministre a donné à cela la réponse qu'il fallait, quand il a dit ce soir que l'opposition avait le droit d'exiger ce renseignement et qu'il devait être fourni, mais il n'est pas question de voter tous les crédits du ministère de la Marine ce soir. Le comité aura cent autres occasions de demander ce renseignement. Mais il ne faut pas oublier qu'à mainte et mainte reprise, pendant plusieurs semaines, ces crédits ont été mis en discussion et sans aller jusqu'à dire qu'on a fait de l'obstruction, on admettra que nous n'avons fait aucun travail utile. Il est de l'intérêt du pays que l'opposition exerce son droit de critique, mais après qu'elle a exercé ce droit, le pays s'attend à ce que le Parlement fasse quelque chose. En votant un nombre raisonnable de crédits ce soir, l'opposition ne renonce pas à son droit de discuter et de critiquer et je demande à mon honorable ami (M. Foster) de prêter son concours pour avancer les travaux de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Je n'admets pas que le Gouvernement ait le droit de dire à quel moment nous exercerons notre droit d'examen.

L'hon. M. FIELDING : J'admets cela.

L'hon. M. FOSTER : Ces renseignements ont été différés de jour en jour sous divers prétextes et quand on nous dit d'attendre à l'épreuve finale, nous savons tous que ce n'est plus le temps alors des objections et des remarques. Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas fait preuve de diligence dans cette affaire et pour dire le vrai nous le soupçonnons de vouloir faire voter les crédits de son département, avant que ces documents soient déposés et que nous ayons pu les examiner à notre aise. Nous ne permettrons pas cela. Mettez en discussion les crédits de tout autre département et nous vous aiderons à avancer les travaux de la Chambre, mais au point où nous en sommes dans le budget de la Marine, nous ne pouvons pas aller plus loin sans avoir ces renseignements. Nous ne pouvons pas permettre au ministre de la Marine et des Pêcheries d'obtenir ces crédits à moins qu'il ne fournisse les renseignements que nous lui demandons. Je regrette d'avoir à dire les choses aussi crûment.

L'hon. M. FIELDING : S'il s'agisait de faire voter les crédits au ministère de la Marine, en enlevant à l'opposition toute chance de les critiquer ou de les discuter, mon honorable ami aurait certainement raison. Mais quand on songe que le ministre de la Marine et des Pêcheries a encore des pages et des pages d'estimations budgétaires à soumettre à l'examen du comité, la question change d'aspect. On ne peut pas prétendre que l'adoption de ce simple item ferme la porte à toute critique ultérieure.

L'hon. M. FOSTER: Nous ne pouvons pas protester efficacement si la protestation ne vient pas à son heure.

L'hon. M. FIELDING: Vous avez fait votre protestation.

L'hon. M. FOSTER: La seule protestation efficace est celle qui amène le résultat désiré. Nous sommes peut-être plus susceptibles que nous ne le serions en temps ordinaire, parce qu'on a tenté de méconnaître les droits de l'opposition dans l'affaire des documents originaux et d'autres encore. Nous avons dû prendre les moyens de bien établir notre position et de faire reconnaître nos droits. Si le Gouvernement désire expédier le travail de la Chambre, ce que nous désirons aussi autant que la chose est compatible avec le maintien de nos droits, le ministre de la Marine et des Pêcheries devra fournir le renseignement demandé ou le Gouvernement devra passer à l'examen des crédits d'un autre département. Je suis tout à fait opposé à ces conflits de toute une nuit, quand il est possible de les éviter.

L'hon. M. FIELDING : Ils ne sont certainement pas à désirer.

M. BENNETT: Aucun crédit ne sera plus vivement combattu que cette somme de $50,000 pour la comptabilité du ministère de la Marine.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami suppose-t-il que l'adoption de cet item pourrait gêner en quoi que ce soit le droit du comité de critiquer et de discuter les crédits?

M. BENNETT : Pas du tout, mais depuis des semaines le ministre de la Marine et des Pêcheries cherche à se dérober à l'obligation de déposer sur le bureau de la Chambre les détails de ces comptes. L'honorable ministre des Finances sait parfaitement que si un ministre défie l'opposition de propos délibéré, l'opposition regimbera et fera entendre raison à ce ministre. L'honorable ministre des Finances sait ce que veulent dire ces luttes d'endurance. Les membres de l'opposition qui sont ici peuvent parler deux ou trois heures; il y en a une douzaine dans l'édifice qui viendront les remplacer un peu plus tard et vingt autres arriveront vers huit heures.

L'hon. M. BUREAU : A titre de renseignement, l'honorable député me permet-il de lui demander s'il est décidé à ne pas permettre l'adoption d'un seul crédit, tant que le dossier en question ne sera pas déposé ?

M. BENNETT : Pour ma part j'insisterai pour qu'il ne soit pas voté un sou pour le département de la Marine, à moins que le ministre ne traite la Chambre d'une manière convenable. Je désire rester en bons termes avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries mais je maintiens qu'il défie tout le monde et nous traite cavalièrement.

L'hon. M. BRODEUR : C'est très injuste de dire que je défie l'opposition. J'affirme à l'honorable député que dès que ces documents ont été demandés j'ai donné des instructions au personnel du département, pour que le dossier fût préparé immédiatement. J'ai donné des ordres pressants aux fonctionnaires et puisque l'honorable député met la discussion sur ce terrain, je suis obligé de me défendre, car je ne suis pas responsable du retard. Il y a quatre jours j'ai remis un mémoire au sous-ministre en lui disant : je veux que tous ces dossiers soient déposés sur le bureau de la Chambre. Je savais que l'honorable député de Toronto-nord les demandait tous les jours et qu'il était dans son droit. Il n'est pas juste de me tenir responsable du retard. Je n'ai jamais cherché à défier l'opposition en aucune manière ; bien au contraire.

Je tiens à faire la part des responsabilités. Ces dossiers devraient être déposés. Ils m'ont été remis l'autre jour dans un état incomplet. Je désirais autant que qui que ce soit qu'ils fussent déposés. S'ils ne l'ont pas été, il n'y a pas de ma faute. J'ai fait de mon mieux. Quelqu'un doit être responsable du retard et il en portera la responsabilité.

M. BENNETT : A chaque séance nous avons insisté auprès du ministre pour obtenir le dépôt de ce dossier et quand il a été averti ce soir que nous l'exigions, pourquoi n'a-t-il pas consenti à laisser discuter les crédits d'un autre département.

M. FIELDING.

L'honorable ministre de la Justice et le Solliciteur général étaient présents et je n'ai pas le moindre doute que presque tous les crédits du ministre de la Justice auraient été votés. On cite le cas d'Horatius Coclès qui résista à toute une armée, à la tête d'un pont ; de même une opposition peut résister à tout un Gouvernement.

Pendant la discussion du bill rémédiateur, une poignée d'oppositionnistes a tenu la Chambre en séance, non pas pendant deux ou trois jours, mais pendant des semaines et dans le cas présent, il ne s'agit que d'aller jusqu'à samedi soir.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention de la Chambre et du pays sur l'étrange doctrine que vient de proclamer l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne veux pas que la chose passe inaperçue. Le ministre dit qu'il n'est pas responsable de son personnel, vu qu'il a ordonné la préparation du dossier et qu'il n'a pas été préparé. Je dis qu'il est entièrement responsable. Le ministre qui ne veut pas prendre devant la Chambre la responsabilité de son département n'est pas un homme courageux. Dans aucun pays où existe le gouvernement responsable on ne trouvera un ministre qui ose défendre une pareille doctrine. C'est au ministre à administrer son département, et à diriger son personnel ; il faut qu'il le prenne tel qu'il est, avec ses fautes et ses qualités. Il doit porter devant la Chambre la responsabilité des actes de son département ; c'est une mesquinerie, c'est une lâcheté de la part d'un ministre de s'abriter derrière ses fonctionnaires.

PLUSIEURS DEPUTES : A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député a employé une expression qui n'est pas parlementaire.

L'hon. M. FOSTER : Je retire le mot lâcheté et je dis que ce n'est pas courageux. De plus, c'est contraire à la doctrine constitutionnelle. Quiconque possède la moindre notion des coutumes parlementaires sait qu'un ministre qui a manqué à son devoir ou ne déposant pas sur le bureau de la Chambre les renseignements qui lui étaient demandés, ne peut pas s'excuser en exhalant son dépit sur un des fonctionnaires. Si le ministre n'a pu se procurer les renseignements nécessaires, qu'il suspende la discussion de ses crédits. Prétendre nous punir pour les fautes de son département et mettre aussi mesquinement le blâme sur ses fonctionnaires, c'est une chose qui heureusement ne s'était jamais vue dans le Parlement canadien et qui, je l'espère, ne se reverra jamais.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai expliqué à plusieurs reprises comment la chose est arrivée et l'honorable député n'a pas le droit de dire que je refuse de prendre la responsabilité des actes de mon département. On a demandé le dépôt d'un grand nombre de dos-

siers ; quelques-uns ont été déposés, et les autres ne l'ont pas été ; j'ai été informé que le personnel du département n'avait pas le temps de tous les préparer. Après ces explications répétées, l'honorable député m'attaque personnellement et prétend que je défie l'opposition. Je ne me dérobe à aucune des responsabilités qu'un ministre doit prendre. Cependant cette leçon me servira et m'enseignera à mieux me protéger à l'avenir et ce que j'ai à faire pour cela, si j'ai bien compris l'honorable député, c'est de punir les coupables

L'hon. M. FOSTER : Je n'aurais jamais cru qu'un ministre oserait se lever dans le Parlement et se vanter de faire payer à un de ses fonctionnaires la peine de ses propres fautes. Pourquoi n'a-t-il pas établi une meilleure discipline dans son département ? Si j'étais ministre je laisserais à l'opposition la tâche d'attaquer mon ministère. Quand un homme a de l'honneur il défend son département, et s'il y a quelque chose qui va mal, à l'intérieur, il lave son linge sale en famille. C'est le dernier refuge de certaines gens de faire ce que l'honorable ministre a fait ce soir et j'espère que c'est la dernière fois qu'un ministre canadien nous offrira un pareil spectacle. Dans toute ma carrière parlementaire, c'est la première fois que j'entends un ministre attaquer son département devant la Chambre.

M. MONK : L'attitude prise par l'opposition ce soir, est parfaitement juste. A trois heures la Chambre fut formée en comité pour l'examen des subsides et la plus grande partie de l'après-midi fut employée en discussion par les partisans du Gouvernement.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a annoncé qu'il se propose de congédier le fonctionnaire de son département qui est responsable du retard apporté à la préparation de ces dossiers. C'est lui-même qui en est responsable. Quand la Chambre, à dix heures, reprit l'examen des crédits l'honorable député de Toronto-nord exposa la situation si nettement qu'un homme de tact ordinaire aurait compris qu'il était inutile de vouloir faire voter les crédits du ministère de la Marine. L'honorable ministre aurait dû déposer ces documents depuis longtemps. Mais parce qu'il ne l'a pas fait, il veut mettre à la porte le fonctionnaire qui ne les a pas préparés à temps.

L'hon. M. BUREAU : Il n'a jamais dit cela

M. MONK : Il a dit qu'il se proposait de le punir.

L'hon. M. BUREAU : Il a dit que le blâme irait à celui qui l'aurait mérité.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Sinclair) a calculé en dollars et cents ce que coûte cette obstruction. Pour ma part, je n'éprouve aucun scrupule à faire encourir cette dépense au pays pour la revendication d'un droit qui est la base même du régime parlementaire et sans lequel nous pourrions aussi bien rentrer chacun chez soi, et retourner au temps où les subsides n'étaient pas votés par les représentants du peuple.

Je suis prêt à voter des crédits pour d'autres départements, mais l'opposition manquerait à sa dignité et à son devoir, si elle cédait sur ce point. Le très honorable premier ministre voudrait que nous cédions et que nous votions certains crédits, après l'attitude que nous avons prise dès le début. Quand les honorables membres de la droite étaient dans l'opposition ils ont souvent eu recours à ce moyen, et dans des circonstances comme celle-ci, ils ne voulurent jamais consentir à un ajournement.

L'hon. M. FIELDING : Je regrette de voir mon honorable ami mettre la discussion sur ce terrain et prétendre qu'il s'agit de savoir qui cédera ou ne cédera pas, comme dans une querelle entre deux enfants d'école.

Ces différents item ont été longuement discutés pendant des jours et des semaines et je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne pourrait pas demander l'adoption du seul qui reste. Tous les honorables membres de la gauche savent qu'ils auront encore des centaines d'occasions de discuter l'administration de ce département. Il y a déjà plusieurs semaines que mon honorable collègue a déposé ses estimations budgétaires et tout ce que nous demandons c'est que la Chambre vote cet item en se réservant toute la latitude possible de discuter les dépenses du département, à l'occasion des nombreux crédits qui restent encore à voter.

Nous devons donner au pays la preuve que nous sommes disposés à travailler et nous pouvons le faire sans enlever à l'opposition une parcelle de son droit de critique et d'examen. Votons cet item qui est réservé depuis si longtemps et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries attendra pour faire voter ses autres crédits que les documents que l'opposition regarde comme essentiels, aient été déposés.

L'hon. M. FOSTER : Si l'honorable ministre admet cela, il admet tout. Un unique petit item ne fait pas la moindre différence.

L'hon. M. FIELDING : C'est le seul item qui reste d'une résolution qui est en discussion depuis des semaines.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami ne doit pas oublier non plus que si le ministre de la Marine et des Pêcheries a été des jours et des jours sans pouvoir faire voter ses crédits, il a été exactement le même nombre de jours sans nous donner les renseignements auxquels nous avions droit.

L'hon. M. FIELDING : Il a répondu à un grand nombre de questions et a fourni des masses de renseignemnts.

L'hon. M. FOSTER : C'est ceux que nous voulions qu'il n'a pas donnés.

L'hon. M. FIELDING : Vous demandiez ceux qu'il a donnés, mais vous en demandez d'autres encore.

L'hon. M. FOSTER : Très peu d'autres.

L'hon. M. BRODEUR : Ni moi ni mes collègues ne pourrons faire voter nos crédits pendant cette session si, pour chaque item, il faut attendre que tous les documents demandés soient déposés. Il y a encore de dix à quinze états que je n'ai pas déposés, mais qu'on est occupé à préparer dans le département. L'honorable député dit que la dernière fois que cette question est venue devant la Chambre il m'a averti que si ce dossier n'était pas préparé, mes crédits ne seraient pas votés. J'ai examiné les "Débats" et je ne vois rien de cela.

L'hon. M. FOSTER : Je l'ai dit non pas une fois mais à plusieurs reprises.

L'hon. M. BRODEUR : Alors les paroles de l'honorable député n'ont pas été rapportées.

L'hon. M. FOSTER : Je l'ai certainement dit plusieurs fois.

L'hon. M. BRODEUR : Il est facile de voir qu'il y a autre chose au fond de cette obstruction. L'autre jour l'honorable député demandait des états relatifs à mes dépenses de voyages. Ainsi qu'il l'a lui-même expliqué ce soir, deux motions ont été faites —l'une relative à mes dépenses depuis 1906, c'est-à-dire depuis mon entrée au ministère de la Marine, jusqu'à ce jour, et l'autre relative non seulement à mes dépenses depuis 1904 jusqu'à 1906, mais aussi de 1906 à ce jour, de sorte qu'il demandait deux fois la même chose. J'ai déposé un des états qu'il demandait, mais il exigea l'autre aussi, en disant que mes crédits ne seraient pas votés, sans cela. Ce n'est pas juste.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi ?

L'hon. M. BRODEUR : Parce que la plus grande partie des informations que demandait l'honorable député était déposée.

L'hon. M. FOSTER : La plus grande partie ne signifie jamais le tout. Comment l'honorable ministre sait-il si le renseignement le plus important a été déposé ?

L'hon. M. BRODUR : Pourquoi l'honorable député demande-t-il deux fois la même chose ?

L'hon. M. FOSTR : Cela arrive très souvent. Mais un ministre n'est pas obligé de déposer un état qui est déjà déposé. Il n'est pas tenu de donner dans le deuxième état, ce qu'il a déjà donné dans le premier. Mais les renseignements relatifs à la période entre 1904 et 1906 me sont aussi nécessaires, que ceux de 1906 à 1907 et l'honorable ministre aurait pu les fournir en un quart d'heure.

L'hon. M. BRODEUR : Nous n'avons pas ces renseignements dans le département. Il faudrait s'adresser à un autre département.

L'hon. M. FOSTER : Combien cela prendrait-il de temps, se rendre à l'autre département et s'assurer de ce qui est des chèques ?

L'hon. M. BRODEUR : Peut-être pas très longtemps, mais les renseignements que demandait l'honorable député étaient déjà devant la Chambre. S'il consulte le rapport de l'auditeur général pour 1904-1905, il y trouvera ces renseignements.

L'hon. M. FOSTER : Je puis bien compulser le rapport de l'auditeur général si je veux y mettre le temps nécessaire ; mais il est tout aussi facile pour un employé du ministre d'exécuter ce travail. Il n'est peut-être pas un seul des états dont nous demandons le dépôt que nous ne pourrions préparer tout aussi bien nous-mêmes ; mais ce n'est là ni la règle ni la pratique. Au reste, on ne saurait trouver tout ce que je demande dans le rapport de l'auditeur général, car je voudrais avoir l'histoire des remboursements effectués par le ministre.

L'hon. M. BRODEUR : Tout se trouve dans le rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. FOSTER : Si le ministre veut se mettre à hacher de la paille, qu'il le fasse ; quant à moi je ne veux pas m'embourber dans l'examen détaillé de ce rapport. La Chambre a donné ordre de produire cet état, et on devrait nous le fournir.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député demande la production d'un rapport dont il ne s'est enquis que durant la séance d'aujourd'hui. Ces documents ont été demandés il y a déjà longtemps. L'autre rapport est très volumineux, et j'ai fait tout en mon pouvoir pour les obtenir.

M. MONK : S'il s'agissait simplement d'une question de critique, l'observation du ministre des Finances serait parfaitement juste. Mais il faut observer que dans le cas actuel la Chambre a ordonné la production de deux états ayant trait à l'administration de son département et à des faits importants de cette administration ; et nous disons que nous ne voterons plus dorénavant de crédit pour ce département tant qu'on ne se sera pas conformé à l'ordre de la Chambre. Si donc le ministre veut faire voter son budget, il fera bien de se rendre à notre demande, comme, du reste, c'est son devoir de le faire. La demande est parfaitement légitime. Dans les circonstances ordinaires, il y aurait lieu pour nous d'ajourner nos critiques, comme le ministre le propose, mais les circonstances sont tout autres.

M. J. D. REID : Cet item est examiné par le comité des comptes publics. Ce comité a les documents en main, nous allons y faire une enquête. Il nous faudrait en

connaître le résultat avant de pouvoir discuter ce crédit en connaissance de cause. Il ne me paraît pas juste de demander l'adoption d'un crédit comme celui-là avant que nous ayons été mis à même de nous renseigner à son égard.

L'hon. M. BRODEUR : Pourquoi n'avoir pas dit sur-le-champ que vous n'entendez pas faire l'examen de mon budget tant que le comité des comptes publics n'aura pas terminé son enquête.

M. J. D. REID : C'est ce qui me fait dire que ce crédit devrait être réservé. Nous avons au comité des comptes publics les papiers concernant l'expédition de l' "Arctic", et c'est une raison suffisante pour que ce crédit reste en suspens. Quant à moi personnellement, je n'aurais pas d'objection à ce que nous passions à l'examen des crédits des autres départements. Mais le ministère ne saurait équitablement précipiter l'adoption des crédits du département de la Marine qui fait l'objet d'une enquête devant le comité des comptes publics. Il est d'autres départements, comme celui des Finances, à l'égard desquels il ne se poursuit pas d'enquête semblable. Pourquoi ne soumet-on pas le budget du département de l'Intérieur, au lieu de nous soumettre celui d'un département qui fait l'objet d'une enquête. Nous sommes bien prêts à coopérer à l'examen des crédits, si le Gouvernement soumet le budget de quelque autre département. Le ministre des Finances devrait tenir compte des circonstances et réserver ce crédit.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député ne devrait pas oublier que la Chambre siège depuis trois mois, et qu'il est un peu tard pour dire aujourd'hui que l'examen du budget devrait être différé jusqu'à la fin de l'enquête du comité des comptes publics.

M. J. D. REID : Ce département n'est pas le seul.

L'hon. M. FIELDING : L'adoption de ces crédits n'aura pas l'effet d'interrompre l'enquête. Il s'agit de savoir si l'argent a été bien ou mal dépensé.

M. J. D. REID : Il s'agit de savoir si nous voterons ou non le crédit.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député n'ignore pas que nous avons inscrit ce crédit dans le but de le faire adopter. Il est bien libre de dire qu'à son avis c'est une dépense extravagante, mais il ne saurait dire que la Chambre ne votera pas les fonds.

M. J. D. REID : Nous pourrions demander le vote.

L'hon. M. FIELDING : Vous avez ce droit en dernière épreuve. L'honorable député de Toronto-nord sourit. Il se rappelle sans doute le temps où il demandait à la Chambre de réserver les crédits pour la dernière instance, et parvenait ainsi à son but.

Je n'ignore pas que les membres ne sont pas toujours présents lors de la mise aux voix en dernière instance ; mais quand il s'agit d'une affaire d'importance, personne ne voudrait manquer l'occasion de se prononcer, et nous ne saurions refuser à la gauche l'occasion de critiquer, de voter et de s'affirmer. D'autre part, je désire que nous avancions quelque peu dans l'examen du budget.

M. A. A. MACLEAN : Ces crédits ne devraient pas être votés tant que nous ne serons pas assurés de la légitimité de chacun d'eux. Prenez, par exemple, l'article "navets," de peu d'importance, il est vrai, mais qui fait bien comprendre ce que je veux dire. Ils sont inscrits à trois dollars du baril dans le rapport de l'auditeur général ; et pourtant il n'est personne au Canada qui ne puisse les acheter à 35 cents ou 50 cents le baril.

L'hon. M. FIELDING : Je ne veux pas montrer de mépris pour les petites choses ; mais l'honorable député se figure-t-il qu'en laissant voter ce crédit il ne lui sera plus permis, et cent fois plus qu'une, de donner libre cours à son éloquence sur la question des navets?

M. BOYCE : Voici un crédit de $50,000 à l'égard duquel il a été posé au ministre des questions très légitimes et topiques. Par exemple, on lui a demandé s'il avait établi des postes douaniers sur cette somme, et il n'a pas pu répondre. Il m'a renvoyé au ministre des Douanes pour obtenir ce renseignement. Je lui ai demandé ensuite quelle était la classification de l'équipage, et il m'a répondu qu'il me fournirait ce renseignement avant le vote du crédit.

L'hon. M. BRODEUR : Si je m'étais le moindrement figuré que l'honorable député était sincère, je l'aurais renvoyé au rapport de l'auditeur général, où se trouve la liste de l'équipage, page P—34.

M. BOYCE : Lorsque je lui demandai où se trouvaient situés ces postes de la gendarmerie à cheval, il me répondit qu'il ne se proposait pas de répondre à d'aussi folles questions.

L'hon. M. FOSTER : Je désire signaler au ministre quelques-unes des circonstances dans lesquelles j'ai demandé la production de ces documents. Le 11 février :

L'hon M. FOSTER : J'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) et en son absence, du très honorable premier ministre, sur le fait qu'il n'a pas encore fait le dépôt d'un seul dossier ordonné par la Chambre à la présente session, du moins pas un seul de ceux que j'ai moi-même demandés, et qu'il a allégué en différentes occasions qu'il manquait de temps et de copistes. Le 8 et le 18 décembre et plus tard encore j'ai fait motion pour le dépôt de divers documents, dont plusieurs de peu d'importance, et la Chambre a adopté mes motions, mais les documents n'ont pas encore été déposés. Ceux qui ont trait aux frais de

voyage pouvaient être copiés dans un quart d'heure. La Chambre doit discuter cette après-midi les crédits du département de la Marine et je conseillerais au ministre d'être plus expéditif dans la besogne de son département.

Plus tard, le ministre de la Marine et des Pêcheries étant arrivé, déclara :

L'hon. M. BRODEUR: On me dit que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est plaint de ce que le dossier sur la comptabilité du département de la Marine et des Pêcheries n'a pas encore été déposé. Je viens d'apprendre que ce rapport est prêt et qu'on est en train de le comparer avec l'original. C'est un dossier très volumineux et il sera déposé immédiatement.

L'hon. M. BRODEUR : Lisez la suite.

L'hon. M. FOSTER (lisant) :

L'hon. M. FOSTER: Il y en a trois ou quatre autres qui ne sont pas volumineux.

L'hon. M. BRODEUR: J'en ai un ici.

M. DANIEL : Personne de ce côté-ci de la Chambre ne désire faire de l'obstruction, mais nous protestons, comme c'est notre devoir, contre le gaspillage dont on s'est rendu coupable à l'occasion de l'équipement de l' " Arctic." Il a été acheté des marchandises sans appel de soumissions, à des prix excessifs, et la réception des marchandises s'est faite avec tant de négligence, que les fonctionnaires préposés à cette besogne furent incapables de dire si telles et telles marchandises avaient été livrées ou non. Ce n'est pas ainsi qu'un armateur ou subrécargue voit à ses affaires ; autrement, il ne tarderait pas à être ruiné. Il est mal de dépenser les fonds publics de cette manière quand il y a tant de fins utiles auxquelles on pourrait les appliqués. Dans la liste de l'équipage de l' " Arctic," je vois figurer le nom de Fabien Vanasse, historien, aux appointements de $125 par mois. Je ne sais trop quelles sont ses aptitudes, mais s'il est au courant des caractères du pays, et s'il savait sur quoi faire porter ses recherches et ce qu'il devait consigner, sa rémunération me paraît avoir été très modeste. Comme l'honorable député de Queen (I.P.-E.) (M. McLean) me le fait observer, si cet historien est entré dans des détails et nous a donné le récit exact de ce qui s'est passé, son livre sera probablement un des plus intéressants qui soient parus depuis Jules Verne.

M. CARON : L'honorable député prétend-il qu'il n'y avait pas lieu de retenir les services d'un historien pour l'expédition de l' " Arctic "?

M. DANIEL : Il est impossible de répondre à cette question, car personne n'a jamais lu d'histoire rédigée par lui. Il ne nous a donné aucune preuve de son savoir-faire.

M. CARON : Si l'honorable député avait prêté l'oreille aux remarques du ministre de la Marine et des Pêcheries, il saurait que le rapport de M. Vanasse est en préparation et sortira probablement des presses vers la fin de la présente session ou à la session prochaine.

M. DANIEL : Je suis très heureux d'apprendre que, dans un an ou deux d'ici, nous pouvons compter obtenir ce rapport.

M. CARON : J'ai dit qu'il est à l'écrire.

M. DANIEL : Alors, nous ne sommes aucunement à même de juger de sa valeur.

M. CARON : Que l'honorable député attende que le rapport soit produit pour exprimer une opinion.

M. DANIEL : J'attends avec impatience la réception d'un exemplaire de ce rapport ; car chacun reconnaîtra que, sur le voyage du "Neptune", il a été écrit un très intéressant petit ouvrage. Si M. Vanasse est en mesure de nous fournir une histoire aussi intéressante que celle-là, je suis persuadé que personne ne se plaindra de ce qu'il a été nommé pour faire partie de l'équipage de l'" Artic ".

M. LANCTOT : L'honorable député admettra, sans doute, que M. Vanasse est un homme très intelligent et qui gagnait bien ses appointements, car il est du même parti politique que l'honorable député.

M. DANIEL : En effet, c'est une bonne note en sa faveur ; mais ce n'est pas une raison spécialement pour qu'il soit employé par le présent Gouvernement. Si lorsque le rapport de M. Vanasse paraîtra, je constate que sa valeur est comparable à celui fait de l'expédition du " Neptune ", je serai bien convaincu que cette somme a été judicieusement dépensée. Je ne considérerai pas que $125 par mois soit dans ce cas une rémunération exagérée, loin de là. Le nom suivant sur la liste est celui de J. P. Pepin, médecin ; il ne lui est payé que $100 par mois.

M. LEONARD : Il n'a pas de diplôme.

M. DANIEL : J'allais reprocher au ministre de la Marine de lui payer de trop faibles appointements, mais s'il n'a pas les qualités professionnelles requises, c'est autre chose.

M. CARON : L'honorable député est-il d'avis que ses appointements devraient être augmentés ?

M. DANIEL : Je ne sache pas qu'il soit nécessaire de les augmenter tous, mais un homme de profession libérale, s'il est compétent, devrait recevoir davantage.

M. LANCTOT : Je connais M. Pepin ; il est de mon comté, et il est très satisfait de ses appointements. J'ajouterai que le Gouvernement est bien disposé à l'égard de M. Vanasse, pourvu que son parti ne suscite pas trop d'embarras.

M. DANIEL : Si M. Pepin est satisfait, c'est que probablement il reçoit une rému-

nération suffisante. Quant aux autres, j'imagine que leurs salaires sont ceux qu'on paie d'ordinaire. J'en viens à la question du nouveau système de tenue de livres dans le département de la Marine. Cela nous a coûté $50,000.

C'est une forte somme à payer pour un tel objet, et nous avons droit d'exiger les renseignements les plus complets à cet égard. Quelle idée de payer un comptable $75 par jour, un autre $50, un autre $30 et ainsi de suite, jusqu'à $15 ! Je ne pense pas que vous trouviez dans aucun autre département de l'administration qu'il soit payé aux comptables des appointements aussi extravagants. On ne nous a pas expliqué pourquoi il était payé des appointements aussi extraordinaires. A-t-il été conclu avec ces personnes quelque arrangement quant à la rémunération qu'elles recevraient pour leurs services, ou leur a-t-on permis de fixer un prix une fois les services rendus ? Ces comptables étaient-ils payés individuellement par chèque, ou quel était le mode de paiement dans leur cas ? Le seul renseignement qu'on nous ait fourni jusqu'ici, c'est qu'il n'y a pas de pièces justificatives au département à l'égard de ces paiements.

L'hon. M. BRODEUR : Le comptable est sorti en ce moment. Si l'honorable député veut bien me poser des questions pertinentes au crédit en discussion, je le renseignerai.

M. TAYLOR : Que l'honorable ministre veuille bien se reporter à la page P—35 du rapport de l'auditeur général, il verra que le capitaine Bernier a retiré, outre ses appointements, ses frais de voyages et menues dépenses : $113.66. Où est-il allé et quelle était la nature de cette dépense ?

L'hon. M. BRODEUR : Le capitaine Bernier ne s'en souvient pas bien.

M. TAYLOR : Alors que le ministre réserve l'item. Le capitaine Bernier est ici, et nous tenons à savoir comment cette somme a été dépensée. Tout à côté de cet item, il s'en trouve un autre pour dépenses d'hôtel, avril, mai et juin : $691. A quels hôtels le capitaine est-il resté, et combien y payait-il par jour ?

L'hon. M. BRODEUR : Si j'ai bonne mémoire, c'était à Ottawa.

M. TAYLOR : Il est demandé une certaine somme pour batteries électriques, $234.60, où le capitaine en a-t-il fait l'achat ?

L'hon. M. BRODEUR : C'était pour un bateau à moteur électrique. Il a oublié le nom du fournisseur ; mais ces états sont au comité des comptes publics.

L'hon. M. FIELDING : Comme il est près de sept heures, je propose que nous passions à l'examen de quelque autre item du budget de la Marine et des Pêcheries, et puisque ces honorables députés sont particulièrement désireux de réserver cet item, nous allons le réserver. Il n'est pas très facile de se procurer des rafraîchissements à la Chambre à cette heure matinale, bien que ce soit facile un peu plus tard.

M. TAYLOR : Non pas un autre crédit du département de la Marine et des Pêcheries. Prenons un crédit du département de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; nous demanderons fort peu de renseignements à l'égard de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

L'hon. M. FIELDING : Mais le premier ministre n'est pas ici et nous n'avons pas les renseignements. Les fonctionnaires de la Marine et des Pêcheries ont passé ici toute la nuit.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries se rend compte qu'il n'a pas beaucoup avancé son affaire. Il s'est montré très brusque à l'égard des membres de l'opposition. J'espère que quelqu'un profitera de la leçon.

M. J. EMILE LEONARD (Laval). (Texte): Monsieur le président, je crois qu'il ne serait pas convenable de ne pas me rendre aux sollicitations plusieurs fois répétées, des honorables députés de la droite, adressées à l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) (M. Daniel) de parler en français, lorsqu'il a prononcé son éloquent discours il y a un instant.

M. J. B. T. CARON (Ottawa). (Texte) : Je dois dire à l'honorable député que nous avons parfaitement compris l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.).

M. LEONARD (Texte) : L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) a lu un rapport d'une enquête faite par un comité de cette Chambre au sujet de l' " Arctic ". C'était un rapport de minorité.

M. CARON (Texte) : En quelle année a été fait ce rapport ?

M. LEONARD (Texte) : En 1906. Je comprends que l'honorable député d'Ottawa n'est pas au fait de ce qui s'est passé ici en 1906. Je vois que l'honorable ministre de la Marine n'est pas à son siège ; j'attendrai son retour ; j'ai quelques questions à lui poser.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska) (Texte) : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il n'a encore posé aucune question.

M. LEONARD (Texte) : Non, mais j'attends le retour du ministre de la Marine pour les poser.

M. CARON : L'honorable ministre des Finances est à son siège et il répondra à toutes questions que l'honorable député pourra lui poser.

L'hon. M. BUREAU (solliciteur général). (Texte) : Si l'honorable député veut bien

poser ses questions, nous sommes en état de lui répondre.

M. A. LANCTOT (Richelieu). (Texte) : Si l'honorable député veut bien poser sa question, peut-être que l'honorable solliciteur général pourra lui répondre.

M. LEONARD (Texte) : Comme le ministre de la Marine n'est pas ici, en ce moment, et que je vois l'honorable député de Richelieu à son siège, je le prierais de me dire quels sont ces hommes qu'un M. Chapdelaine à engagés à Sorel ? Ceci appert à la page P—35 du rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) (Texte) : Ce sont les membres de l'équipage de l' " Arctic ".

M. LEONARD (Texte) : Lorsque l'honorable ministre est sorti il y a quelques instants, j'étais sur le point de commenter le rapport de la minorité, dont j'ai parlé plus haut, et cela pour le plus grand avantage du jeune député d'Ottawa (M. Caron). Ce rapport se trouve rapporté à la page 6678 des " Débats " pour l'année 1906.

(L'honorable député de Laval lit de nombreux extraits du dit rapport.)

M. ARMSTRONG : On devrait nous fournir des renseignements établissant ce que le pays a retiré de cette expédition de l' " Arctic ". Quel nombre de permis de pêche ont été accordés et quelle somme a été perçue ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons accordé dix permis pour la pêche de la baleine. Nous avons cru qu'il était nécessaire d'exiger des pêcheurs qu'ils se munissent d'un permis. Autrement, ces gens laissés à eux-mêmes plusieurs années de suite finiraient par se considérer comme les propriétaires de ces îles et ne tiendraient plus aucun compte du Canada. Je ne sais trop si l'honorable député y trouve à redire, mais nous considérons que c'est un des devoirs du Gouvernement de maintenir l'intégrité de notre territoire, d'en faire visiter et explorer toutes les parties. L'honorable député, par exemple, permettrait-il aux habitants des Etats-Unis de profiter de notre négligence pour s'emparer de cette contrée ? Dans l'affirmative, je ne suis pas de son opinion ; et la Chambre m'approuvera, je pense, de demander la somme nécessaire pour faire reconnaître l'autorité du Canada dans ces parages.

M. ARMSTRONG : Tous les membres de la gauche, j'en suis sûr, sont désireux que nous maintenions notre autorité sur ces îles ; mais nous avons le droit de savoir quel emploi l'on fait des sommes considérables exigées par l'envoi de ces navires là-bas. Le ministre nous dit qu'il n'a été accordé que dix permis de pêche l'année dernière, c'est tout le résultat fourni par cette expédition. La Chambre a le droit de savoir quelles sommes ont été perçues des porteurs de permis et les noms de ceux à qui ils ont été accordés.

L'hon. M. BRODEUR : Il a été perçu l'année dernière comme droits, des concessionnaires de permis, la somme de $1,500. Les noms des concessionnaires sont Miles, Mackay, Adams et Motche, et le droit pour chaque permis est de $50.

M. SAM. HUGHES : Sont-ils sujet anglais ?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'en sais rien ; ils sont peut-être citoyens des Etats-Unis.

M. SAM. HUGHES : J'espère que vous n'exigez pas autant des Canadiens que des Américains ?

L'hon. M. BRODEUR : La loi ne fait pas de distinction, et l'honorable député en est responsable tout autant que moi, car il a donné son appui au Gouvernement qui a établi la loi.

M. SAM. HUGHES : Quel privilège le permis donne-t-il ?

L'hon. M. BRODEUR : Les privilèges accordés par la loi concernant la pêche de la baleine.

M. BLAIN : Lorsque ce sujet fut débattu l'année dernière, les révélations sur les extravagances du Gouvernement excitèrent un vif intérêt dans le pays. Nous pensions que le ministre, à la suite de ce qui s'était passé l'année dernière, se montrerait sûrement plus économe et attentif cette année. Mais j'ai été très surpris d'apprendre de la bouche de fabricants de pemmican que des prix excessifs avaient été payés, l'année dernière, à des fournisseurs de cet aliment pour l'équipage de l' " Arctic." Un expert à l'emploi de la maison William Davies, de Toronto, a fait cette déclaration étonnante dans une lettre signée de lui que du pemmican de même qualité que celui fourni à l'équipage de l'"Artic" serait fourni par sa maison au prix de 35c la livre en port payé. On aurait cru que cette leçon profiterait au ministre. Certes, le nouveau mode de comptabilité mis en vigueur dans le département des Pêcheries au prix de $42,000 aurait dû mettre le ministre en mesure de contrôler plus efficacement les dépenses de son département et d'éviter de payer ces prix scandaleusement élevés. On aurait cru aussi que les pertes entraînées par la pratique de son département d'envoyer des lettres-circulaires à un petit nombre des amis du Gouvernement, au lieu de mettre en concurrence les divers spécialistes par le moyen de l'appel de soumissions, l'auraient engagé à modifier sa pratique ; mais nous voyons qu'elle est encore en usage ; et cela sans doute dans l'intérêt du parti.

Il y a trois semaines le ministre a été prié de déposer sur le bureau de la Cham-

bre le rapport sur le système de comptabilité de son département ; je suis surpris de voir que le ministre a négligé de déposer ce rapport, et déclare à la Chambre qu'il se bornera à lui fournir les renseignements qu'il jugera à propos de lui fournir.

M. SAM. HUGHES : Combien a-t-il été établi de postes de gendarmerie ?

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député était à son siège quand j'ai donné la réponse à cette question.

M. SAM. HUGHES : Pardon, vous n'en avez rien fait.

L'hon. M. BRODEUR : La question a été posée il y a quelques instants par l'honorable député de Lambton, et j'y ai répondu.

M. SAM. HUGHES : Sa question avait trait aux bureaux de douane.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député déclare-t-il sous sa responsabilité de membre du Parlement qu'il n'était pas à son siège quand j'ai donné ma réponse ?

M. SAM. HUGHES : Je n'entends pas qu'une question aussi impertinente me soit posée par qui que ce soit. Je ne suis pas ici pour me faire faire la leçon par quelqu'un ayant un passé comme le sien. La question posée par le député de Lambton avait trait aux bureaux de douane et ma question a trait aux postes de la gendarmerie, et je demande que le ministre réponde à ma question.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné ce renseignement au moins vingt fois depuis hier soir. Je fais appel à l'esprit de justice de la députation : Est-il raisonnable que la même question soit posée par les membres de la gauche dix ou vingt fois de suite ?

M. SAM. HUGHES : C'est leur affaire.

L'hon. M. BRODEUR : Quant à gaspiller le temps ces honorables députés peuvent bien le gaspiller à poser toujours les mêmes questions. Mais je ne me crois pas tenu de répondre à la même question plusieurs fois de suite. Si l'honorable député s'imagine que je suis trop faible pour rester ici, je lui dirai qu'il se trompe. Les fanfaronnades de l'honorable député (M. Sam. Hughes) ne m'inquiètent pas.

M. SAM. HUGHES : En supposant même que je fusse à mon siège, j'ai le droit de poser la question de nouveau.

L'hon. M. FIELDING : Je ne pense pas que l'honorable député ait le droit d'exiger d'un ministre qu'il répète la même réponse une demi-douzaine de fois. Si le ministre a répondu à toutes ces questions plusieurs fois déjà, je ne pense pas qu'il soit tenu de répondre de nouveau.

M. TAYLOR : Quand le ministre fait une déclaration de son siège, elle devrait être parfaitement exacte. Le ministre de la Marine déclare qu'il a répondu vingt fois à la question dans le cours de la nuit, et je dis que cela n'est pas. J'ai été ici toute la nuit, sauf de quatre à six heures, et le ministre n'a pas répondu.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député n'a pas été ici toute la nuit ; mais en sa qualité importante de premier whip de la gauche, et, pour le moment, de leader de son parti à la Chambre, va-t-il nier que j'aie à plusieurs reprises répondu qu'il y avait des postes de gendarmerie à Fort-Churchill et à Fullerton ?

M. TAYLOR : J'ai été ici presque toute la soirée et je ne crois pas qu'il soit exact que le ministre a répondu vingt fois à la question.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis peiné d'entendre le chef suppléant de la gauche faire une pareille déclaration. Je ne me charge pas de le juger, qu'il s'en charge lui-même.

M. TAYLOR : Je ne permettrai pas au ministre de me faire la leçon pendant que j'ai la parole. Ce que je dis c'est, non pas qu'il n'a pas répondu à la question, mais qu'il n'y a pas répondu vingt fois.

L'hon. M. BRODEUR : Je laisse à l'honorable député le soin de juger par lui-même de la valeur d'une telle affirmation.

M. TAYLOR : Ma réputation en cette Chambre est tout aussi bonne que la vôtre.

M. SAM. HUGHES : N'allez pas vous comparer à lui.

M. TAYLOR : Quand je parle, je respecte la vérité, mais le ministre ne peut ouvrir la bouche sans fausser la vérité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : A l'ordre.

M. TAYLOR : Je retire ces paroles. Le ministre nous a dit la nuit dernière qu'il avait payé la pension de ces comptables sur pièces justificatives, et je lui ai dit qu'il n'en était rien, et il a été forcé de reconnaître qu'il avait fait erreur.

L'hon. M. BRODEUR : S'il m'arrive de commettre une inexactitude dans mes réponses à la Chambre, je suis toujours très heureux de remettre les choses au point dès que je découvre la vérité.

M. SAM. HUGHES : Quand vous êtes découvert.

L'hon. M. BRODEUR : Voilà une jolie conduite à tenir pour un membre de la députation.

M. TAYLOR : Le ministre a déclaré qu'il avait répondu vingt fois à la question, et il n'en est rien.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai répondu plusieurs fois à la question, et si l'honorable

député tient à dire que je ne l'ai pas fait, je le laisse juge de son attitude.

M. TAYLOR : Mon attitude est beaucoup meilleure que la vôtre.

M. SAM. HUGHES : Au comité des comptes publics, il nous a été signalé au sujet de l'"Arctic" des exemples de l'audace colossale du chef d'un département qui équipe tout un navire sans provoquer la concurrence. Si l'on en croit la rumeur, les hommes préposés au chargement s'engageaient sur le steamer avec leurs diables, dont ils allaient culbuter le contenu dans des remorqueurs appartenant à des amis et accostés sur le bord opposé, et qui transportaient ces marchandises ailleurs. Ensuite le ministre vient à la Chambre et il n'hésite pas à dire qu'il a déjà répondu à cette question et qu'il n'y répondra pas davantage. L'opposition a le droit de se faire renseigner, et le ministre entrave l'expédition des affaires de la Chambre. Si le ministre veut bien nous renseigner comme le font ses collègues, nous aurons pour lui des égards. Que le ministre le sache, son nom et celui de son département sont accolés, d'une extrémité du pays à l'autre, à cette affaire de l'approvisionnement de l'"Arctic", et le résultat sera de déterminer la retraite de ce ministre qui a déjà été trop longtemps aux affaires.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà déclaré que ces comptes se trouvaient entre les mains du comité des comptes publics.

M. TAYLOR : Je déclare que ces comptes ne sont pas entre les mains du comité des comptes publics.

L'hon. M. BRODEUR : On me reproche de n'avoir pas déposé sur le bureau de la Chambre certains documents qui m'ont été demandés depuis la rentrée des Chambres. J'ai promis, la nuit dernière, que ces rapports seraient déposés aujourd'hui, du moins ceux que nous sommes en mesure de produire. Depuis l'ouverture de la session, trente ou quarante rapports ont été demandés dans mon département. Nous avons un certain nombre de commis occupés à préparer ces rapports. Quelques-uns de ces rapports peuvent être, je crois, de quelque utilité ; mais il en est d'autres dont on ne saurait dire la même chose, et qui, une fois déposés, ne seront même pas lus par ceux qui en ont demandé la production. Si l'on consulte les procès-verbaux, on constatera que toutes les semaines, et presque deux fois par semaine, j'ai déposé des états. Pour donner une idée au comité de la somme d'ouvrage que nous avons fait, je dirai que j'ai une masse de rapports, outre les quinze ou vingt qui ont été déposés depuis la rentrée des Chambres. Je tiens à ce que chacun soit tenu responsable de ses actes, et si j'ai commis quelque faute, je suis prêt à en subir les conséquences. Je n'ai rien à cacher en ce qui concerne mon département ; loin de là. Je laisse ces honorables députés de la gauche libres de faire toutes les enquêtes qu'il leur plaira sur le compte de mon département. Il paraîtrait qu'ils veulent nous garder ici plusieurs mois. Il est même bruit qu'ils ne consentiront pas au vote d'un seul dollar de subsides pour le Gouvernement, de manière à empêcher l'expédition des affaires publiques après le 1er avril prochain.

M. BLAIN : Quel est le membre de l'opposition qui a déclaré qu'il ne fallait pas voter les subsides ?

L'hon. M. BRODEUR : Je dis que c'est la rumeur partout, dans la Chambre, dans les corridors et ailleurs, que la gauche refusera de voter les subsides.

Cela est tellement vrai qu'il y a maintenant quatre longues semaines que les crédits du ministère de la Marine sont en discussion ; j'ai profité de toutes les occasions que j'ai eues de les discuter ; il y a quatre jours que nous sommes sur cet item 209, et il n'est pas encore adopté. J'ai donné tous les renseignements que j'avais en ma possession et les honorables députés de la gauche persistent à dire qu'il y a un état qui n'a pas été déposé.

L'autre jour, l'honorable député de Toronto-nord a fait la remarque qu'il est plus facile de passer aux subsides que d'obtenir des subsides. Toute cette journée fut consacrée à discuter les affaires du "Montcalm" et l'opposition demanda des renseignements relatifs aux opérations de l'an dernier, non seulement les opérations de l'exercice précédent, mais encore celles qui ont suivi l'achat de ce navire par le Gouvernement. Etait-il juste d'obliger le ministre à donner tous ces renseignements ? Cela n'était pas raisonnable, et cependant j'ai donné tous les renseignements qui ont été demandés, jusqu'à ce qu'enfin, l'opposition dut admettre qu'elle n'avait plus rien à demander sur ce sujet.

Je me suis efforcé d'être poli et courtois pour tous les membres de la Chambre ; en dépit de toutes les attaques et de toutes les insinuations, je crois être resté assez calme pour que personne n'ait le droit de se plaindre.

Il va sans dire qu'aucune accusation directe n'a été portée contre moi, parce que l'opposition est incapable d'en porter. On s'est contenté de faire des insinuations. Pas un député de la gauche n'a eu le courage de se lever et de dire qu'un acte malhonnête dont je puisse être tenu responsable a été commis dans mon département, mais cela n'a pas empêché nos adversaires de nous tenir toute la nuit et de retarder les affaires du pays.

Je défends ici l'intérêt public en demandant les crédits nécessaires à l'administration des affaires de l'Etat. Pour donner une idée de la partialité avec laquelle j'ai été traité, je dirai que l'honorable député de Toronto-nord a demandé un état de mes dépenses depuis 1905 jusqu'au 1er septembre 1908. Cet état a été déposé. Hier soir on a prétendu qu'un autre état avait

aussi été demandé, indiquant mes dépenses de 1904 à 1908. Une partie de cet état est comprise dans celui qui a été déposé, et l'autre partie n'a rien à faire avec le crédit qui nous occupe, puisqu'elle concerne le ministère du Revenu de l'intérieur qui n'est plus sous ma direction.

Je crois de mon devoir de protester contre de pareils procédés et de faire savoir au pays que l'opposition cherche à enrayer l'administration des affaires publiques ; elle en portera la responsabilité.

M. SPROULE : L'honorable ministre s'est défendu et a déposé un certain nombre de rapports. Je ne sais pas si ce sont des anciens ou des nouveaux ; si ce sont, ou non, ceux que nous avons demandés.

L'hon. M. BRODEUR : C'est une partie de ceux qui ont été demandés. Voici, par exemple, un état relatif à la comptabilité. Il n'est pas complet. Il a été apporté ici, mais je vois que certaines pièces n'ont pas été copiées et j'ai donné des instructions pour qu'elles le soient. Je n'ai aucune objection à le déposer sur le bureau de la Chambre tel qu'il est.

M. MONK : Pour ma part, je ne puis laisser passer cette accusation de l'honorable ministre sans protester, car je la crois fausse et inexacte.

M. GAUVREAU : Elle est vraie, quand même.

M. MONK : Elle n'est pas vraie. J'ai passé la nuit ici et je déclare que je n'ai pas pratiqué l'obstruction. J'ai défendu les droits du peuple, mieux que l'honorable ministre. Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, l'honorable député de Toronto-nord a averti l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que pour discuter les crédits de son ministère, il nous fallait trois rapports importants. La Chambre avait ordonné depuis quelque temps déjà le dépôt de deux de ses rapports qui concernent le ministre personnellement sur une question assez délicate, celle de ses dépenses de voyage. Le troisième a trait à la réorganisation de la comptabilité du département.

Le Gouvernement a été averti que bien que nous fussions disposés à étudier les crédits de tout autre département nous ne voterions pas ceux du ministère de la Marine, sans avoir les états que nous avions demandés. Le ministre a manqué de tact et n'a pas eu assez d'égards pour le comité. Je ne crois pas qu'un seul de ses collègues aurait voulu se mettre dans la position où il s'est mis.

Pourquoi vient-il maintenant donner des explications de nature à induire le public en erreur sur l'attitude de l'opposition ? Hier soir il disait que les renseignements que nous demandions étaient devant la Chambre. Il ne donnait pas comme excuse que ses fonctionnaires n'avaient pas eu le temps de préparer les états demandés, ni que nous en avions demandé plus qu'ils n'en pouvaient faire.

C'est pourquoi je dis que l'honorable ministre manque de franchise, ce matin ; croyant que ses explications parviendront à la connaisance du public et invoque une excuse toute différente de celle qu'il donnait hier. L'opposition ne peut pas permettre qu'on défigure l'attitude qu'elle a prise. Notre demande d'hier soir était légitime ; l'honorable ministre a été loyalement averti ; s'il s'était montré moins obstiné, moins têtu, nous aurions voté des subsides et avancé les affaires du parlement. L'honorable ministre a été encouragé dans son attitude par quelquel jeunes députés que je veux croire sincères et qui se sont donnés la tâche de protester et d'interrompre. Au premier rang se distinguait l'honorable député de Richelieu (M. Lanctôt). Je ne veux pas l'en blâmer ; c'est un nouveau venu ; il est peu au courant des usages parlementaires et des moyens auxquels l'opposition est quelquefois obligée d'avoir recours pour faire respecter ses droits. C'est sans doute parce que le ministre était appuyé par ses jeunes amis qu'il a persisté dans son obstination. On a eu raison de dire qu'on veut empêcher toute enquête, non seulement dans cette Chambre mais ailleurs aussi, avec une persistance qui ne serait pas tolérée dans le parlement anglais.

Si le Gouvernement veut que nous votions les crédits nécessaires à l'administration des affaires du pays, il faut qu'il se montre disposé à donner les renseignements nécessaires. Puisque le ministre a modifié son attitude, il n'était que juste de donner ses explications au public.

M. A. LANCTOT (Richelieu). (Texte) : Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de prolonger longtemps ce débat par les remarques que je me propose de faire, mais je tiens à déclarer que depuis hier soir, comme quelqu'un l'a dit, ce qui se passe ici n'est pas sérieux, n'est pas ce que nous devrions y voir. Aussi, n'ai-je aucunement le désir de prolonger cette discussion. Mais je tiens à affirmer que si l'on veut trouver des honnêtes gens, des citoyens honorables, l'on peut sans crainte aller dans les comtés de Richelieu et de Rouville. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'a pas passé toute la nuit ici, n'a pas entendu le débat qui s'est fait, autrement il n'aurait pas parlé comme il l'a fait.

M. MONK : Je demande pardon à mon honorable ami, j'ai déclaré que j'étais resté ici jusqu'après cinq heures ce matin.

M. LANCTOT : Si l'honorable député était resté ici, surtout depuis cinq heures, il saurait que l'honorable ministre de la Marine (M. Brodeur) a répondu à toutes les questions qu'on lui a posées non seulement une

fois, mais dix et même vingt fois, et j'incline à croire que la plupart les posaient dans le seul but de faire de l'obstruction.

Je ne suis pas très au courant des règles de cette Chambre, et cela se comprend facilement, étant jeune député, je ne sais pas tout ce qui doit être dit, mais je sais que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a accusé l'honorable ministre de la Marine de malhonnêteté, qu'il l'a accusé de s'être approprié des deniers publics, de les avoir gardés dans son gousset pendant des mois et des mois. Or, je suis en état de déclarer bien haut, non seulement en mon nom, mais aussi au nom des électeurs de la province de Québec, que ces insinuations, que ces accusations de l'honorable député n'ont absolument aucun fondement. L'honorable ministre de la Marine a le respect et la confiance de l'immense majorité des citoyens de cette province, et les insinuations du député de Toronto-nord n'ébranleront en rien ce respect et cette confiance. Les députés de l'opposition auront beau multiplier leurs discours, ils auront beau distribuer à profusion leur "littérature électorale", comme ils ont déjà commencé à le faire, ils ne réussiront pas dans leur campagne de fausses imputations. L'honorable ministre, en dépit de ces attaques injustes, continuera à jouir de l'entière confiance de ses amis et du respect du peuple de la province de Québec, car jamais on ne pourra prouver contre lui le moindre scandale, ni établir qu'il a gardé un dollar, comme on l'a insinué.

Et lorsque je vois des hommes, comme il y en a dans l'opposition, se permettre d'attaquer un homme honorable comme le ministre de la Marine, je dis que les chefs de langue française de la province de Québec devraient non seulement rougir de cette attitude, mais ne devraient pas les appuyer. L'honorable député de Jacques-Cartier, dont j'ai été l'élève et dont j'ai toujours été fier, ne tient pas aujourd'hui la conduite d'un Canadien français, d'un professeur de l'université Laval qui est habitué à former des hommes de cœur.

Les honorables députés de l'opposition savent-ils qu'en insultant le ministre de la Marine ils insultent la province de Québec ?

Je ne veux pas, monsieur le président, être acerbe contre qui que ce soit ; mais lorsqu'il s'agit de défendre un homme aussi estimé, aussi respecté qu'est le ministre de la Marine, il vient un moment où les plus prudents peuvent perdre patience.

Ces messieurs de l'opposition nous traitent d'extravagants au sujet de l'expédition de l' "Arctic." Je dois vous dire que, d'après moi, ils n'en connaissent pas le premier mot, et qu'ils font œuvre de mauvais citoyens ; parce que tout Canadien doit avoir à cœur d'étendre les limites de son pays. Cette politique n'est du reste pas nouvelle ; elle a été inaugurée il y a nombre d'années et nous ne faisons que la continuer.

M. LANCTOT.

Lorsque cette question viendra de nouveau devant la Chambre, je serai encore prêt à défendre la politique du Gouvernement et à démontrer que les scandales n'existent que dans l'imagination des honorables députés de la gauche.

M. E. PAQUET (L'Islet). (Texte) : Monsieur le président, je regrette comme bien d'autres d'avoir eu à passer la nuit ici, aussi n'ai-je pas l'intention de faire un discours ; seulement, je crois qu'il est de mon devoir de faire quelques remarques, à propos de ce débat.

Je regrette beaucoup quelques-unes des paroles que vient de prononcer mon honorable ami de Richelieu (M. Lanctôt). Pour ma part, je crois que, comme Canadien français, nous n'avons pas à rougir de la conduite tenue dans cette Chambre par l'honorable député de Jacques-Cartier. Je suis convaincu que mon honorable ami de Richelieu, après y avoir réfléchi, regrettera certainement les paroles exagérées qu'il a prononcées à l'adresse de l'honorable député de Jacques-Cartier.

M. LANCTOT : Je demande pardon à l'honorable député de l'Islet, je n'ai pas dit que les Canadiens français auraient à rougir du député de Jacques-Cartier, mais j'ai déclaré qu'ils auraient mieux aimé lui voir tenir une autre ligne de conduite.

M. PAQUET : J'accepte les paroles de mon ami de Richelieu. L'honorable député de Jacques-Cartier a su maintenir les traditions du parti conservateur, et j'ajouterai que si j'ai persisté à donner mon allégeance au parti conservateur, c'est dû à la conduite tenue par mon honorable ami de Jacques-Cartier. Cependant, je désire protester avec la plus grande énergie contre ce débat prolongé, au détriment du parti conservateur et des intérêts du Canada, et malgré la considération que j'ai pour l'honorable député de Jacques-Cartier, je crois que cette discussion n'aurait pas dû être prolongée comme elle l'a été.

Je ne désire nullement prendre la défense de l'honorable ministre de la Marine (M. Brodeur, mais comme je l'ai dit l'autre jour, j'apprécie les sacrifices que nous avons faits pour améliorer nos ports de mer et la voie du Saint-Laurent, et je suis prêt à reconnaître à l'honorable ministre de la Marine tout le mérite qui lui revient pour la part qu'il a prise dans les travaux que nous avons faits depuis dix ans dans ce but-là.

Pour ma part, je ne sais comment le peuple jugera ce débat, mais en tout cas, je tiens à dégager ma responsabilité de la manière la plus complète possible. Je crois sincèrement que si l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) avait assisté à cette séance, il y aurait longtemps que ce débat serait clos, et que nous serions en état de nous mettre au travail pour une nouvelle séance avec, peut-être, plus d'intelligence et

de dignité que nous ne pouvons le faire maintenant.

Je n'ai pas l'intention de prolonger davantage mes remarques. J'espère que nous pourrons clore immédiatement ce débat, et que l'honorable ministre de la Marine saura s'entendre avec les chefs de l'opposition afin que nous puissions continuer nos travaux avec dignité et pour le plus grand bien du parti conservateur, du parti libéral et du Canada tout entier.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) (Texte): J'ai beaucoup goûté, je dois le dire, le discours que vient de prononcer mon honorable ami de Richelieu. Et je crois réellement que si mon excellent ami le député de l'Islet avait été présent, comme moi, pendant cette séance de toute la nuit, il trouverait qu'il y a quelque excuse et quelques bonnes raisons pour l'attitude que mon parti a prise sur cette question.

Au risque d'avoir la candeur de mon honorable ami de Richelieu, j'aimerais beaucoup retrouver les jeunes années dont l'impression se retrace dans son discours. Vraiment, il a un organe puissant, un geste large et mâle. Il a une facilité de diction que je prévoyais déjà chez lui à cette époque à laquelle il a fait allusion, alors qu'il était élève à l'université Laval.

Sans doute, monsieur le président, si vers deux heures du matin j'avais eu l'avantage d'entendre le discours de l'honorable député, je crois que je serais resté après cinq heures au lieu de rentrer chez moi.

Je regrette qu'il soit désappointé en moi et qu'il considère que la province de Québec ait à rougir de ma conduite aujourd'hui. J'ai été douze années dans cette Chambre et je puis dire, consciencieusement, que je n'ai jamais fait un acte ou donné un seul vote sans songer plus particulièrement aux intérêts de cette province qui lui tient tant au cœur. Quand mon jeune ami pourra montrer des états de service comme ceux-là, je suis certain qu'il n'aura pas à en rougir.

M. LANCTOT : Je ne crois pas avoir dit que la province de Québec aurait à rougir de l'honorable député. Mais j'ai dit que les Canadiens français auraient mieux aimé qu'il tînt une autre conduite.

M. MONK : Mon ami est trop bon orateur pour s'être servi de cette expression ; mais je comprends que si, jusqu'aujourd'hui, la province de Québec n'a pas eu à rougir du député de Jacques-Cartier que, désormais, il en serait autrement.

Ce qui se passe aujourd'hui me remet en mémoire un incident arrivé au palais. Plaidant une cause devant un des juges de Montréal, j'alléguais que le demandeur plaidait pour du délai. Eh bien, reprit le juge, il n'y a pas de mal à cela, il peut se présenter des circonstances où une partie ne plaide que pour du délai.

Je crois que cette remarque du savant magistrat s'applique au cas actuel. Si l'honorable député a été scandalisé de ce que certains députés ont fait, dans le cours de ce débat, certaines observations peu pertinentes au sujet discuté, qu'aurait-il donc pensé s'il eut été ici pendant la première session de 1896, lorsque des députés de son parti prenaient la bible et la lisaient à la Chambre pendant des heures et des heures.

Pourquoi ai-je tenu la conduite que mon jeune ami M. Lanctôt me reproche ? Permettez-moi, monsieur le président, d'exposer en français les motifs qui, à mon sens, justifient l'attitude que j'ai prise.

Depuis plusieurs jours déjà, cette Chambre qui est l'autorité souveraine, et certes, mon honorable ami de Richelieu ne me contredira pas, puisque son parti a si vaillamment lutté pour faire reconnaître le système représentatif et établir cette souveraineté au Canada,—depuis plusieurs jours dis-je, l'opposition insistait pour le dépôt de certains document concernant le département de la Marine et se rattachant même à l'honnêteté personnelle de l'honorable ministre, documents d'une nature tout à fait intime puisqu'ils se rapportent à sa conduite comme chef de département. Un autre ordre donné par cette Chambre se rapporte à une dépense considérable de deniers publics. Nous voulons avoir les documents faisant connaître les détails d'une dépense de près de cinquante mille dollars, engagée pour réorganiser la comptabilité du département de la Marine. Le public peut difficilement se convaincre de la légitimité d'une telle dépense. Nous avons dans les départements publics un système de tenue des livres ; nous avons tout ce qu'il faut pour reconstituer ou pour changer notre système, et cependant on a, dans un seul département, dépensé près de $50,000 pour ouvrir de nouveaux livres.

Les deux ordres donnés par cette Chambre relatifs aux dépenses de l'honorable ministre ainsi que celui dont je viens de parler, à propos de la réorganisation de la comptabilité de son département, voilà les trois documents que nous réclamons avant de voter les crédits qu'il demande. Nous avons loyalement donné à entendre à l'honorable ministre que nous ne laisserions pas voter un seul de ses crédits avant que ces documents nous fussent transmis, c'est-à-dire avant qu'il se fut conformé à ces trois ordres donnés par la Chambre.

L'honorable ministre n'a pas même nié l'absence de ces documents, puisqu'il a prétendu nous avoir donné les renseignements qu'ils comportent. L'honorable ministre n'avait donc pas raison de s'emporter ou de se mettre en colère lorsqu'il a vu l'obstruction faite par l'opposition dans le seul but d'obtenir les renseignements que la Chambre avait ordonné de produire.

D'ailleurs, que s'est-il passé au début de cette séance ? A peine la proposition demandant que la Chambre se forme en comité des subsides eut-elle été faite, que mon ho-

norable ami de la Colombie-Anglaise (M. Sloan) a pris quatre heures pour une discussion qu'il a lui-même soulevée sur un vote de non-confiance. A ce moment-là qui faisait de l'obstruction ? N'est-ce pas celui qui formule un grief, qui le fait valoir pendant des heures ? Celui qui arrête la marche des affaires, n'est-ce pas celui-là qui fait de l'obstruction ? Or, l'honorable député de la Colombie-Anglaise qui a soulevé ce débat est un député libéral.

Après cela, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est levé et, avec calme, sans aucune acrimonie, il a rappelé à l'honorable ministre l'avis qu'il lui avait donné au nom de l'opposition, à savoir qu'il ne pouvait espérer faire voter un seul de ses crédits avant d'avoir produit les documents en question. L'honorable député a ajouté que nous étions prêts à prendre n'importe quel autre département et avancer les travaux ; mais que nous ne voterions rien pour le département en défaut. Comment, après cela, mon honorable ami peut-il trouver cette attitude déraisonnable ? Elle est, au contraire, si raisonnable qu'il ne l'a pas nié, prenant soin de nous dire que nous avions l'équivalent des documents en question. Mon honorable ami me trouvera peut-être un cynique ; mais je déclare que, pour ma part, j'approuve entièrement cette attitude, cette manœuvre. Je l'ai approuvée, hier soir, et je suis resté ici, avec la conviction que je remplissais mon devoir envers mon pays, et que j'étais fidèle aux traditions de ma province où, pendant au delà de quatre-vingt-dix ans on a combattu pour avoir le gouvernement responsable.

Je trouve que mon attitude, notre attitude, dans les circonstances, est juste et raisonnable. Elle a été souvent prise par les vaillants défenseurs du parti libéral quand ils étaient dans l'opposition.

M. TALBOT (Texte) : L'honorable député qui vient de prendre son siège a laissé tomber de ses lèvres une expression qui vaut un discours. Il s'est servi du mot "manœuvre" en voulant décrire l'attitude de l'opposition dans ce débat.

Mon honorable ami, tout habile avocat qu'il est, saisira bien la distinction qu'il y a à faire entre travailler pour son parti et travailler pour le pays.

Pour faire la part des responsabilités, voyons d'abord ce qui fait le sujet de ce débat. L'opposition veut avoir des explications du ministre de la Marine. Vous avez, lui dit-on, dépensé $50,000 pour reviser la tenue des livres de votre département. S'il y a quelque chose de mal à cela, pourquoi en parler davantage et répéter toujours les mêmes questions. Que le leader de l'opposition demande le vote et qu'on en finisse.

Si les honorables députés de la gauche s'imaginent que, soit dans leur presse, ou par leurs brochures, qu'ils vont répandre à profusion,—ils vont discréditer le ministre des Pêcheries, ces messieurs se trompent étrangement.

Tous ceux qui connaissent le ministre sont parfaitement convaincus que s'il y a eu des erreurs dans son département, cela ne lui est pas imputable personnellement, mais bien à son entourage. Il faut que la responsabilité retombe sur les têtes coupables. On peut nous retenir ici des semaines entières sur cette question ; mais je puis assurer ces messieurs qu'il est une chose que nous ne permettrons pas, c'est de laisser discréditer le ministre de la Marine.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska). (Texte): Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de féliciter l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) pour l'attitude qu'il vient de prendre. Le comté qu'il représente est voisin de celui de Kamouraska, et c'est avec plaisir que je l'ai entendu protester contre la conduite de l'opposition au cours de la présente séance.

L'honorable député de Jacques-Cartier n'a certes pas mis dans ses premiers discours le ton conciliant et l'harmonie qui caractérisent surtout celui qu'il vient de prononcer en réponse à mon honorable ami de Richelieu (M. Lanctôt). S'il l'eut fait, il n'aurait pas eu à se plaindre des observations de mon honorable ami. L'aisance avec laquelle il manie la langue française, qui est par excellence le language de l'harmonie et de la douceur, lui a permis de mettre de côté certains violences d'expressions et certaines insinuations regrettables que, pour ma part, j'aurais préféré ne pas lui entendre proférées.

Il a parlé de manœuvres des partis politiques. S'il n'eût pas quitté cette salle vers cinq heures, s'il fût resté ici depuis hier soir jusqu'à ce moment, il aurait vu un magnifique déploiement des manœuvres de son parti. Il aurait entendu les insinuations malveillantes faites contre le caractère et la réputation de l'honorable ministre de la Marine, insinuations que nous repoussons de toutes nos forces comme absolument injustes. Nous avons passé toute la nuit ici, et nous n'avons pas cessé d'entendre les honorables députés de l'opposition à tour de rôle poser les mêmes questions futiles à l'honorable ministre de la Marine, questions aussi ridicules qu'inutiles. Cependant, l'honorable ministre s'est toujours empressé de répondre à toutes ces questions. Ces insinuations répétées constituent une manœuvre qui ne fait certainement pas honneur aux membres de l'opposition, et toutes leurs tentatives ne réussiront jamais à ternir la réputation dont l'honorable ministre jouit auprès de ces concitoyens, réputation qui est aussi honorable que celle du député de Jacques-Cartier.

Me permettra-t-on de dire que l'honorable député de l'Islet n'est pas le seul du côté de l'opposition qui réprouve cette manœuvre. Parmi ceux-là mêmes qui ont pris la parole, il y en a qui nous chuchottaient à

l'oreille, dans les corridors, qu'ils désapprouvaient une pareille tactique d'obstruction, que c'était un jeu d'écoliers, mais qu'ils étaient obligés de suivre les ordres qu'ils avaient reçus.

Ces messieurs se plaisent à dire qu'un ministre a prétendu que la minorité n'avait que les droits que la majorité voulait bien lui concéder. D'après ce qui se passe en ce moment, il semble que la majorité n'a plus d'autres droits que ceux que la minorité veut bien lui accorder.

Qu'on le sache bien, nous resterons ici jusqu'à ce que des subsides soient votés, et je ne crois pas que des manœuvres comme celles que l'honorable député de Jacques-Cartier a admises et auxquelles il s'est prêté lui-même, soient de nature à faire du bien au parti conservateur dans la province de Québec, ni dans les autres parties du pays.

M. SPROULE : Je ne doute pas que l'honorable député (M. Lapointe) ait prononcé un discours très intéressant, mais je ne sais pas s'il a parlé de métaphysique, de droit constitutionnel, s'il a discuté l'administration du département de l'Agriculture, ou du département des Finances. Mais il n'a certainement pas dû parler du département de la Marine et des Pêcheries, puisque l'honorable ministre (M. Brodeur) n'est pas dans la salle et que ce serait une perte de temps que de discuter les affaires de son département en son absence. Puisqu'il paraît impossible d'obtenir les renseignements demandés et puisque l'honorable ministre a quitté la salle absolument, il ne serait que juste et raisonnable que quelqu'un proposât le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

M. BLAIN : En l'absence de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, je suppose que l'honorable ministre de l'Agriculture prendra la parole à sa place. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a admis qu'un des états déposés était incomplet. L'honorable ministre de l'Agriculture peut-il nous dire lequel ?

L'hon. M. FISHER : Je sais que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a préparé les états aussi complets que possible. Il en a communiqué un à l'honorable député (M. Blain) et je suppose que c'est de celui-là qu'il est question.

M. BLAIN : Cette réponse est la preuve que les états ne sont pas complets et qu'il est impossible de discuter ces crédits en pleine connaissance, sans entêtement à prolonger la discussion ? Nous avons dit que nous sommes prêts à étudier les crédits de tout autre département. Cette offre a été faite à neuf heures hier soir.

M. TALBOT : Le Gouvernement n'a-t-il pas consenti à réserver cet item et à passer à l'étude des autres ?

M. BLAIN : Les autres du même département. Nous demandons que les crédits de ce département soient laissés de côté jusqu'à ce que nous ayons les renseignements demandés. Nous étions prêts, et je suis sûr que nous sommes encore prêts à discuter les crédits de n'importe quel autre département. Mais le Gouvernement, tout en admettant qu'il n'a pas fourni au comité les renseignements demandés, a insisté pour que cet item fût mis en discussion, comptant sur sa majorité.

M. TALBOT : Le chef du Gouvernement n'a-t-il pas offert de réserver cet item si le comité voulait passer à la discussion des autres ?

M. BLAIN : Mon honorable ami doit avoir dormi pendant une partie du débat. Tout en admettant que les renseignements n'avaient pas été fournis, le Gouvernement a exigé que la discussion se fasse sur cet item et nul autre. S'il y avait eu d'autres item, l'opposition aurait consenti à les discuter, mais malheureusement les autres avaient été votés et par conséquent nous ne pouvions pas concéder même ce que nous aurions été prêts à concéder au début. Il était entendu l'autre jour que tant que le crédit affecté au service maritime et fluvial ne serait pas voté, nous pourrions en discuter n'importe quel item. Nous avons voté plusieurs item.

M. J. D. REID : Quelques-uns sans discussion.

M. BLAIN : Oui, sans discussion et sans que le Gouvernement ait fourni les renseignements qu'il aurait dû donner.

Je constate avec plaisir le retour de l'honorable ministre (M. Brodeur). J'aimerais à savoir si l'état qu'il a eu la complaisance de me faire parvenir est celui qui était incomplet.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà expliqué que lorsque cet état me fut remis, j'ai constaté en l'examinant, que certaines pièces manquaient. J'ai donné instruction au sous-ministre de voir à ce que les pièces omises fussent ajoutées, pour éviter toute critique. Mais le sous-ministre a été obligé de partir pour Québec et l'état n'est pas encore complet. Je suis prêt à le déposer sur le bureau de la Chambre tel qu'il est.

M. BLAIN : Nous ne nous plaignons pas des renseignemnts fournis, mais de ceux qui ne le sont pas. Le ministre avoue lui-même que certaines lettres ne se trouvent pas dans ce dossier. Cela n'est-il pas suffisant pour faire naître des soupçons ?

L'hon. M. BRODEUR : Au contraire. Je viens d'expliquer que je me suis donné la peine de lire le rapport et que j'ai donné des ordres pour qu'on y ajoute les pièces omises.

M. BLAIN : L'honorable ministre admet que les documents dont la Chambre a ordonné le dépôt ne sont pas prêts, et cependant il dit que nous resterons ici tant que

le comité n'aura pas voté l'item au sujet duquel nous n'avons pas de renseignements Voici, par exemple, une lettre de M. Falconer, ce comptable de New-York qu'on a fait venir au Canada, pour prendre soin de notre comptabilité. Elle est datée du 16 juillet 1907 et adressée à M. Gourdeau, sous-ministre. M. Falconer y accuse reception d'une lettre du 6 juillet, mais cette dernière n'est pas dans le dossier.

L'hon. M. BRODEUR : C'est exactement ce que je....

M. BLAIN : Je comprends parfaitement. L'honorable ministre m'a expliqué clairement...

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas si l'honorable député parle sérieusement ou non...

M. BLAIN : Très sérieusement.

L'hon. M. BRODEUR : Peut-être pas autant que moi. J'ai expliqué que j'ai constaté qu'il y avait dans cet état des réponses à des lettres qui n'étaient pas dans le dossier. J'ai demandé au sous-ministre comment cela se faisait et je lui ai dit que je ne pouvais pas déposer sur le bureau de la Chambre un raport incomplet.

M. BLAIN : Voilà une explication fraîche, mais n'en ressort-il pas clairement que le ministre insiste pour que cet item soit voté dans l'état incomplet du dossier ?

L'hon. M. BRODEUR : Ce renseignement n'a rien à faire avec l'item en discussion. J'ai déjà expliqué que la Chambre m'a demandé de déposer trente-cinq états, dont quinze sont déjà déposés. J'ai dû engager des clavigraphistes pour copier tous ces documents. Quand ils seront déposés, la plus grande partie ne sera jamais lue.

M. BLAIN : Je vois ici trois lettres de M. Falconer au département auxquelles il n'y a pas de réponses. Dans une de ses lettres ce comptable de New-York dit que les livres du bureau d'Halifax sont si mal tenus qu'il ne peut pas préparer un état... consciencieux de la situation de ce bureau.

M. WM ROCHE : L'honorable député aura-t-il l'obligeance de me dire qui est l'agent du ministère de la Marine à Halifax, et qui est son adjoint ?

M. BLAIN : Je l'ignore. L'honorable député le sait peut-être ?

M. ROCHE : Deux bons tories.

M. BLAIN : Voici un Gouvernement d'hommes d'affaires qui engage un expert, l'envoie à Halifax, lui paye $42,000 pour lui et son personnel, pour remédier à des abus et je demande aux honorables députés de la droite ce qu'ils en pensent. Cet expert écrit à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries à la date du 9 août 1907 et lui dit :



Je vous transmets avec la présente, en double, un rapport intitulé: " état approximatif de l'actif et du passif apparent de l'agence d'Halifax. La seule chose possible dans l'état actuel de la comptabilité de l'agence, c'est un état approximatif de l'actif, et il est impossible de faire un relevé exact du passif. Pour ces raisons, j'ai employé les expressions " état approximatif de l'actif et passif apparent." L'intention n'est pas de blâmer qui que ce soit, mais de donner une idée de la situation telle que je l'ai trouvée."

Il n'y a pas eu de réponse à cette lettre. Avant de voter cet item nous voulons avoir tous ces renseignements. Cet état de chose dure depuis plus de neuf ans que le Gouvernement actuel est au pouvoir et nous avons assurément le droit d'exiger le dépôt de cette correspondance avant de voter ces crédits. De nombreuses lettres ont été échangées entre le département et ce comptable dont quelques-unes sont comprises dans cet état.

Le dossier étant incomplet, l'opposition demande avec raison qu'on le complète, après quoi nous pourrons passer à l'étude du budget de n'importe quel ministère.

Je remarque dans l'explication du rapport fournie au ministère que M. Falconer donne des détails complets au sujet de l'établissement d'un nouveau mode de comptabilité, à l'égard duquel le Gouvernement a payé $42,000. Il prétend que tous les comptes doivent être accompagnés de pièces justificatives. Au cours du présent débat, le ministre a dit à mon honorable collègue de Leeds que les justifications relatives aux comptes dont il s'agit en ce moment, qui sont inscrits d'après le nouveau régime, étaient déposées au ministère. Après réflexion, il a déclaré s'être trompé, le sous-ministre lui ayant appris que ces comptes ne sont pas accompagnés de justifications.

Ainsi, après avoir payé $42,000 à des spécialistes en comptabilité pour faire examiner les livres du ministère et établir un nouveau mode de tenue des livres portant, entre autres points importants, que tous les comptes devront être accompagnés de pièces justificatives, l'honorable ministre est malheureusement obligé d'avouer, après réflexion, qu'il n'existe pas le moindre justification. Me permettra-t-il de lui demander où est présentement le sous-ministre et quelles affaires le retiennent au dehors ?

L'hon. M. BRODEUR : Il est à Québec.

M. BLAIN : Affaires publiques ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BLAIN : Plus importantes que de compléter le dossier ?

L'hon. M. BRODEUR : Affaires d'ordre public.

M. BLAIN : Ce fonctionnaire devrait être ici pour nous fournir les lettres qui manquent. Je ne dois cependant avoir rien à redire, puisqu'il obéit à son chef. Je suis prêt à aider le Gouvernement de toutes mes

forces à faire l'étude du budget du ministre de l'Agriculture (M. Fisher), que l'on trouve toujours si empressé.

L'hon. M. FISHER : La tentation est forte.

M. BLAIN : Je propose que pour donner au ministre de la Marine et des Pêcheries le temps de changer d'attitude nous passions à l'étude du budget du ministère de l'Agriculture. Nous allons nous y employer de notre mieux. Je ne veux pas que ces deux membres du cabinet aillent crier sur les toits que l'opposition gaspille les instants de la Chambre, quand nous leur reprochons d'insister sur l'adoption de cet article du budget au moment où ils ont déposé un dossier incomplet sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami (M. Blain) s'est adressé à moi-même, et je crains qu'il ait un peu frisé la corruption en me faisant la promesse alléchante que mes crédits seraient aisément votés si je consentais à les mettre à l'étude.

M. E. D. SMITH : Je rappellerai au ministre que mon honorable ami de Peel ne parlait que pour son propre compte.

L'hon. M. FISHER : C'est une des figures marquantes de l'opposition, et je crois qu'en un cas comme celui-ci l'honorable député de Wentworth (M. Smith) emboîterait le pas derrière son collègue de Peel, qui est son aîné en cette Chambre. Mais ma vertu est à l'épreuve d'une telle tentation et je ne m'écarterai pas de ce que je considère comme mon devoir dans la circonstance.

Mon honorable ami s'est évertué à démontrer que l'opposition est disposée à procéder aux affaires pourvu que cet articcle soit réservé, et ses collègues de la gauche cherchent à créer l'impression que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le Gouvernement combattent cette proposition. Sur ce point je diffère absolument d'opinion avec eux. Je n'ai pas passé toute la nuit ici, mais le ministre des Finances m'a affirmé avoir bel et bien proposé à l'opposition de réserver cet article du budget, pourvu que l'on votât un ou deux crédits anodins du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. BLAIN : C'est exact.

L'hon. M. FISHER : Aura-t-on obligé la Chambre à prolonger sa séance toute la nuit et jusqu'à près de midi le lendemain parce que la gauche s'entête à ne pas adopter un crédit anodin du ministère de la Marine et des Pêcheries, et cela quand elle consentirait volontiers à voter des crédits importants et contentieux d'un autre ministère ? Nous voulons bien laisser cet article de côté, mais après les attaques méchantes auxquelles on s'est livré hier soir contre le ministre de la Marine et des Pêcheries, avant ma sortie de l'enceinte parlementaire, nous avons cru, en justice pour mon collègue, devoir insister sur l'adoption d'un des articles anodins de son budget.

M. BLAIN : Quel est celui des membres de la gauche qui s'est permis des paroles offensantes à l'adresse du ministre de la Marine et des Pêcheries ?

L'hon. M. FISHER : Hier soir, avant ma sortie de la Chambre l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est livré contre mon honorable collègue de la Marine et des Pêcheries à l'une des charges les plus violentes dont j'aie été témoin en cette Chambre, bien que, à une seule exception près, je sois le plus ancien des députés présents. Je me rappelle qu'à l'époque où j'occupais un siège de la gauche, mon inexpérience me fit commettre la sottise dans laquelle la gauche se complaît aujourd'hui; je me rappelle que l'opposition obligea dans le temps la Chambre à siéger sans interruption la moitié d'une semaine durant, et je n'ai pas oublié non plus qu'à la fin du compte nos intérêts politiques n'étaient pas plus avancés que les affaires du pays.

M. BLAIN : Notre attitude présente n'est donc pas sans précédent ?

L'hon. M. FISHER : Vous avez le précédent que constitue la sottise. Si les membres de la gauche tiennent à se remonter dans l'estime du public, je leur conseille de ne pas suivre le précédent que le parti libéral a établi en commettant cette sottise. A cette époque-là, nous ne nous sommes aucunement gagné l'estime du public; nous avons simplement commis une bévue qui a entravé le succès du parti libéral, tout comme l'opposition met aujourd'hui un obstacle au succès du parti conservateur. Si je ne songeais qu'aux intérêts de mon parti ou si je n'envisageais la question qu'au seul point de vue politique, je rirais sous cape de l'attitude que prend l'opposition.

M. SAM. HUGHES : Cette attitude a pourtant l'air de vous inquiéter joliment.

L'hon. M. FISHER : Pas du tout. J'avoue que je suis un peu plus âgé que je n'étais dans le temps et que je ne suis plus assez stupide pour tenir à passer la nuit éveillé. La gauche se trompe et présente la situation sous un faux jour quand elle cherche à croire que le Gouvernement abuse de sa force en insistant sur l'adoption de cet article en particulier avant d'avoir fourni les informations nécessaires.

M. BLAIN : Qu'est-ce que cela ferait au Gouvernement de mettre à l'étude le budget de l'Agriculture ?

L'hon. M. FISHER : L'opposition a insulté à dessein mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries et nous entendons le soutenir.

M. LANCASTER : Cela ne regarde pas le pays, mais c'est d'une insulte imaginaire que vous parlez là.

L'hon. M. FISHER : Non pas.

M. SAM. HUGHES : Le ministre de l'Agriculture reconnaît-il que son collègue de la Marine et des Pêcheries a tort et qu'il ne s'agit en tout ceci que d'une question d'amour-propre ?

L'hon. M. FISHER : Non, certes.

M. BLAIN : Monsieur le président voudrait-il me dire si les règlements parlementaires permettent que l'on accuse l'opposition d'avoir insulté à dessein le ministre de la Marine et des Pêcheries ?

L'hon. M. FISHER : Je retire cet avancé, mais j'affirme que l'opposition a tenu à dessein un langage que le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait considérer comme insultant. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) semble penser qu'il faille suspendre les affaires publiques à cause de cette divergence d'opinion entre les deux côtés de la Chambre.

M. LANCASTER : Le ministre ne m'a pas compris. Je lui ai demandé s'il prolonge ce débat à cause d'une insulte imaginaire à l'égard de son collègue ou parce qu'il insiste pour que l'opposition vote des subsides avant d'avoir obtenu l'information qu'elle demande.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député prétend que l'on ne doit pas voter de crédits anodins parce qu'il tient à avoir une information qui y est étrangère et se rapporte à d'autres crédits.

M. LANCASTER : Nous ne le saurons qu'après en avoir pris connaisssance.

L'hon. M. FISHER : Les articles 212, 213 et 214 du budget de la Marine et des Pêcheries ne sont pas susceptibles de soulever le moindre débat.

M. BLAIN : Le spécialiste en comptabilité n'a-t-il pas inspecté certains de ces services ?

L'hon. M. FISHER : J'en suis certain. Les membres de la gauche pourront prendre occasion de n'importe quel crédit de ce ministère pour discuter la question à loisir et tout ce qui s'y rapporte. Rien ne s'oppose donc de ce côté-là à ce que nous adoptions un ou deux crédits et que l'on avance un peu l'expédition des affaires publiques, à moins que la gauche ne persiste à faire de l'obstruction. Nous consentirons volontiers à mettre à l'étude n'importe quel article anodin et à réserver celui-ci pour donner les renseignements les plus complets lorsqu'il reviendra sur le tapis ou que nous en aborderons d'autres.

M. SPROULE : Dans les circonstances, il n'est pas un seul article du budget de la Marine et des Pêcheries qui ne soit susceptible de provoquer la discussion, car nous avons pu constater qu'à l'égard de ce ministère le régime parlementaire s'est transformé en une révoltante parodie. On y a fait servir à certaines fins des crédits ouverts pour d'autres. Que ce ministère soit absolument corrompu, les faits déjà mis au jour en donnent la preuve. Il s'est approprié des deniers sans l'autorisation du parlement. Le ministre a avoué lui-même que son département était tellement mal administré, qu'il dut, au prix de $47,000, faire venir de l'étranger des spécialistes pour y réorganiser la comptabilité.

Pourquoi n'avons-nous pas les dossiers dont la Chambre a ordonné le dépôt. Nous connaissons trop bien l'histoire de certains documents que le département de l'immigration et d'autres services ne voulurent point déposer, documents que l'on brûla par la suite pour cacher certaines choses sur lesquelles on craignait que la lumière fût faite. Comment pouvons-nous savoir que ceux de ce ministère n'ont pas subi le même sort ?

M. MILLER : L'honorable député affirme-t-il que l'on brûle les documents auxquels il fait allusion ?

M. BENNETT : Lisez la déposition de M. Smart.

M. SPROULE : C'est ce que j'ai déjà conseillé à l'honorable député de Grey-sud ; s'il a l'esprit assez obtus pour ne pas m'avoir compris, il est bien inutile que je tente encore une fois de l'éclairer.

Lorsque, par exemple, pour compléter les aménagements d'un brise-glace, le ministère a payé des tasses et des soucoupes à déjeuner $1.04 pièce, n'est-il pas évident que le fournisseur n'a jamais touché le bénéfice d'une telle transaction ? Qui donc a empoché l'argent ? Je pourais citer des cas semblables par douzaines. Mais quand nous voulons nous renseigner, on nous contrecarre de toute manière.

Reportons-nous aux dépenses que fit ce ministre à l'époque où il présidait aux délibérations de la Chambre. En deux ou trois ans, l'ameublement de deux ou trois pièces occasionna une dépense de $4,580.

M. TALBOT : Les meubles ne sont-ils pas là ?

M. SPROULE : Je n'en sais rien. Il en disparaît beaucoup qu'il faut remplacer. Ainsi, on a payé des nappes $52 pièce. Quand même elles auraient valu ce prix-là, cela ne justifie aucunement une aussi grande dépense pour les appartements du président de la Chambre. Jamais Orateur ne fut plus dépensier que l'honorable ministre. Que sont devenus ces articles ? les a-t-on distribués à titre de gratification ou de souvenir de son passage à la présidence ? Ainsi...

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M. Sproule) m'accuse-t-il d'avoir dérobé certains meubles des appartements de l'Orateur ? Si c'est là ce qu'il entend, s'il a assez de courage pour préciser une accusation sous sa responsabilité de député, il sera

mis à même de le prover. Nous verrons s'il aura le cœur d'agir comme un homme.

M. SPROULE : Le ministre en a beaucoup de courage, lui, mais on dirait qu'il s'évanouit. Je m'en tiens à ce que j'avance et n'ai pas à répondre des propos qu'il peut lui plaire de m'attribuer.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député aura-t-il le courage d'affirmer que je me suis attribué quoi que ce soit des appartements de l'Orateur ?

M. SPROULE : Je dis qu'à l'époque où il était Orateur, le ministre ne s'est pas gêné pour faire des dépenses excessives et injustifiables. Me basant sur un renseignement digne de foi, j'ai affirmé que l'ameublement avait disparu, mais j'ai ajouté que je ne savais pas où il était allé.

L'hon. M. BRODEUR : J'en appelle à la loyauté de l'honorable député. Si je faisais à son égard une insinuation semblable, il s'en offenserait à bon droit. Je suis tout aussi probe et honorable que lui. Depuis hier soir on m'insulte de la façon la plus déshonnête. J'ai concédé volontiers tout ce que l'on pouvait raisonnablement attendre de moi. Je ne veux pas être cause que la Chambre perde inutilement son temps. Mais l'honorable député et ses collègues de la gauche m'ont abreuvé d'insultes toute la nuit et toute la matinée. Toutefois, ils se gardent de toute imprudence de langage ; ils n'osent pas préciser d'accusation contre moi, aimant mieux procéder par insinuation. Je ne dirai pas qu'ils se conduisent comme des lâches, m'en remettant au public du soin de juger leur attitude. Il y a longtemps que je suis dans la vie publique, et Dieu sait que je n'ai pas à rougir d'une seule de mes actions.

M. SPROULE : L'honorable ministre (M. Brodeur) nous reproche de faire des insinuations et de ne pas préciser d'accusation ; or, nous affirmons qu'il a mal géré les affaires de son ministère, soldé des comptes en l'absence des pièces justificatives, qu'il a fait des dépenses dont le pays n'a tiré aucun profit,—et les $700 remboursés d'un seul coup prouvent surabondamment le bien fondé de ce que j'avance. Si je m'y entends en fait d'accusations, en voilà, et non pas des insinuations. Les protestations du ministre me rappellent que son collègue de l'Agriculture (M. Fisher) déclarait l'autre jour qu'il est au-dessus de la tentation. J'ai eu envie de lui demander si le Gouverneur général l'avait autorisé à faire une telle déclaration, car elle me paraissait bien peu digne de foi. Aussi, avant d'accepter les protestations d'innocence du ministre de la Marine et des Pêcheries, peut-être conviendrait-il de les faire approuver tout d'abord par Son Excellence.

L'hon. M. FISHER : Les accusations dont l'honorable député (M. Sproule) parle en ce moment diffèrent absolument de ses insinuations au sujet des articles achetés pour les appartements de l'Orateur. Ces insinuations rejaillissent sur la probité du ministre de la Marine et des Pêcheries : ce ne sont pas du tout des accusations.

M. SPROULE : Ce ne sont pas des insinuations, mais des accusations précises.

L'hon. M. FISHER : Quelles sont-elles ?

M. SPROULE : Voici des chefs de dépenses, et l'on me dit que les choses achetées ne sont plus là.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député accuse-t-il le ministre de la Marine et des Pêcheries de se les être attribuées ?

M. SPROULE : Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) s'est chargé de nous apprendre qu'il a commis des bévues à l'époque—il y a bien des années de cela—où il était jeune et sans expérience, et qu'il est aujourd'hui plus raisonnable. On peut en conclure que, dans vingt ans, son attitude présente lui paraîtra peut-être aussi sotte et aussi ridicule que lui semble aujourd'hui avoir été celle qu'il prenait il y a vingt ans passés. Il est devenu très vertueux depuis quelque temps, mais il admet ne l'avoir pas toujours été. Son attitude passée nous porte à croire qu'il n'approuvera pas à l'avenir ce qu'il fait à cette heure.

J'ai commencé par demander au ministre de l'Agriculture (M. Fisher) pour quelle raison on ne mettait pas à l'étude d'autres articles anodins ; tous ceux du ministère de la Marine et des Pêcheries sont susceptibles de provoquer la discussion, car nous n'avons pas, relativement à la gestion de ce ministère, les renseignements dont nous avons besoin. Passons au budget de n'importe quel autre ministère, nous le voterons volontiers, pourvu qu'on nous fournisse une somme suffisante de renseignements. Mais en présence de la désorganisation du ministère de la Marine et des Pêcheries, en face de l'état de choses que dévoilent les faits venus à notre connaissance, nous avons raison de ne pas voter un seul dollar tant qu'on ne nous aura pas fourni l'information demandée. Ici comme au comité des comptes publics on nous empêche de nous renseigner, et c'est ce qui nous autorise à retarder le vote des subsides, car l'opposition n'a pas d'autre moyen de contenir le Gouvernement.

M. TAYLOR : Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) allègue l'offre qui a été faite de réserver cet article-ci pour passer à l'étude de quelque crédit anodin. Cette offre fut faite en présence du premier ministre, au moment où l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dirigeait l'opposition. Cet honorable collègue a exposé les raisons qui l'ont porté à demander trois dossiers dont un seul a été déposé. Au dire du ministre, ce dossier était complet, mais il lui restait encore certains papiers à revoir, après quoi le tout devait être déposé

aujourd'hui même. L'offre ayant été renouvelée deux ou trois fois, l'honorable député de Toronto-nord proposa de passer à l'étude du budget d'un autre ministère, disant qu'il attendrait le dépôt de ces documents et entendait user de son droit d'être renseigné avant l'adoption du budget de la Marine et des Pêcheries. Ce matin, le ministre arrivait avec une brassée de dossiers dont il a même déjà déposé un certain nombre sur le bureau.

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. TAYLOR : Où sont-ils ?

L'hon. M. BRODEUR : Je les ai renvoyés au ministère où on va les compléter.

M. TAYLOR : Nous n'en connaissons donc pas la teneur. Le ministre n'en a déposé qu'un seul que le premier clavigraphiste venu aurait pu préparer en deux jours.

L'hon. M. BRODEUR : Quel cas faites-vous des quinze dossiers déjà déposés ?

M. TAYLOR : Nous payons le ministre assez cher pour qu'il soit en mesure de fournir les dossiers le lendemain du jour où la Chambre en ordonne le dépôt.

Dans le dossier dont il s'agit ici, on ne voit aucune trace des ordres donnés, par un mot de la correspondance échangée entre le ministre et son spécialiste en comptabilité ; mais on y trouve des lettres assez curieuses. Le 25 juin, M. Falconer demande de l'argent ; le 3 juillet, il écrit à l'honorable M. Templeman, ministre intérimaire de la Marine et des Pêcheries ; le 5 juillet, il écrit au colonel Gourdeau pour lui réclamer le paiement de $2,500, c'est-à-dire la moitié de ce que le ministère lui doit. Une réponse porte la date du 6 juillet, mais n'est revêtue d'aucune signature. Le 12 juillet, M. Falconer fait une nouvelle demande d'argent. On ne trouve pas de réponse à toutes ces demandes d'argent. Ce dossier n'est pas complet, il y manque beaucoup de lettres ; il n'est pas susceptible de nous renseigner. Et cependant le ministre persiste à vouloir faire voter son budget. L'opposition fait bien d'exiger cette information-là.

L'hon. M. BRODEUR : Je voulais bien me montrer conciliant, mais les insinuations auxquelles s'est complu l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) mettent le comble à la mesure.

M. TAYLOR : Je ne crois pas que mon honorable ami de Grey-est ait fait d'insinuations. A l'époque où il était président de la Chambre, le ministre faisait de folles dépenses, et il en fait de bien plus folles encore depuis qu'il dirige le ministère de la Marine et des Pêcheries. Il ne nous a pas renseignées comme nous avons droit de l'être. Lorsque le dossier eut été déposé, nous avons cru que le ministre s'était rendu à notre demande et que nous pourrions laisser voter ses crédits ; mais nous constatons qu'il n'a pas fait droit à notre demande. Nul d'entre nous n'étant admis à prendre connaissance des papiers qu'il a apportés, nous ne savons naturellement pas ce qu'ils sont susceptibles de révéler.

M. J. D. REID : L'an dernier, nous avons demandé à prendre connaissance des dépenses relatives à l' Arctic," et tous les comptes furent déposés au comité des comptes publics. Nous avions l'intention de les examiner, mais n'avons pu le faire à cause d'un arrangement qui amena la suspension des séances de ce comité. Mais nous nous proposons bien de les scruter cette année.

M. CONMEE : Le ministre me paraît avoir pleinement raison d'agir comme il fait. L'honorable député de Toronto-nord s'est livré à des insinuations ; on ne saurait dire qu'il a formulé des accusations. Ses avancés, il aurait dû être préparé à les soutenir d'une autre façon. Le ministre a démontré que l'opération à l'égard de laquelle on lui reproche de s'être approprié des deniers qu'il a remboursés par la suite, se résume à une simple affaire de comptabilité. Cette affaire, on l'a tellement grossie, que l'on finit par accuser pour ainsi dire le ministre d'avoir fait servir des deniers publics à ses fins personnelles.

M. LANCASTER : L'honorable député de Toronto-nord a précisé des faits.

M. CONMEE : Je dis que non. Si ces prétendus faits sont réels, l'honorable député aurait dû avoir le courage de ses convictions et, au lieu de railler le Gouvernement pendant des heures, mettre son avancé par écrit, le signer et déposer sa plainte.

M. LANCASTER : Qui donc a contesté la vérité des faits exposés par le représentant de Toronto-nord ?

M. CONMEE : On n'a pas cessé de le faire. Tout ce que l'on a allégué est plus ou moins erroné. Que gagneront les membres de la gauche à agir comme ils font en ce moment ? Est-ce une manière d'avancer les intérêts du public et de remplir leur mission de représentants du peuple ? Je ne le crois pas. L'opposition a le droit de critiquer et de scruter, mais à cette heure, ce n'est plus de la critique qu'elle fait, mais simplement de l'obstruction. Quels que soient les droits de la minorité il faut que les affaires du pays suivent leurs cours, et je trouverais singulier que la majorité se laissât régenter ou intimider par la gauche. Cela ne doit pas être. Il manque certaines lettres et certaines réponses au dossier qui a été déposé, mais le ministre affirme qu'elles n'ont aucun rapport avec l'article budgétaire qui nous occupe.

M. J. D. REID : L'honorable député a-t-il passé la nuit ici ?

M. COMMEE : Non.

M. J. D. REID : Dans ce cas, il ne sait pas que la gauche a offert d'avancer l'étude du budget de n'importe quel autre ministère. N'est-ce pas juste ?

M. CONMEE : Je ne le crois pas, puisque vous vous refusez de voter un seul crédit parce que le dossier ne renferme pas certaine information, bien que le ministre affirme que cette information n'a aucun rapport avec l'article budgétaire que nous sommes invités à adopter.

M. J. D. REID : J'ai exposé hier soir ce que je considère comme une raison suffisante pour que cet article ne soit pas adopté. Le comité des comptes publics, ai-je dit, est saisi des documents relatifs à l' " Arctic ", nous allons les étudier et n'entendons pas que cet article soit adopté avant que nous ayons pu faire nos investigations. Il existe une autre raison que certains ne jugent pas valable. L'honorable député estime-t-il que nous devrions adopter ce crédit quand il nous reste encore à étudier les papiers qui s'y rattachent ?

M. CONMEE : Est-ce la dernière occasion qui s'offre à l'honorable député ?

M. J. D. REID : Nous nous sommes trop souvent fait prendre à ce jeu-là.

M. CONMEE : Cet article devant revenir en dernière épreuve, vous aurez mainte occasion de le discuter. L'année dernière, vous n'avez pas insisté sur vos demandes devant le comité des comptes publics. Je ne dis pas que c'était votre faute.

M. J. D. REID : C'était celle du premier ministre.

Quelques VOIX : Jamais !

M. J. D. REID : Le premier ministre nous avait priés de ne pas scruter davantage ces comptes-là.

M. CONMEE : Que l'honorable député jette le blâme sur qui il lui plaîra ; je lui conseille de s'y soustraire s'il en est capable. Une année s'est écoulée, et il est à peu près temps que l'opposition laisse la Chambre s'occuper de ses travaux.

M. DEVLIN : Nous avons fait à l'opposition une offre loyale que le ministre de l'Agriculture a renouvelée en proposant de réserver cet article du budget pour en aborder quelque autre. Cette offre, les membres de la gauche n'ont pas voulu l'accepter, aimant mieux ajouter énormément aux dépenses du pays et entraver l'expédition des affaires publiques.

M. BENNETT : Donnez-nous le budget des Travaux publics, nous allons l'étudier tout de suite.

M. DEVLIN : C'est du budget de la Marine et des Pêcheries qu'il s'agit en ce moment, et il n'existe absolument aucune raison pour que l'étude ne s'en poursuive pas. Certains propos que l'on a tenus au sujet de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries m'ont fort étonné. J'ai entendu le député de Grey-est s'écrier : " Qu'est-il advenu des meubles des appartements de l'Orateur ? S'en est-on servi pour faire des cadeaux ? " L'honorable député insinue-t-il par là que le ministre de la Marine et des Pêcheries se serait approprié, à l'époque où il était Orateur, une partie quelconque du mobilier des appartements du président de la Chambre ? Je l'invite à répondre à cette question ?

M. SPROULE : Je ne prêtais pas l'oreille à l'ode funèbre de l'honorable député.

M. DEVLIN : L'honorable député accuse-t-il le ministre de la Marine et des Pêcheries d'avoir trempé de quelque manière dans la disparition du mobilier des appartements de l'Orateur ?

M. SPROULE : L'honorable député semble n'avoir qu'un seul objet en vue : nous, faire perdre notre temps. Demain, en lisant le compte rendu des débats, il saura au juste ce que j'ai dit.

M. DEVLIN : L'honorable député affirme-t-il que le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est prêté à l'enlèvement du mobilier des appartements de l'Orateur ? S'il refuse de répondre, je le sommerai de retirer son avancé. (Exclamation.)

Il est bon de savoir jusqu'où peut aller le courage du représentant de Grey-est. Ce député pense-t-il que la réponse qu'il vient de donner en faisant allusion à quelque oraison funèbre est de nature à contenter le public ?

J'ai aussi entendu le député de Victoria et Haliburton (M. Sam. Hughes) dire que le nom du ministre de la Marine et des Pêcheries est une souillure pour le pays. Je mets cet honorable député et son collègue de Grey-est (M. Sproule) de venir répéter leurs propos en n'importe quelle partie de la province de Québec. Je défie le député de Victoria et Haliburton de révoquer en doute l'intégrité ou l'honorabilité du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. SAM. HUGHES : Lorsque je mets en doute la probité d'une personne, je me fonde sur les faits.

M. DEVLIN : Voici ce que j'ai à proposer à ces deux députés : je vais remettre mon mandat de député, ces messieurs vont en faire autant, et nous inviterons ensuite les électeurs du comté de Wright à se prononcer sur la probité ou l'honorabilité de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Ces messieurs relèveront-ils le défi ?

M. BENNETT : N'aimeriez-vous pas tâter le pouls des électeurs de Carleton ?

M. DEVLIN : J'ai eu récemment l'honneur d'adresser la parole à un nombreux auditoire dans le comté de Carleton : j'ai été accueilli on ne peut mieux. Je suis prêt à me mesurer avec l'honorable député de Simcœ-est (M. Bennett) à Carleton ou en tout

autre comté, tout de suite ou n'importe quand. Le langage dont les députés de Victoria-et-Haliburton et de Grey-sud se sont servi à l'endroit du ministre de la Marine et des Pêcheries m'a profondément affligé.

D'autre part, j'ai vu l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) prendre parti pour le ministre. Si le représentant de Beauharnois (M. Bergeron) et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) avaient été présents, je suis sûr qu'ils n'auraient pas goûté le langage dont se servit leur collègue de l'Islet. Tout ce qu'il me reste à dire, c'est que si jamais cette question est portée devant les électeurs de la province de Québec, si jamais ces députés osent aller répéter devant eux leurs insinuations, on leur fera un accueil franc et courtois, mais ils recevront la réponse que méritent de telles allégations.

M. ARMSTRONG : La Chambre et le pays s'accorderont à reconnaître, j'en suis convaincu, que l'opposition a pleinement raison d'insister pour que le Gouvernement dépose les documents en question avant que le présent article du budget soit adopté. Je considère qu'il n'incombe pas seulement à l'opposition, mais que c'est aussi son droit de scruter tous les documents publics et toutes les affaires d'intérêt public. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a donné à entendre que nous prenions une attitude peu patriotique à l'égard de l'article budgétaire dont nous sommes actuellement saisis. C'est le contraire qui est la vérité. Le véritable patriotisme ne consiste pas à négliger d'étudier à fond les questions de cette nature. Le parti conservateur n'a jamais cessé d'être le parti des patriotes. (Protestations.

Je demanderai aux membres de la droite de dire ce qu'ils pensent de l'attitude que certains des plus marquants parmi eux ont prise à l'égard de certaines questions nationales. Qu'ils scrutent le passé de ces hommes, ils constateront qu'ils ont fait montre de ce qui est précisément le contraire du patriotisme.

M. LANCTOT : (Texte) Quels documents voulez-vous ?

M. ARMSTRONG : (Texte) Je ne vous comprends pas. (Traduction) L'honorable député sait bien que je n'entends pas parfaitement le français. Je consacre des heures et des jours à l'étude de la langue de l'honorable député, qui aurait dû s'abstenir de chercher à me mettre en mauvaise posture en me posant une question dans l'espoir que je ne la comprendrais pas.

La droite peut m'en croire, l'opposition est déterminée à rester ici tant que l'on n'aura pas reconnu ses droits et qu'elle n'aura pas scruté les comptes de ce ministère. Nous sommes sous le régime des bévues et du pillage, puisque le Gouvernement tolère sans cesse que des intermédiaires...

M. DEVLIN.

M. BENNETT : Des voleurs de grand chemin.

M. ARMSTRONG — et des voleurs de grand chemin, comme dit mon honorable ami, mettent le trésor public en coupe réglée. Je verrais avec peine l'opposition prendre une attitude différente de celle qu'elle a choisie, et j'espère qu'elle y persistera jusqu'à ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries se soit rendu compte qu'il convient de laisser de côté ses crédits pour passer à ceux d'un autre ministère.

M. MILLER : Je conçois que les membres de la gauche soient vexés et désappointés de l'erreur de tactique qu'ils ont commise hier soir ; mais si grand que soit leur dépit, ils devraient apporter dans le débat un peu plus de loyauté que certains d'entre eux n'en ont montré ce matin. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui, de tous les membres de la Chambre, est peut-être le plus enclin à interompre les autres et à leur faire des questions, devrait ne pas se montrer aussi chatouilleux quand on se permet de lui en poser. Au moment où il faisait allusion à quelqu'un qui aurait brûlé des papiers susceptibles de fournir des informations auxquelles la Chambre avait droit, je lui demandai de qui il voulait parler ; il se contenta de dire qu'il avait déjà répondu à cette question. J'espérais, par considération pour lui, qu'il ne voulait pas faire allusion aux papiers de M. Smart, autrefois sous-ministre de l'Intérieur ; et comme je l'invitais à dire qui il visait, un autre député s'écria: " Lisez la déposition de M. Smart."

Je connais très peu M. Smart, mais ce que j'ai appris de sa vie et de son caractère me porte à croire qu'il est aussi honorable que n'importe quel membre de cette Chambre. Si le représentant de Grey-est lisait la déposition de M. Smart, il ferait montre de plus d'honnêteté et de noblesse qu'en faisant des avancés absolument contraires à cette déposition.

M. SPROULE : J'ai lu sa déposition et il raconte qu'il a brûlé ses copies de lettres et une multitude de papiers, ce qui démontre qu'il devait entretenir une certaine correspondance intime pendant qu'il était sous-ministre.

M. MILLER : Si je me rappelle bien la déposition de M. Smart, celui-ci quittait Ottawa pour établir son domicile à Montréal et, pendant qu'il empaquetait son mobilier, il a brûlé plusieurs lettres qui, il l'a juré, faisaient partie de sa correspondance intime avec certains Européens, n'avaient pas trait aux affaires publiques et n'appartenaient pas à l'Etat.

M. BLAIN : L'honorable député dira-t-il que cette correspondance ne concernait en rien la compagnie commerciale North-Atlantic ?

M. MILLER : Après avoir quitté le département, il accepta un emploi de la com-

pagnie commerciale North-Atlantic et j'avoue que la correspondance avait trait à cette compagnie, mais M. Smart a juré qu'elle était absolument personnelle.

M. BLAIN : On a prétendu au comité des comptes publics que M. Smart, étant sous-ministre de l'Intérieur, pendant son voyage en Angleterre et après, avait entretenu avec la compagnie commerciale North-Atlantic une correspondance à la suite de laquelle il avait abandonné ses fonctions au département pour entrer au service de la compagnie ; qu'il était à la solde de l'Etat pendant cet échange d'une correspondance qui se rapportait à sa nomination et, conséquemment, devait être soumise au comité des comptes publics.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Ce sujet est étranger à la discussion.

M. MILLER : Je dirai simplement que M. Smart a juré que ces lettres n'avaient pas trait aux affaires publiques, et nous avons lieu de le croire.

Je désire relever une accusation, ou plutôt une insinuation, du représentant de Grey-est à l'adresse du ministre de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député me répondra si j'interprète mal sa pensée. Il a déclaré que, pendant que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries était président de la Chambre, certains meubles furent achetés pour son appartement, et que quelques-uns sont disparus sans que personne sache où ils se trouvent. Si ce n'est pas une insinuation de malhonnêteté à l'adresse du ministre, je voudrais savoir ce que signifie ce langage.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit que personne ne savait où ces meubles étaient allés. J'ai déclaré qu'ils ont été achetés et placés dans cet appartement, mais que je tenais de bonne source qu'ils ne s'y trouvaient plus. On a demandé ce qu'ils sont devenus. Qui en a fait don ? Les a-t-on distribués comme souvenirs ou que sont-ils devenus ? Tout ce que j'ai insinué c'est que le présent ministre de la Marine et des Pêcheries était alors président de la Chambre et qu'il est le seul que nous puissions tenir responsable.

M. MILLER : Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Sproule) déclare qu'il ne fait pas d'insinuation et qu'il n'a pas lieu de croire qu'une faute a été commise ?

M. SPROULE : Je ne dis rien de tel.

M. MILLER : Il persiste donc dans son insinuation.

M. TAYLOR : L'honorable député n'a pas passé la nuit ici. . .

M. MILLER : Oui, et je vais mentionner ce qui c'est dit cette nuit.

M. BENNETT : Mais, vous mettez obstacle à l'adoption du budget.

M. MILLER : Les honorables députés tiennent à prouver qu'ils ne sont pas obstructionnistes. Mais ils entreprennent une tâche au-dessus de leurs forces.

L'item mis en discussion hier soir est un item de $50,000 destiné à l'entretien des bateaux employés à la surveillance des eaux au nord du Canada. Nos adversaires ont objecté que le comité des comptes publics examinait certaines dépenses du steamer " Arctic " et ils ont refusé de discuter ce crédit. Ils désiraient aussi des renseignements qui ne se trouvent pas dans les rapports qui ont été déposés sur le bureau. Or, de quoi s'agissait-il ? Ils ont demandé un état des dépenses personnelles du ministre de la Marine et des Pêcheries depuis 1906 jusqu'à 1908 et depuis 1904 jusqu'à 1906. Le ministre a déposé l'état des dépenses de 1906 à 1908, et il a expliqué qu'on préparait l'autre avec toute la célérité possible, et qu'il le déposerait aujourd'hui si quelques crédits étaient adoptés.

M. TAYLOR : Cependant, le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré aujourd'hui que cet état se rapportait au département du Revenu de l'intérieur, qu'il administrait lorsque ces dépenses eurent lieu.

M. MILLER : Je me suis trompé à ce sujet. Cet état doit venir du département du Revenu de l'intérieur dont le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) n'a pas l'administration. Hier soir, vers onze heures, celui qui dirigeait l'opposition a déclaré que celle-ci laisserait adopter le budget si on mettait de côté les crédits du département de la Marine et des Pêcheries et si on mettait en discussion ceux d'un autre département. Mais, il savait que pas un autre ministre n'était prêt à soumettre son budget.

M. LANCASTER : L'honorable député croit-il que minuit soit une heure convenable pour entreprendre la discussion du budget?

M. MILLER : Puisque les députés de l'opposition persistent à gaspiller le temps pendant le jour, il faut bien travailler la nuit.

M. TAYLOR : Hier, le temps a été employé par un partisan du ministère et par un député indépendant qui lui donne son appui, et les membres de l'opposition n'ont pas ouvert la bouche.

M. MILLER : Est-ce que l'honorable député, premier whip de l'opposition a chassé des rangs de son parti le représentant du Yukon (M. Thompson) que la droite a toujours pris pour un conservateur indépendant fort estimable ?

M. TAYLOR : Je ne dis rien contre lui. Il se déclare indépendant.

M. MILLER : Se déclare-t-il partisan indépendant du ministère ?

M. TAYLOR : Oui.

M. LANCASTER : Comment peut-il être partisan indépendant du ministre ? Posez une question sensée.

M. MILLER : Ce n'est pas moi qui l'ai dit, c'est le représentant de Leeds (M. Taylor). Comme je le disais, nul autre ministre ne pouvait soumettre son budget à onze heures du soir. Les fonctionnaires de leur département n'étaient pas présents et les dossiers manquaient. Cependant, le ministre des Finances, raisonnable comme toujours, après avoir croisé le fer avec les membres de l'opposition, leur a dit : Si vous ne voulez pas voter ce crédit, nous pourrions peut-être en discuter d'autres moins contentieux. Or, quel autre crédit voulait-il mettre à l'étude. C'était l'article 214 que voici :

Matelots naufragés et dans le dénûment, $3,000.

Comment les rapports que l'honorable député désirait peuvent-ils avoir trait aux dépenses du prochain exercice en faveur des matelots naufragés et dans le dénûment ?

M. BLAIN : Je répondrai à l'honorable député, s'il le désire. Le département a employé des comptables de New-York pour vérifier ses écritures, y compris celles qui se rapportent à ce sujet et le ministre a déposé un rapport incomplet.

M. MILLER : L'honorable député (M. Blain) sait que ce rapport ne saurait influer sur les dépenses du prochain exercice concernant les matelots naufragés et dans le dénûment. Mais voici l'explication. L'honorable député qui dirigeait l'opposition, le premier whip du parti conservateur (M. Taylor), a répondu au ministre des Finances : Le sort en est jeté et nous sommes prêts à demeurer ici jusqu'à dimanche matin.

M. TAYLOR : L'honorable député fait erreur. C'est le représentant de Toronto-nord qui dirigeait alors l'opposition.

M. MILLER : J'ai entendu dire que l'honorable député (M. Taylor) était le leader et le représentant de Toronto-nord (M. Foster), le lieutenant. J'ai peut-être fait trop d'honneur au représentant de Leeds, mais il ne niera pas au moins les paroles que je lui prête.

M. TAYLOR : Nous avons tenu parole, n'est-ce pas ?

M. MILLER : Fort bien jusqu'ici. Quel autre conclusion pouvions-nous tirer, lorsque le premier whip du parti conservateur tenait ce langage, et que le chef de l'opposition se déclarait prêt à demeurer ici jusqu'à ce qu'il devint mince comme un tuyau de pipe ?

Le public peut-il faire autrement que de croire que l'opposition est déterminé à gaspiller le temps, et à entraver par tous les moyens l'expédition des affaires publiques ? Je crois que nos adversaires comprennent qu'ils ont commis une erreur et qu'ils ne demandent pas mieux que de revenir sur leurs pas.

M. BENNETT : Le comité comprend difficilement quel est le sujet de la discussion. Le représentant de Grey-sud a passé ici les longues heures de la nuit et il s'est embrouillé. Voici ce dont il s'agissait il y a quelques mois un député a demandé un rapport concernant une dépense de $50,000, faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries pour des experts comptables. Le ministre a promis a maintes reprises de déposer ce rapport et de nous faire connaître les rouages internes de son département. De plus, parmi les inscriptions qui forment ce total de $50,000.00, il y en a de $5 par jour pour la pension de certains individus. Or, un député de la gauche a déclaré qu'il connaissait ces gens-là, qu'il avait vécu avec eux sous le même toit et qu'au lieu de payer $5 par jour pour leur pension, ils n'avaient payé qu'un dollar, sinon moins. Le représentant de Grey-sud (M. Miller) sait que cette assertion a été faite hier soir, mais cela ne l'empêche pas de dire que nous avons tort de demander que cette supercherie soit dévoilée.

M. MILLER : Le Gouvernement a-t-il jamais fait ou pourra-t-il jamais faire quoi que ce soit sans que l'honorable député ait des soupçons et trouve à redire ?

M. BENNETT : Je conviens avec l'honorable député qu'il y a très peu d'actes du présent ministère ou de l'honorable député lui-même qui ne font pas concevoir quelque soupçon. Il y a quelques semaines tout le public demandait une enquête concernant l'administration du département de l'Intérieur. Il voulait que le député d'Assiniboia-est (M. Turriff) fut interrogé sous serment et il n'y eut pas dans toute la province d'Ontario un seul homme qui osât élever la voix pour repousser l'enquête, si ce n'est le représentant de Grey-sud. Pourquoi a-t-il agi ainsi ? Parce que les représentants d'Assiniboia-est et de Humbold (M. Adamson) sont actionnaires de la compagnie foncière de la Sasketchewan et que l'honorable député a acheté de cette compagnie une jolie étendue de terre. Mon honorable ami le niera-t-il ?

M. MILLER : Certes, je nie que je possède aucun terrain acheté de la compagnie foncière de la Saskatchewan.

M. BENNETT : L'honorable député nie-t-il que, en société avec certains habitants du comté de Grey, il a acquis certains terrains que possédait et que lui a vendus la compagnie foncière de la Sasketchewan ?

M. MILLER : L'honorable député fait probablement allusion à des terrains de la compagnie foncière Canadian-Northern que j'ai achetés en société avec d'autres person-

nes. J'ignore si cette compagnie a des rapports avec la compagnie foncière de la Saskatchewan. Nous avons acheté ces terrains du courtier d'immeubles de la ville d'Owen-Sound qui les vendait pour le compte de cette compagnie. Voilà tout ce que j'ai eu à faire dans cette transaction.

M. BENNETT : C'est précisément ce dont il s'agit. La compagnie foncière Canadian-Northern a acheté deux grandes étendues de terre qui appartenaient à la compagnie foncière de la Sasketchewan, et l'honorable député ne l'ignore pas.

M. MILLER : L'honorable député insinue que j'avais raison de défendre le représentant d'Assiniboia-est à cause de cet achat de terrains que j'ai fait en commun avec M. Jamieson, représentant conservateur de Grey-sud à la Chambre d'assemblée. En justice pour moi-même, je voudrais que le représentant de Simcoe-est prouve, s'il en est capable, que cet achat des terres de la compagnie foncière Canadian-Northern, fait par l'entremise de l'agence locale d'Owen-Sound, m'a porté à défendre le représentant d'Assiniboia-est.

M. BENNETT : Nous nous rapprochons de la question. J'ai eu vent de cette affaire par accident. L'un des intéressés m'a dit que le représentant de Grey-sud l'avait engagé à spéculer sur les terrains et que les terrains en question appartenaient à la compagnie foncière de la Saskatchewan. J'accepte la parole de cette personne qui est bien connue par des membres de cette Chambre.

M. MILLER : Je prends la parole pour un rappel au règlement. Je demande de nouveau au représentant de Simcoe-est de ne pas mêler mon nom sans motif à l'acquisition de terrains appartenant à la compagnie foncière de la Saskatchewan ou à l'achat d'un quart d'acre de terre que le représentant d'Assiniboïa-est administrait ou dans lequel il avait le moindre intérêt. Je nie avoir acheté ou avoir placé des fonds pour acheter des terrains de la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan ; ce sont des terres de la compagnie foncière Canadian-Northern que j'ai acquises. Je ne sache pas que ces deux compagnies aient aucun rapport entre elles. J'ai déclaré que j'ai acheté des terres du courtier d'immeubles de la ville d'Owen-Sound, ignorant alors comme aujourd'hui que le représentant d'Assiniboïa-est ou tout autre membre de la Chambre en fût propriétaire, ou qu'il fût mêlé à la transaction. Je crois que le représentant de Simcoe-est est tenu d'accepter ma déclaration et je le mets au défi de prouver le contraire. S'il veut le tenter je lui montrerai les contrats et je lui faciliterai ainsi la tâche.

M. BENNETT : L'honorable député entendra parler de cette affaire dans le comté de Grey-sud à la prochaine élection.

M. GERVAIS : Je ne crois pas enfreindre le règlement en appelant l'attention sur les propos suivants que M. le Secrétaire d'Etat a tenus au Sénat, le 27 février 1908. Je considère que ces propos sont injurieux pour les citoyens et pour l'administration de la ville de Montréal, et je sens qu'il est de mon devoir de les relever, parce qu'ils sont éminemment calomnieux. Je crois que le Secrétaire d'Etat, avant de parler comme il l'a fait, aurait dû consulter les représentants de Montréal, ou, s'il ne tient pas à leur parler, ceux qui sont au fait de l'administration de la police et des mœurs de mes concitoyens de cette ville.

L'hon. M. FISHER : Je prends la parole pour invoquer le règlement. Je ne crois pas que l'honorable député puisse introduire dans la discussion des subsides en comité général des questions étrangères concernant les délibérations d'une autre Chambre.

M. GERVAIS : Je crois me conformer au règlement et je demande à lire ces commentaires.

L'hon. M. FISHER : Non.

M. GERVAIS : Je propose que le comité lève la séance, afin de discuter une question de privilège.

L'hon. M. FISHER : J'objecte que l'honorable député ne peut pas discuter une affaire absolument étrangère à la question dont le comité est saisi, même s'il pouvait régulièrement faire allusion aux délibérations d'une autre Chambre, ce qu'il lui est interdit.

M. GERVAIS : Je désire prendre la parole sur la motion d'ajournement qui est en discussion et qui a trait à la question de privilège.

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'honorable député ne se place pas sur un bon terrain. Il ne peut pas soulever n'importe quelle question après avoir demandé que le comité lève la séance. Cette procédure est entièrement différente d'une motion d'ajournement. Dans ce dernier cas, un député peut traiter n'importe quel sujet, à son gré. Mais la Chambre délibère en comité des subsides et l'honorable député ne peut pas introduire dans le débat un sujet complètement étranger.

M. LENNOX : Je présume que le représentant de Saint-Jacques (M. Gervais) désire démontrer pourquoi nous ne devrions pas poursuivre la discussion des subsides avant qu'un grief n'ait été redressé.

M. GERVAIS : Voici ce qu'a dit l'honorable secrétaire d'Etat.

M. le PRESIDENT (M. McColl) : Force m'est de décider que l'honorable député enfreint le règlement.

M. J. D. REID : Eh bien, nous en appellerons à M. l'Orateur.

M. SPROULE : Si l'honorable député veut soulever une question de privilège, il en a parfaitement le droit.

L'hon. M. FISHER : Il ne peut pas le faire en tout temps. Il y a un moment où l'on peut prendre la parole sur un fait personnel, mais ce n'est pas au milieu d'un débat.

M. SPROULE : On peut le faire en n'importe quel temps, lorsqu'aucun député n'a la parole.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député dit que l'honorable représentant de la division Saint-Jacques de Montréal devrait expliquer la question qu'il allait mettre sur le tapis. Il l'a fait. Je l'ai entendu dire qu'il discutait une question relative à un reproche qu'on avait adressé à la ville de Montréal.

M. MONK : Je lui ai entendu dire qu'il prenait la parole pour soulever une question de privilège.

L'hon. M. FISHER : On lui a demandé de dire le sujet qu'il allait aborder. Il a répondu qu'il parlerait de certains propos tenus par un membre du ministère dans un autre endroit, propos qui, prétend-il, sont injurieux pour la ville de Montréal. D'abord ce n'est pas là une question de privilège qui concerne l'honorable député lui-même et, deuxièmement, ce sujet n'a pas trait à la question ni à la motion demandant que le comité lève la séance et rende compte de ses délibérations. De plus l'honorable député enfreint le règlement parce qu'il fait allusion, à ce qui s'est passé dans une autre Chambre.

M. MONK : Quant au rappel au règlement, je crois que mon honorable ami (M. Fisher) expose mal le fait. Si j'ai bien compris, le représentant de la division Saint-Jacques de Montréal prend la parole, à titre de citoyen de cette ville pour soulever une question de privilège.

M. GERVAIS : Certainement.

M. MONK : S'il ne réclame pas ce privilège je désire le réclamer en mon nom. Si c'est une question de privilège, je soutiens qu'il est parfaitement régulier de la soulever en tout temps. Cette règle n'admet pas d'exception. L'honorable député doit l'exposer. Ce sera au président de décider ensuite si c'est une question de privilège, mais on ne devrait pas empêcher mon honorable ami de l'exposer. Ma position est la même que la sienne quant à l'insulte qui a été faite à la ville de Montréal. Et si cette faveur n'est pas accordée à l'honorable député, je la réclamerai en mon nom.

M. SPROULE : Je désire citer l'autorité qui me justifie de dire qu'une question de privilège peut être soulevée en tout temps, sauf lorsqu'un député a la parole. L'article 38 du règlement dit :

Les questions de privilège peuvent toujours être examinées dans les deux Chambres. .

Et.

Elles sont immédiatement prises en délibération.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Il faut que ce soit une question de privilège.

M. SPROULE : On n'a pas permis à l'honorable député (M. Gervais) d'en dire assez, pour vous permettre, monsieur le président, de décider si c'était une question de privilège ; mais, lorsqu'il a pris la parole, il avait parfaitement droit de le faire, puisqu'en ce moment personne n'avait la parole dans la Chambre.

M. TAYLOR : Je désire faire observer à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) qui dirige nos délibérations, que le règlement prescrit que tous les comités doivent lever la séance à une heure. Il est une heure précise, et on a proposé que le comité lève la séance et rende compte de l'état de la question.

QUELQUES VOIX : Non, non.

M. TAYLOR : Je regrette que le ministre dont le budget est en discussion soit absent dans le moment, parce qu'il a déclaré tantôt qu'il serait prêt à demander que la séance fût levée si ce n'était de certaines insinuations du représentant de Grey-est à son adresse. Depuis, le député visé a affirmé qu'il n'avait pas eu l'intention de rien insinuer relativement à l'intégrité du ministre.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député a-t-il réellement dit cela ?

M. TALBOT : A-t-il retiré ce qu'il avait dit ?

M. SAM HUGHES : Il ne retire rien.

M. TAYLOR : L'honorable député a dit qu'il n'avait pas l'intention de faire d'insinuation à l'adresse du ministre lui-même. Vu qu'il est une heure et que le ministre est absent, il me semble que le comité devrait renvoyer le suite du débat à une autre séance.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le représentant de Grey-est a déjà proposé une motion à cet effet et elle est encore en suspens. Dois-je comprendre que l'honorable représentant de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais) demande à discuter une question de privilège ?

M. GERVAIS : Oui.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il faut que ce soit une question de privilège.

M. GERVAIS : Souffrez que j'explique la question de privilège, car on a rendu une décision avant que j'aie eu l'occasion d'exposer les faits à la Chambre. Pour complé-

ter ma déclaration, je suis tenu de citer les paroles qui ont été prononcées, hier, au Sénat.

L'hon. M. FISHER : M'est-il permis d'interrompre un instant l'honorable député. J'ai cru l'entendre dire qu'il voulait discuter certains propos tenus par un membre du ministère dans un autre endroit, et que ces propos étaient injurieux pour la ville de Montréal. Je soutiens que ce n'est pas là un fait personnel.

M. MONK : Je désire invoquer le règlement. L'honorable député (M. Gervais) a la parole ; il explique en quoi consiste la question de privilège et on ne doit pas l'interrompre.

L'hon. M. PATERSON : Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) doit admettre que, pour soulever une question de privilège, il faut qu'un député prouve qu'il s'agit d'un fait personnel.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il doit dire ce qui constitue la question de privilège.

M. MONK : Personne ne saurait l'empêcher d'exposer les faits.

L'hon. M. PATERSON : Si aucune accusation n'a été portée contre lui ou si les commentaires contenus dans un discours ne s'adressent pas à lui, l'honorable député ne peut certainement pas prétendre qu'il s'agit d'un fait personnel.

M. GERVAIS : Voici ce que je désire signaler au comité, si vous le permettez, monsieur le président :

L'hon. M. SCOTT—Les Italiens ne sont pas venus au Canada en réponse à une invitation du Gouvernement. Ils sont et viennent librement dans tous les pays, et je ne sais pas pourquoi nous leurs défendrions de venir ici. Nous avons dans la ville d'Ottawa, des Italiens qui sont observateurs des lois, industrieux et qui ne nous causent pas d'ennuis, parce que nous appliquons la loi. Il y a des Italiens dans toutes les villes du Canada. La raison pour laquelle on considère qu'ils sont un élément dangereux à Montréal, est manifeste. C'est parce que les officiers de police négligent antérieurement leur devoir et parce que les buvettes, autorisées et autres, abondent à Montréal—plus qu'en tout autre endroits du Canada.

C'est purement et simplement une abominable diffamation.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Ce n'est pas une question de privilège.

M. GERVAIS : Non, mais je poursuis :

Il y a quelque temps, je faisais devant cette Chambre la triste réflexion qu'eu égard à la population, il y avait plus d'ivrognes à Montréal qu'en tout autre endroit du Canada La police n'a rien tenté pour enrayer cette épidémie de crimes, comme elle aurait dû faire. Il y a un mois ou deux, j'ai lu qu'on avait arrêté une cinquante d'individus accusés de vente illégale de liqueurs. Les a-t-on punis? Non.

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'honorable député devrait montrer en quoi cela le concerne personnellement.

M. GERVAIS : C'est ce que je vais faire.

M. SPROULE : Il a droit de lire ces commentaires.

L'hon. M. FISHER : Non.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je compte que les connaissances de l'honorable député en droit parlementaire lui permettront de discerner ce qui constitue une question de privilège. Elle doit concerner personnellement l'honorable député qui la soulève.

M. GERVAIS : Je prouverai dans un instant qu'elle me concerne.

Le chef leur a demandé à chacune une contribution de $5 et tous ont été relâchés. Voilà la situation qui règne à Montréal et voilà quelles en sont les conséquences. Si la police avait fait son devoir à Montréal, ces meurtres n'auraient pas été commis et, si elle avait fermé plusieurs de ces buvettes, elle y aurait mis fin. Quelle est l'opinion du prêtre italien de Montréal qui dirige cette paroisse. Il dit....

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Ceci n'est pas une question de privilège. Je ne puis vous permettre de lire tout un traité, si je dois être obligé de conclure qu'il ne s'agit pas d'une question de privilège. L'honorable député doit aborder directement le fait personnel.

M. GERVAIS : Avant de l'aborder directement, je suis obligé d'exposer la question que je désire soumettre à la décision du président. Je désire montrer en quoi elle me concerne.

La police et les magistrats. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député devra montrer immédiatement en quoi ces commentaires le concernent, autrement, il ne pourra pas poursuivre son discours.

M. SPROULE : Aucunement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : C'est ma décision.

M. SPROULE : Eh bien, votre décision n'est pas conforme aux usages parlementaires.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il n'y a pas un mot qui donne lieu à une question de privilège.

M. GERVAIS : Il y en aura.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Autant vaut montrer maintenant en quoi consiste la question de privilège.

M. GERVAIS : Autant vaut discuter ce grief tout de suite. Il faudra certainement en venir là.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je veux bien qu'on vide l'incident, si le règlement le permet.

M. GERVAIS : Je l'affirme.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La discussion n'est pas régulière jusqu'ici.

M. GERVAIS : Il faut qu'on me laisse expliquer tous les faits qui s'y rapportent, avant qu'on puisse décider si la discussion est permise. Si vous désirez rendre une décision avant que j'aie fini, libre à vous. Vous avez le pouvoir de m'imposer silence.

L'hon. M. FISHER : A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est proposé que le comité lève la séance.

M. MONK : Avez-vous rendu votre décision ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Nulle question de privilège ne m'a été soumise.

M. GERVAIS : Il y a une question de privilège, mais on ne me permet pas de l'exposer.

M. LENNOX : Ne lui permettra-t-on pas de lire ce qui demontre que cet incident le concerne ?

M. A. LAVERGNE : Il me semble qu'un député a parfaitement le droit d'exposer une question de privilège et que le président doit accepter sa parole. S'il constate que les faits mentionnés ne constituent pas une question de privilège, il peut alors rendre sa décision dans ce sens-là. Mais, je crois que c'est restreindre les prérogatives d'un député que de l'empêcher de soulever une question de privilège.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je demande à l'honorable député de dire en quoi il était concerné. Qu'il le fasse, s'il le désire ; mais je ne puis pas lui permettre de lire tout un discours qui a été prononcé au Sénat.

M. GERVAIS : Monsieur le président désire-t-il que je commence mon discours par la fin ? Quintilien et d'autres auteurs latins et les maîtres de la littérature en France et en Angleterre nous enseignent qu'il ne faut pas débuter par la péroraison. C'est l'opinion de ceux qui sont renseignés.

Quelques DEPUTES : Aux voix ! aux voix !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il est proposé que le comité lève la séance.

M. MONK : Si vous décidez qu'une question de privilège qu'un député a soulevée ne peut pas être complètement exposée, pour ma part, je suis disposé à en appeler de de votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je décide que l'honorable député n'a pas soulevé de question de privilège.

M. BENNETT : Elle n'est pas sortie de la coquille, mais l'incubation progresse favorablement.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT.

M. MONK : Nos privilèges sont précieux, et je ne saurais accepter votre décision.

M. J. D. REID : Nous en appelons à monsieur l'Orateur.

(Monsieur l'Orateur ayant pris le fauteuil.)

M. l'ORATEUR : Quelle est la décision dont on appelle.

M. MONK : Je désire en appeler de la décision du président du comité. Je propose que sa décision ne soit pas confirmée, parce que le représentant de Saint-Jacques a soulevé une question de privilège et qu'on ne lui a pas permis de l'exposer.

M. l'ORATEUR : Il ne saurait y avoir de discussion lorsqu'on en appelle d'une décision.

M. MONK : L'honorable député qui a soulevé la question de privilège avait, je prétends, le droit de l'exposer complètement avant que monsieur le président donnât sa décision.

M. l'ORATEUR : L'usage veut que le président du comité fasse rapport par écrit de la question d'ordre qu'il a décidée et qui fait l'objet de l'appel. Le président du comité m'a remis la déclaration suivante :

M. Gervais, représentant de la division Saint-Jacques, a soulevé une question à titre de privilège, et le président a décidé que ce n'était pas une question de privilège, mais l'honorable député s'est mis à lire un article qui n'avait pas trait à lui.

M. l'ORATEUR : La question est de savoir si la décision du président du comité sera maintenue.

M. GERVAIS : Monsieur l'Orateur, je désire, pour diverses raisons, retirer ma demande.

M. MONK : Je crois que mon honorable ami n'en a pas le droit. J'ai vu l'honorable député de Saint-Jacques se consulter avec quelques honorables députés de la droite et il en est arrivé à la conclusion subite de retirer une demande de privilège qu'il a faite à la Chambre.

M. l'ORATEUR : J'ai donné ma décision.

M. MONK : Monsieur l'Orateur, j'en appelle à la Chambre de votre décision. En conséquence, je propose : Que la décision de M. l'Orateur ne soit pas maintenue. J'allègue pour motif qu'un député qui soulève la question de privilège doit avoir la liberté d'exposer ses raisons.

M. l'ORATEUR : La question doit être soumise à la Chambre sans discussion. Est-ce le désir que la décision du président du comité soit confirmée ?

La question est mise aux voix :

ONT VOTE POUR:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Aylesworth, | Law, |
| Béland, | Macdonald, |
| Black, | McColl, |
| Borden (sir Frederick), | McCraney, |
| Boyer, | McIntyre (Perth), |
| Brodeur, | McKenzie, |
| Brown, | McLean (York-centre), |
| Caldwell, | Marcile (Bagot), |
| Calvert, | Martin (Montréal, Ste-Marie), |
| Carney, | Meigs, |
| Cash, | Miller, |
| Chisholm (Antigonish), | Oliver, |
| Clarke, | Pardee, |
| Conmee, | Paterson, |
| Copp, | Ratz, |
| Crawford, | Roche (Halifax), |
| Devlin, | Ross (Cap-Breton), |
| Fielding, | Savoie, |
| Fisher, | Sifton, |
| Fortier, | Sloan, |
| Gauvreau, | Smith (Oxford), |
| Gervais, | Stewart, |
| Greenway, | Talbot, |
| Harty, | Templeman, |
| Hughes (King), (I.P.-E.), | Turcotte, |
| Jackson (Selkirk), | Turriff, |
| Johnston, | Verville, |
| Lachance, | Walsh (Montréal, Ste-Anne), |
| Lanctôt (Richelieu), | Wright (Renfrew), |
| | Zimmerman.—59. |

ONT VOTE CONTRE:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Barker, | Maclean (York-sud), |
| Bennett, | Martin (Queen), (I.P.-E.), |
| Blain, | Monk, |
| Chisholm (Huron), | Morin, |
| Cockshutt, | Owen, |
| Hughes (Victoria), | Paquet, |
| Jackson (Elgin), | Pringle, |
| Lalor, | Reid (Grenville), |
| Lancaster, | Roche (Marquette), |
| Lavergne (Montmagny), | Sproule, |
| Lennox, | Taylor.—23. |
| Lewis, | |

M. l'ORATEUR : Je déclare confirmée par la Chambre la décision du président du comité.

M. MONK : Avant que vous ne quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur je voudrais placer entre vos mains une motion tendant à lever la séance.

M. l'ORATEUR : Il n'est pas permis à cette phase de faire des motions. Je suis au fauteuil simplement pour soumettre à la Chambre le rapport du président du comité sur sa décision. Du moment que ce point est réglé la Chambre reprend la discussion en comité des subsides.

(La Chambre se forme de nouveau en comité sur les subsides.)

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : M. Sproule propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de la question, et demande à siéger de nouveau.

M. BARKER : L'honorable député de Grey-est (M. Miller) a contredit catégoriquement l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) au sujet de la destruction par M. Smart de certaines lettres et de certains livres de correspondance. L'honorable député (M. Miller) agita avec un grand geste une découpure de journal, laissant la Chambre sous l'impression qu'il allait apporter des preuves documentaires pour établir exactement ce qu'a dit M. Smart. Mais il a repris son siège sans rien dire. Or, je vais lire, moi, des extraits de documents publics qui donnent les paroles mêmes de M. Smart.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. Barker) croit-il que cette question a quelque rapport avec la motion en discussion, qui est un crédit de $50,000 pour le service de la surveillance dans les eaux arctiques ?

M. BARKER : Elle s'applique autant que la question que le député de Grey-sud. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : J'ai permis une simple allusion, mais il serait embarrassant de permettre une discussion sur tous les item de ce crédit.

M. BARKER : Je réclame la simple justice.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Si j'appliquais le règlement, cette discussion serait complètement irrégulière. Mais j'ai accordé, peut-être par malheur, beaucoup de latitude ; je l'ai fait parce que c'est la coutume ici d'accorder beaucoup de latitude. Mais l'honorable député (M. Barker) doit savoir que c'est en dehors d'ordre de discuter les affaires du ministère de l'Intérieur sur une demande de crédit pour le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. BARKER : Je cède toujours devant l'autorité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je permettrai une allusion passagère.

M. BARKER : Je dirai donc que l'honorable député de Grey-sud a mal cité la preuve. M. Smart a déclaré catégoriquement, sans équivoque et sous serment, qu'il avait reçu des lettres, pendant qu'il était sous-ministre de l'Intérieur, d'un membre de la "North American Trading Company" au sujet de l'immigration, qu'il avait répondu à ces lettres, mais qu'il avait fait brûler et les lettres et les livres dans lesquels ses réponses étaient consignées.

M. BLAIN : Le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait-il me dire à même quel crédit il a payé M. Falconer, le comptable de New-York ?

L'hon. M. BRODEUR : A même les fonds votés à ces fins par le Parlement. Il

en a été payé aussi, je crois, à même les crédits affectés aux chantiers de Sorel et peut être aussi à même d'autres crédits spéciaux.

M. BLAIN : Je regrette que le ministre ne connaisse pas mieux les affaires de son département. Voici une lettre datée du 26 février, adressée au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries appelant son attention sur le fait qu'on avait tiré deux chèques du montant de $9,445.25 sur le crédit affecté au service des phares pour payer K. Falconer. Le ministre peut-il expliquer cela ?

L'hon. M. BRODEUR : M. Falconer qui, entre parenthèse, n'est pas un américain, mais canadien et citoyen de Montréal, a fait plusieurs longs rapports sur le magasin des phares à Prescott. M. Falconer a réformé ce service aussi bien que tous les autres. Le magasin des phares à Prescott est compris dans l'item relatif à l'entretien du service des feux.

M. BLAIN : Le ministre nous dit que bien que le Parlement ait voté à sa demande un certain montant pour rémunérer M. Falconer, il n'en a pas moins affecté une partie des fonds votés pour l'entretien des phares à payer ce comptable. Le ministre j'en suis sûr, ne peut pas, réflexion faite, défendre sa conduite à ce sujet. S'il fallait suivre ces méthodes, où irions-nous ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai expliqué que cette somme avait été prise sur le crédit des phares, parce que M. Falconer a fait des rapports sur l'administration de la régie des phares à Prescott, que couvre ce crédit. Il en est de même pour l'administration des chantiers maritimes à Sorel.

M. BLAIN : Alors les services de ce comptable ont été payés à même ces crédits spéciaux ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BLAIN : Qu'avez-vous fait alors du crédit spécial voté par le Parlement pour cette expertise ?

L'hon. M. BRODEUR : Il a été affecté aussi aux mêmes fins.

M. BLAIN : Combien était-ce ?

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M. Blain) a devant lui le rapport que je lui ai transmis. S'il me le renvoie, je me ferai un plaisir de répondre à sa demande.

M. BLAIN : Je le lui renverrai sous peu. Maintenant, au sujet de cette lettre dont j'ai parlé, il y est dit que ce crédit comprend les services de 19 personnes pour des périodes variées et à des appointements variant entre $75 et $3.50 par jour. Les services de l'expert comptable ont-ils été approuvés par décret ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne sais pas.

M. BLAIN : Les collègues de l'honorable ministre ont-ils sanctionné ces déboursés.

M. BRODEUR.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas de doute.

M. BLAIN : Devons-nous entendre que ses collègues ont approuvé le principe de payer ces déboursés à même des crédits votés pour d'autres fins ? Il appert d'après cette lettre que le personnel de M. Falconer reçut un tableau des frais de déplacement et de séjour conforme à ceux qui étaient arrêtés dans le décret, mais le rapport de l'auditeur général dit que ces instructions ne furent pas suivies.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est certainement pas ma faute. J'ai déjà dit que je croyais qu'on s'était conformé à cette partie du décret, et j'ai été surpris d'apprendre que certaines notes ont été acquittées sans être accompagnées de la pièce justificative.

M. BLAIN : L'honorable ministre peut-il déposer maintenant devant le comité, les pièces justificatives qui se trouvaient, à ce qu'il nous a dit, au ministère avant que ces comptes fussent payés ?

L'hon. M. BRODEUR : Je croyais avoir déclaré, hier, que les comptes avaient été acquittés contre la production des pièces justificatives, mais j'apprends par l'employé qui est chargé de cette branche du service, que les montants payés sont des avances en acompte. Il reste une différence à solder pour laquelle on a demandé des pièces justificatives.

M. TAYLOR : J'ai cru que le ministre nous avait dit que ce compte était clos. Combien est-il encore dû à ces personnes ?

L'hon. M. BRODEUR : Ils réclament une balance de $6,000.

M. BLAIN : Est-ce qu'une partie de ces $6,000 représentent des comptes de pension impayés, lorsque ces personnes étaient à Ottawa ?

L'hon. M. BRODEUR : Elles ont été mises en demeure de fournir les reçus pour tous les comptes que cette balance représente, et les employés du ministère ont décidé de ne pas leur payer un sou avant d'avoir rempli cette formalité.

M. BLAIN : M. Falconer a-t-il été averti par lettre du ministre ou du sous-ministre d'avoir à produire les pièces justificatives ?

L'hon. M. BRODEUR : L'ordre a été donné par lettre.

M. BLAIN : Le ministre voudrait-il déposer une copie de cette lettre ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BLAIN : Il pourrait la déposer cette après-midi. Dans l'intervalle j'accepte volontiers sa parole. A quelle date les frais de pension de ces personnes ont-ils été acquittés ?

L'hon. M. BRODEUR : La date du paiement n'est pas indiqué au rapport.

M. BLAIN : N'est-il pas vrai que tous ces frais d'existence sont déjà payés et que les chèques ont même déjà été retournés au ministère ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas qu'il y ait rien de définitivement réglé.

M. BLAIN : Y a-t-il eu échange de correspondance entre le ministère et ces employés au sujet des prix trop élevés pour leur pension ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, M. Falconer, a été requis de nous fournir les pièces justificatives.

M. BLAIN : Y a-t-il eu échange de correspondance entre le ministère et ces officiers au sujet des frais d'existence supplémentaires ?

L'hon. M. BRODEUR : Le comptable est ici qui examine ces comptes.

M. TAYLOR : Je veux que le ministre soit positif sur la déclaration qu'il a faite prétendant que les comptes de pensiion qui ont été payés sont avances en acompte seulement. Est-ce exact ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, c'est la déclaration qui m'a été faite.

M. TAYLOR : L'honorable ministre veut-il envoyer chercher au comité des comptes publics les comptes qui y ont été déposés, et qui avaient été dans chaque cas rendus toutes les semaines ou tous les mois et acquittés ? Si ces comptes ont été payés, comment explique-t-il la déclaration qu'il vient de faire ?

L'hon. M. BRODEUR : J'apprends du département que des avances ont été faites en acompte, et qu'on a demandé à M. Falconer par lettre, de nous envoyer les pièces justificatives.

M. TAYLOR : Le ministre doit avoir une copie de ces états de comptes mensuels?

L'hon. M. BRODEUR : On me dit qu'il y a toujours eu un solde de compte au débit même quand la note était acquittée intégralement.

M. TAYLOR : Certains comptes ont été présentés et acquittés et il n'y a pas de discussion à leur endroit. Le ministre a promis hier soir de déposer certains documents. C'est maintenant aujourd'hui, car il est deux heures du matin. J'ai demandé à une heure que le comité lève sa séance et le ministre qui dirigeait à ce moment la Chambre allait accéder lorsque l'honorable député de Grey-est fit certaines déclarations. Il observa qu'il n'avait voulu faire aucune allusion personnelle au ministre de la Marine et des Pêcheries au cours de ses remarques. Je crois que le ministre aurait dû, à la suite de cette admission, et après avoir promis de déposer certains documents, proposer de lever la séance.

L'hon. M. BRODEUR : Que dites-vous des attaques du député de Toronto-nord ?

M. TAYLOR : Les remarques du député de Toronto-nord ne visaient pas le ministre personnellement, mais les ministres en général. Le ministre n'a pas pu déposer jusqu'à présent tous les documents qui lui ont été demandés hier soir et qu'il a promis de déposer, de sorte qu'il devrait pour cette raison et en vue des atténuations offertes par le député de Grey-est accepter de lever la séance.

M. SAM. HUGHES : Je crois que le ministre a fait son possible pour déposer ces documents. Il croyait que nous aurions dû lui voter ces crédit sur sa promesse de déposer ces documents. Il n'a pas pu remplir son engagement, sans qu'il en soit de sa faute. Pour cette raison, je crois que le ministre serait parfaitement en droit de demander de lever la séance du comité.

L'hon. M. BRODEUR : Je serais le dernier à la Chambre à prolonger inutilement la séance, mais ce n'est pas ma faute si les choses sont en l'état actuel. Hier soir, sur l'appel de mon budget, le député de Toronto-nord m'a attaqué avec une violence inouïe.

M. TAYLOR : Non.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, une attaque brutale, où je suis accusé d'avoir eu en ma possession des fonds du département sans pouvoir offrir de justification, de m'être servi de ces fonds pendant des mois et de les avoir restitué finalement au département. L'honorable député de Toronto-nord sait à n'en pas douter que sa déclaration est inexacte, mais il voulait donner à entendre que j'avais employé les deniers publics à mes besoins personnels et sans aucune justification. Je m'indignai de cette accusation, car je savais que l'honorable député est trop au fait de l'administration des départements, pour se livrer avec inconscience à de telles violences contre un collègue à la Chambre. Je fus extrêmement peiné ensuite d'entendre l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) faire des insinuations sur mon compte au sujet de mon administration comme orateur de la Chambre. Je puis avoir mes défauts, je sais que je ne possède pas toutes les qualités qui devraient être l'apanage d'un homme, mais je suis sensible aux accusations personnelles.

M. SAM. HUGHES : Le ministre persiste-t-il à faire voter ces crédits ?

L'hon. M. BRODEUR : Je veux qu'on retire ces accusations, ou bien qu'on vote un crédit avant de lever la séance.

M. TAYLOR : Le ministre a promis de déposer ces documents aujourd'hui. C'est maintenant aujourd'hui. Si les documents qui ont été déposés ce matin étaient ceux qui nous ont été promis, il y aurait déjà un crédit de voté.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai dit hier soir que les documents relatifs aux comptes personnels des comptables spéciaux étaient prêts, mais je m'aperçus qu'ils étaient incomplets. Je donnai des instructions pour les compléter. Nous les avons cherchés hier soir, mais en vain. Le sous-ministre était à Québec. Ce matin entre sept heures et demie et huit heures, j'envoyai chez le secrétaire du sous-ministre pour savoir où étaient ces documents et les apporter. Tous les documents qu'on était à copier furent apportés. Parmi ceux-ci se trouvaient ceux que nous cherchions. Je m'aperçus moi-même qu'il manquait des documents et je donnai ordre de les mettre au dossier avec les autres. Ce n'est pas un effet de ma volonté ni de mes négligences si ces documents ne se trouvent pas dans la liasse. Pour cette raison et à cause des violences de langage dont j'ai été victime, l'opposition ne devrait-elle pas céder, en reconnaissant qu'il n'y a pas de ma faute si ces documents n'ont pas été déposés, et pour montrer qu'il n'y a pas d'animosité, nous allons voter un crédit et tout sera oublié.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'était pas à son siège il y a un instant lorsque l'honorable député de Grey-est a déclaré qu'il n'avait pas voulu faire d'insinuations personnelles contre lui. C'est la même chose pour l'honorable député de Toronto-nord. Vu que le ministre a promis des documents qu'il n'a pas déposés, indépendamment de sa volonté il devrait demander au comité de lever la séance.

M. SAM. HUGHES : Le ministre ayant, sans atteinte à sa dignité et à son prestige, failli à sa promesse de déposer les documents, pourrait maintenant proposer de lever la séance du comité.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déposé tout ce que j'avais en ma possession. C'est la preuve de ma bonne volonté. J'ai fait mon possible. Je crois que l'opposition était d'opinion qu'il y avait quelque cachette au sujet de l'emploi de ces comptables spéciaux. Il n'y a rien à cacher. Tout s'est fait à ciel ouvert.

M. TAYLOR : La même proposition a été faite, hier soir, à onze heures, à l'honorable député de Toronto-nord qui, pour preuve de son désir et de celui de l'opposition de procéder aux affaires, a offert de discuter les crédits de tout autre département en attendant le dépôt des documents du ministre de la Marine et des Pêcheries. Il a refusé de voter les crédits de ce département sans ces documents. Le ministre insista sur la question et promit de déposer les documents dans la matinée. Nous avons attendu jusqu'à ce matin, et il nous dit qu'il ne peut pas remplir sa promesse.

M. TALBOT : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a dit tout à l'heure qu'il regrettait que le ministre ne fut pas à son siège lorsque l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) avait déclaré qu'il n'avait pas fait d'insinuations...

M. TAYLOR : Contre le ministre.

M. TALBOT : N'a pas fait d'insinuations? Tous ceux qui étaient à la Chambre ont entendu distinctement l'honorable député (M. Sproule) affirmer avec assurance que le ministre de la Marine et des Pêcheries lorsqu'il était orateur de la Chambre avait acheté des meubles et que ces meubles ont disparu. Puis il demanda si on s'en était débarrassé, ou s'ils avaient été offerts en cadeaux, ou si, comme il en était informé, ils avaient été volés. C'est ce qu'il a déclaré positivement et voici maintenant l'honorable député qui de son siège nous dit qu'il n'avait pas d'arrière-pensée en faisant cette insinuation.

M. SPROULE : Je n'ai jamais dit cela.

M. TALBOT : Je demande pardon à l'honorable député. Il compléta son réquisitoire en disant qu'il avait tout lieu de croire que l'ex-orateur de la Chambre était extravagant, qu'il avait continué de l'être, et qu'il s'objecterait à l'adoption du crédit. L'honorable député de Grey a fait cette assertion positivement et il a mauvaise grâce, autant qu'il est de mauvais goût, de vouloir s'excuser.

M. SPROULE : Je ne m'en excuse pas du tout, et je ne veux pas changer un mot à ma déclaration. Je vais la répéter si elle peut être de quelque utilité au député de Bellechasse.

M. BENNETT : Nous sommes ici pour y rester.

M. SPROULE : J'ai dit que j'étais bien fondé à croire que des meubles que le ministre avait achetés lorsqu'il était orateur de la Chambre, avaient été enlevés. Je demandai où ils étaient, qui les avait pris, et je répondis moi-même qu'on ne le savait pas, et que nous ne pouvions tenir quelqu'un responsable, hormis la personne qui dirigeait ce département à ce moment, que c'est elle que nous tenions responsable. C'est le seul moyen constitutionnel qui nous ayons. Et vouloir faire croire que je cherche à m'excuser ? Pas du tout.

M. TALBOT : L'honorable député voudrait-il spécifier quelque article du mobilier acheté par l'orateur de la Chambre du temps qui ait disparu des appartements ? S'il est l'homme que je pense, il va nous le dire positivement.

M. SAM. HUGHES : Il y a un instant, l'honorable ministre de l'Agriculture a proclamé son intégrité devant la Chambre. Il nous a dit qu'il était devenu vertueux et qu'il ne pouvait pas accepter la proposition faite par l'opposition de voter quelques-uns de ses crédits au lieu de ceux du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je regrette que les principes du ministre de la

Marine et des Pêcheries ne soient pas ceux du Gouvernement responsable. Nous ne remplirions pas notre devoir comme opposition, si nous permettions à un ministre de nous mettre en demeure de voter tel ou tel crédit sous peine de siéger ici jour et nuit. Je me rappelle lorsque les libéraux étaient dans l'opposition, que nous fûmes incapables de voter un crédit honnête nécessaire pour construire le bureau de poste de Farnham, et nous dûmes siéger pendant plusieurs jours parce qu'il ne plaisait pas à ces messieurs d'accorder un édifice public à cette petite ville. Il n'y avait pas de principe en jeu. Aujourd'hui nous luttons pour la défense d'un principe vital. Vu que le ministre de la Marine n'a pas déposé les documents, le ministre des Finances croit-il nous forcer à voter ces crédits en nous obligeant à rester ici en séance.

Je dis que le ministre des Finances est responsable de cette immobilisation, en voulant nous forcer à voter les crédits de ce ministre qui refuse de déposer les documents. L'opposition a concédé tout ce qui était juste et raisonnable. Nous défendons un principe. Il est écrit que nous avons toujours été bien disposés à voter les crédits, quand les ministres ont témoigné le désir de faire droit à nos légitimes prétentions. Quand notre bon ami de Grey-est (M. Sproule) critique la dépense et motive son refus d'accepter la parole du ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable député de Wright (M. Devlin) se lève et lui dit qu'il prononce une oraison funèbre. L'honorable député de Wright va s'apercevoir que cette question sera l'oraison funèbre d'un grand nombre d'entre eux quand une fois elle sera connue des électeurs libres du pays. Il m'a fait l'offre magnanime de me présenter contre lui dans sa circonscription pour discuter la popularité du ministre de la Marine et des Pêcheries. J'ai confiance en la sagacité de la population de Wright, mais quand son représentant parle à la Chambre comme il l'a fait aujourd'hui que ferait-il dans les cantons éloignés où il n'y a pas de journaux ? Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de relever le défi de l'honorable député de Wright. Je pourrais bien le mettre au défi de me faire la lutte dans la circonscription de Carleton. Mais je sais que quand on aura expliqué aux intelligents électeurs de la circonscription de Wright les motifs de la présente situation, qu'on leur aura montré de quelle façon ce ministre gaspille leur argent, il faudra une éloquence plus onctueuse que la sienne pour les convaincre qu'il est le député de Galway.

M. TAYLOR : J'ai demandé tout à l'heure au ministre de se référer aux comptes pour se convaincre qu'il trompait encore la Chambre. J'ai ici ces comptes, et je prends le premier sur la liasse.

M. BLAIN : Pas de pièce justificative ?

M. TAYLOR : Non, pas de pièce justificative. Le premier est daté du 30 novembre 1906 et se lit ainsi, services, 256 jours, $7,638.89 ; 83 jours de pension à $5 par jour, $415 ; 124½ jours à $4, $498 ; 55 jours à $3, $165 ; total pour la pension, $1,078 ; transport, $599.35 ; un sténographe 8⅓ semaines à $9.50, $79.16 ; télégrammes, $42.49 ; papeteries, $17.35, grand total $9,445.24. C'est le compte de M. Falconer, et il porte en marge la note suivante : " Payez sujet à l'approbation du ministre, H. G." Ce compte atteste aussi le paiement d'un autre montant de $25,000 par chèque, et d'un autre montant de $6,235 le 21 décembre, de sorte que ce compte est fermé. Cependant il n'est accompagné d'aucune pièce justificative. Il en est de même de tous les autres comptes au sujet de cette affaire, et qui se chiffrent à eux seuls par le total de $31,235. Ceci donne la mesure de l'exactitude des informations que le ministre de la Marine a communiquées au comité en réponse aux demandes de l'opposition. Il a déclaré que ces avances n'étaient que des acomptes, et cependant tous les comptes sont clos. Les tribunaux ne permettraient ni au Gouvernement ni à personne de tenir les comptes de cette façon.

M. BENNETT : Quel est le nom du personnage qui figure à $5 par jour de pension et n'en payait que $1 ?

M. TAYLOR : Les noms sont : à $5 par jour, W. B. Richards, W. F. Russell, G. E. Fawcett et K. Falconer ; à $4 par jour : F. H. Leland, Geo. Paré, M. L. Cooley et H. A. Marvin ; à $3 par jour : S. Kettridge, A. H. Moorman, J. J. Murray et L. Cone.

M. BLAIN : J'aimerais savoir si les personnes dont les noms viennent d'être lus et qui étaient censés payer de $3 à $5 par jour de pension, logeaient dans la maison qu'a mentionné l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Jackson) et où la pension était je crois $1 par jour ?

M. JACKSON : Les noms de ceux que j'avais en vue sont à la p. P-78, MM. Marvin, Hipwell et Ellis.

M. TAYLOR : Ces comptes étant arrêtés, que signifie cette déclaration allant à dire que c'étaient des avances seulement ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai expliqué qu'il restait en dépôt au département une somme suffisante pour couvrir toute inexactitude que relèveront les pièces justificatives. Le département a enjoint à M. Falconer d'avoir à produire les pièces. Il insiste depuis le mois de septembre dernier pour se faire solder son compte, mais nous avons refusé et refuserons tant qu'il n'aura pas obéi à notre injonction.

M. TAYLOR : Mais le sous-ministre dit : " avec l'approbation du ministre ". Et les comptes sont arrêtés.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas apposé mes initiales sur un seul de ces comptes.

M. LALOR : Combien a-t-on payé à ces comptables, et combien leur doit-on ?

L'hon. M. BRODEUR : Nous leur avons payé environ $36,000, et ils réclament encore $6,000 que nous ne paierons pas, tant qu'ils n'auront pas produit leurs comptes de pension approuvés et certifiés.

M. BLAIN : Le ministre des Finances est à son siège, et je voudrais lui poser une question. Il appert que le ministre de la Marine et des Pêcheries a payé des comptes au montant de $9,445.25 à ces comptables à même le crédit que la Chambre a voté pour l'entretien des phares. Je voudrais savoir si c'est là rendre justice à la Chambre et si c'est un sage principe à adopter dans l'administration d'un département ?

L'hon. M. FIELDING : Il vaudrait mieux, je crois, dans des cas de cette nature, obtenir un crédit spécial. Mais si la vérification des comptes s'étendait à l'administration des phares, rien ne s'opposerait à puiser une partie de l'argent nécessaire dans ce crédit. Mais comme question de forme, je préférerais l'autre moyen.

M. BLAIN : Cette somme a été prise à même le crédit voté pour les phares, bien que le Parlement ait voté un crédit spécial pour les fins de la nouvelle comptabilité. Et l'auditeur général a appelé l'attention du département sur cette contravention au décret. Tout de même le ministre de la Marine et des Pêcheries dit que cette manière d'agir est correcte. J'espère qu'on va le prendre à parti à la prochaine réunion du cabinet. Voici maintenant qu'on a de nouveau appelé le ministre des Finances au dehors ; je demanderai donc au ministre de la Marine et des Pêcheries s'il entend continuer à l'avenir à appliquer ce principe dans la gestion des affaires de son département ?

L'hon. M. BRODEUR : J'espère que l'honorable député ne veut pas essayer à faire croire à la Chambre et au pays que nous avons employé des fonds effectés à l'administration des phares pour la réforme de la comptabilité comme un service étranger à cette administration? On ne m'a peut-être pas compris. Le magasin des phares à Prescott est un immense chantier qui comprend des procédés de fabrication. L'honorable député prétend-il que le travail fait pour améliorer la comptabilité de cette branche ne peut pas être légitimement imputé sur ce service ?

M. BLAIN : Non, surtout quand le Parlement avait voté un crédit spécial à cette fin.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'était pas voté dans le budget supplémentaire.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire à quelle date ces chèques furent donnés?



L'hon. M. BRODEUR : L'un, au montant de $5,000, le 29 novembre 1906. Aucun crédit spécial n'avait été voté à ce moment.

M. BLAIN : Devons-nous conclure que le ministre avait chargé ces comptables de New-York, même avant qu'un sou fut voté à ces fins, de faire la refonte du système de comptabilité de son département que ces comptables avaient déjà commencé l'ouvrage et établi un compte de $9,000 au débit du département avant que la Chambre eut autorisé un crédit spécial ?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai jamais engagé de comptables de New-York ; je l'ai répété à satiété et je le réitère. Je suis surpris d'entendre l'honorable député répéter cette inexactitude.

M. BARR : Il fut un temps où les ministres étaient tout-puissants. Il fut un temps avant cela, où le roi était tout-puissant. Mais vinrent enfin les jours de l'institution du gouvernement responsable, où les lois n'étaient plus l'expression de la volonté du roi, ou des ministres du roi, mais du peuple lui-même. L'opposition est le contre-poids nécessaire du gouvernement responsable ; son devoir est de surveiller et de critiquer le Gouvernement. J'ai entendu récemment à la Chambre, pour la première fois dans ma courte carrière politique, l'honorable ministre des Finances déclarer ouvertement que l'opposition n'avait aucun droits inhérents, mais que ses droits lui venaient du Gouvernement. Je répondrai à l'honorable ministre que si nous ne sommes pas la majorité à la Chambre nous avons le peuple avec nous, et le peuple demandera que notre position soit bien définie. Nous sommes responsables de chaque crédit autorisé par le Parlement. Si nous ne nous renseignons pas suffisamment pour nous former un jugement éclairé sur chaque crédit, nous manquons à notre devoir.

L'hon. M. BRODEUR : L'autre item de $4,445 fut payé dans le mois de décembre.

M. BENNETT : Avec qui le ministre est-il entré en pourparlers pour l'engagement des comptables, les détails de la pension, etc ?

L'hon. M. BRODEUR : M. Falconer est celui avec lequel j'ai fait moi-même les conventions.

M. BENNETT : A-t-il été convenu avec M. Falconer que lui et ses compagnons recevraient chacun une allocation quotidienne de subsistence ?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BENNETT : Voici le premier compte de M. Falconer, daté du 30 novembre : services, deux cent cinquante-six jours, $7,678.89 ; pension, quatre-vingt trois jours à $5 par jour, $415 ; cent vingt-quatre jours et demi, à $4, $498 ; cinquante-cinq jours à $3, $165 ; soit un total de $1,078, jusqu'à

cette date. La Chambre doit voir alors qu'il y avait une convention définie que M. Falconer devait recevoir $5 par jour pour la pension de certains comptables, $4 par jour pour d'autres et $3 par jour pour une troisième catégorie. Etait-ce là l'entente au sujet de la pension ?

L'hon. M. BRODEUR : Autant que je me rappelle, il n'y avait aucune entente pour les prix.

M. BENNETT: Le compte que M. Falconer s'est fait payer montre qu'il y avait une entente explicite avec le ministre, que le gouvernement payerait la pension, à trois tarifs différents. Sur cette base, le gouvernement a payé à M. Falconer une somme de $4,000. Si la prétention du ministre que ces comptables ne devaient se faire rembourser que ce qu'ils avaient réellement dépensé en frais de pension, nous avons ici un cas de larcin et de vol. Le compte produit porte qu'un nommé H. A. Mervin a reçu $4 par jour, un autre H. Hipwell a reçu $3 par jour et un troisième nommé Ellis, $4 par jour. Or, le député d'Elgin-ouest a déclaré que ces trois hommes Mervin, Ellis et Hipwell logeaient dans la même maison que lui et qu'ils ne payaient pas plus de $1 par jour, si même ils payaient ce prix-là.

L'hon. M. BRODEUR : Il a été bien compris que ces personnes n'auraient droit qu'à leurs dépenses réelles de pension. Ils ont réclamé du département une certaine somme pour travail et pour pension, et cette réclamation a été rejetée tant que M. Falconer n'eut pas produit les pièces justificatives du compte de la pension.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre a-t-il devant lui le contrat qu'il a fait avec M. Falconer ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, c'était une entente verbale.

L'hon. M. FOSTER : Une dépense de $50,000, sur une simple entente verbale ?

L'hon. M. BRODEUR : C'était une entente verbale pour commencer.

M. BENNETT : Il est très heureux que l'honorable député d'Elgin-ouest ait été en mesure de dévoiler ce cas de larcin. Quelles preuves avons-nous maintenant que les autres ne se sont pas fait payer des réclamations aussi frauduleuses ? Si on a pu voler le pays de $2 par jour sur la pension de Hipwell, n'a-t-il pas été possible de le voler sur le compte entier de la pension ? C'est, ou le ministre ou M. Falconer, qui est en faute ; et c'est le ministre qui me semble être le coupable, parce qu'il y avait évidemment une convention à l'effet que Falconer et son personnel auraient droit à une pension de $5, $4 et $3 par jour. Si le cas était soumis à un tribunal, le juge serait obligé de prendre la parole de M. Falconer et non pas celle du ministre. Le ministre a reçu un compte de $9,445 de cet homme, et il ne dira pas qu'il n'a jamais vu le compte.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas l'avoir jamais vu. Je n'examine aucun des comptes dans mon département ; ils vont tous à la comptabilité.

M. BENNETT : Dans ce compte, nous voyons les mots : " payé sujet à l'approbation du ministre." Le ministre a-t-il dit à son sous-ministre qu'il était juste de payer ce compte ?

L'hon. M. BRODEUR : Non, je suis certain de ne pas avoir approuvé ce compte, parce qu'il ne porte pas mes initiales, ce qui montre qu'il ne m'a pas été soumis.

M. BENNETT : Le sous-ministre autorise le comptable à le payer parce que le ministre le lui a dit.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne l'ai pas vu et je ne l'ai pas approuvé. Lorsqu'un compte porte les mots " sujet à l'approbation du ministre," si ce compte ne porte pas mes initiales, il est évident que je ne l'ai pas vu.

M. BENNETT : Le ministre dit qu'il a fait avec Falconer une convention en vertu de laquelle celui-ci ne devait se faire payer pour ses frais de pension et ceux de son personnel aucune somme que sur la production de pièces justificatives.

L'hon. M. BRODEUR : Oui. Je puis citer une lettre qui a été envoyée à M. Falconer : Cette lettre dit :

Il est indispensable que vous et vos comptables produisiez les comptes et pièces justificatives de vos frais de pension à Ottawa, signés par les personnes mêmes chez qui vous avez logé. Cette lettre est datée du 19 décembre 1907.

M. BENNETT : Cette lettre a été écrite après que le compte eut été présenté au département et payé.

L'hon. M. BRODEUR : Il y avait toujours une balance suffisante pour couvrir toute irrégularité.

M. BENNETT : Cela semble être la pratique dans le département de l'honorable ministre. Le comité des comptes publics aura à examiner un cas dans lequel un nommé Birnie, de la commission des pêcheries de la baie Georgienne a reçu $5 par jour pour frais d'hôtel avec l'approbation du ministre. Mon honorable ami ne niera pas cela.

L'hon. M. BRODEUR : M. Birnie, qui n'est pas un employé régulier du département ne tenait pas de comptes, mais on lui a fait savoir qu'à l'avenir il serait obligé d'en tenir. Dans l'intervalle, on lui a payé $5 par jour.

M. BENNETT : Le moment même où le ministre payait $5 par jour à M. Birnie pour ses frais d'hôtel, il avait sous les yeux un

compte de $2 par jour présenté par le sténographe qui l'accompagnait. Ce Birnie a fait jouer des influences politiques pour forcer le ministre à lui accorder $5 par jour pour ses frais de voyage et d'hôtel, lorsque le ministre a devant lui le compte du sténographe qui l'accompagnait et qui ne demande que $2 par jour.

L'hon. M. BRODEUR : Birnie occupe une situation différente de celle du sténographe.

M. BENNETT : Ce n'était pas la raison. Birnie a logé dans le même hôtel que le sténographe. Cela confirme ma croyance qu'il y avait un marché entre le ministre et Falconer. Je suis porté à le croire, mais je suspendrai mon jugement jusqu'à ce que j'entende les déclarations de Falconer. Je ne suis pas surpris que le ministre n'ait pas déposé cette masse fumante de corruption et de vols. C'est une preuve directe contre le département de la Marine où l'influence politique est suffisante pour que l'on paie $5 par jour à un homme et $2 seulement à un autre. C'est comme l'affaire du dragage dans laquelle deux entrepreneurs ont juré, l'autre jour, qu'ils ne voyaient aucun mal à voler le Gouvernement que c'était une coutume établie dans leur région, et dans ce cas on ne nous volait pas seulement de quelques milliers de piastres, mais de centaines de mille. Le ministre n'admettra-t-il pas que cet homme vole le pays lorsqu'il présente un compte fait de cette manière ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné mes explications.

M. BENNETT : Cet homme est un véritable escroc et un voleur.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas mon habitude de traiter les gens de voleurs et d'escrocs. J'expose simplement les faits et je laisse aux autres à tirer leurs conclusions.

M. BENNETT : Lorsqu'un homme auquel on a dit qu'il n'aurait droit qu'à une certaine somme pour ses frais d'hôtel par jour, présente un compte de $5 par jour, quand il n'a réellement payé que $1 ou $2, je dis qu'il est un voleur, et tout le monde dira comme moi.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami. Je n'ai pas l'habitude de me servir de ces expressions-là.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre pouvait appliquer ces mots à un membre de la gauche, ou s'il pouvait l'accuser de tripotage semblable, il ne serait pas lent à employer ces expressions.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas été élevé du tout de cette manière.

M. BENNETT : Il est possible que l'honorable ministre n'ait pas été élevé de cette manière ; mais il a frayé avec cette catégorie de gens et probablement qu'il est devenu endurci.

M. W. JACKSON : Nous sommes ici pour veiller à ce que les affaires du pays soient administrées avec honnêteté et justice. Nous sommes les représentants du peuple, et, en cette qualité, nous avons le droit de connaître tout ce qui se rapporte à l'administration publique. Si notre système de comptabilité n'est pas bon, pour ma part, je suis d'avis qu'on devrait le changer. Il est de règle dans chaque municipalité du pays qu'il y ait une pièce justificative attachée à chaque compte, et l'auditeur refuse de payer le compte tant que cette pièce n'est pas devant lui. Je n'aime pas à faire de l'obstruction et je n'en fais pas non plus en combattant pour les droits et privilèges que je possède en ma qualité de représentant du peuple. Nos petites municipalités ont les yeux sur ce Parlement pour apprendre comment se conduire. On attend du Parlement le bon exemple. Mais que dirait-on d'un employé d'une municipalité ou d'une corporation qui prendrait l'argent qu'on lui a confié pour un certain usage et l'emploierait à un autre ?

Dans plusieurs de nos institutions financières des employés ont été tentés de penser qu'il n'y avait pas de mal à prendre de l'argent avec l'intention de le remettre. Mais combien de fois voyons-nous que malheureusement l'argent n'est pas remis, et l'on se trouve en face d'un détournement. Ces gens diront que cela est permis parce qu'on agit ainsi à Ottawa. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons ici aujourd'hui. Nous voyons un ministre de la Couronne prendre de l'argent voté pour un certain but et l'employer pour un autre. Ce n'est pas une excuse de dire qu'il va le remettre. C'est tout autant un crime de détourner cet argent du but pour lequel il a été voté, quand bien même on aurait l'intention de le remettre, et qu'on le remettrait. Nous donnons l'exemple de la corruption, et la faisons entrer dans nos petites municipalités.

J'ai quelques mots à dire au sujet de cette vérification spéciale. S'il faut payer $50 par jour à ces comptables pour leurs services, qu'ils paient eux-mêmes leur pension là où ils voudront et de la manière qu'ils voudront. Mais s'il était entendu qu'on leur paierait leurs dépenses réelles pendant qu'ils seraient à Ottawa, avant de payer aucun compte, le département aurait dû exiger les pièces justificatives. On ne peut imaginer de façon plus condamnable, plus ridicule et plus contraire à tout esprit des affaires, que la manière dont on s'est conduit avec ces hommes. On ne peut trouver rien de semblable, même dans les plus petites municipalités du pays. Notre système de comptabilité a grand besoin d'être réformé. Le principe fondamental d'une bonne tenue des livres est de vérifier tous les déboursés, afin que à un moment d'avis, vous puissiez dire où chaque cinq cents de votre argent est

allé. Parlant pour les cultivateurs, je ne crois pas qu'aucun d'eux tienne ses livres en aussi mauvais état que ceux de ce département.

M. SAM. HUGHES : Il y a quelques instants, le ministre de la Marine et des Pêcheries a pris ombrage des expressions dont s'est servi l'honorable député de Simcoe-est, (M. Bennett) ; mais je me rappelle qu'en 1892, alors que le ministre actuel était dans l'opposition, il a pris une part très active à l'obstruction qui était faite à un petit crédit concernant le bureau de poste de Farnham. Cette obstruction s'est continuée toute une après-midi,toute une nuit et le jour suivant jusqu'à midi, lorsque l'opposition a vu son erreur et a abandonné la lutte. Dans le hansard de 1892, à la page 2902, on trouvera le discours dans lequel il s'est servi des termes aussi vifs que ceux qu'a employés l'honorable député de Simcoe-est.

L'honorable ministre reçoit aujourd'hui la monnaie de sa pièce. Il a mauvaise grâce à critiquer l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) lorsque celui-ci le tient sur la sellette à cause de la mauvaise administration de son département. L'heure du déjeûner est déjà passée et je crois que le ministre devrait proposer que le comité lève sa séance et fasse rapport de ses travaux. Quel est son avis à ce sujet ?

L'hon. M. BRODEUR : Je serai très heureux de faire un rapport des travaux du comité lorsque le comité aura travaillé.

M. OWEN : Je suppose qu'en l'absence de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) c'est l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) qui dirige la Chambre. Je voudrais lui demander combien de temps cette comédie va durer.

Quelques VOIX Oh ! oh.

M. OWEN : Personne ne niera que ce n'est pas une comédie. Il y a trois mois que nous sommes ici et qu'avons-nous fait pour le pays ? La Chambre me permettra de lire ce que le pays pense de nous. Voici ce que dit un journal hebdomadaire que j'ai reçu ce matin :

De toutes les dépenses publiques qui se font dans notre pays, il n'y en a pas qui demandent d'enquête plus sérieuse que celles du Parlement lui-même. Nous demanderons au comité des comptes publics de faire une analyse du gaspillage de l'argent du peuple pendant ces trois mois de session du parlement, qui a à peine, après toute cette dépense de temps, de paroles et d'argent, adopté une seule loi importante. La session actuelle a commencé le 27 novembre, et voilà conséquemment trois mois qu'elle dure. Elle a coûté au pays jusqu'à date la somme d'un demi million en chiffres ronds.

Voilà l'opinion du pays concernant le Parlement. Je ne puis comprendre pourquoi les honorables députés de la droite continuent à faire de l'obstruction....

Quelques VOIX : Oh ! oh.

M. OWEN ... car ce sont eux qui font de l'obstruction. La faute semble en être au département de la Marine et des Pêcheries. Je ne veux pas que le ministre croit que j'ai des soupçons qu'il a mal agi intentionnellement. Mais il y a évidemment quelque chose qui ne va pas dans son département. On lui a demandé à maintes reprises de déposer certains documents et il a promis de le faire, mais il ne les a pas déposés. Voilà la cause réelle de nos embarras, c'est-à-dire de l'obstruction. C'est de cette façon que les membres de la droite arrêtent les affaires du pays dans cette Chambre ; voilà pourquoi nous n'avons rien fait depuis trois mois que nous sommes en session. C'est une honte pour le Canada, pour ce Parlement. La difficulté semble être toute dans le département de la Marine et des Pêcheries. Il est évident qu'il est nécessaire de faire un nettoyage dans ce département. Il doit y avoir quelque vice radical, car on n'entendrait pas émettre autant de soupçons. Le ministre a fait venir, à pleins chars, de New-York—je l'ai appris pour la première fois hier soir—des comptables experts pour refaire le système de comptabilité du département. Cela a coûté $52.000 au pays. Le ministre nous a dit qu'il avait des pièces justificatives pour tous les comptes, et il paraîtrait aujourd'hui qu'il n'en a pour aucun.

Le Gouvernement a été accusé de scandale sur scandale. Je regrette d'avoir entendu le ministre des Finances dire l'autre jour que l'opposition n'avait pas de droits dans cette Chambre. Je ne sais pas ce que deviendrait le pays si nous n'étions pas ici. En six mois, tout serait disparu, tout l'argent aurait été distribué à des favoris. Mais nous avons des droits ici. Le peuple nous a envoyés ici pour surveiller les actes du Gouvernement et nous avons le droit comme députation d'exercer cette surveillance.

J'achève. Je vois d'après le débat d'hier soir, que l'on doit faire prochainement une enquête au sujet de l'expédition de l'"Arctic", et j'aurais peut-être quelque chose à dire à ce sujet. Je me suis levé simplement pour protester contre la manière dont le Gouvernement arrête la marche des affaires dans cette Chambre. On ne nous donne pas les documents que nous avons droit d'avoir et sans ces documents, nous ne pouvons pas faire d'enquête. Je ne veux pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries croie que je le soupçonne d'avoir fait des choses répréhensibles, mais il doit comprendre qu'à moins que les documents soient déposés devant cette Chambre, nous ne pouvons nous empêcher de penser que quelque chose va mal dans son département. Je crois que dans son propre intérêt, pour sa propre réputation, il devrait être heureux de nous donner tous les renseignements que nous lui demandons. Il devrait déposer ces papiers et nous permettre de travailler, et

non pas nous montrer au pays plus longtemps comme une bande d'enfants d'école, que nous avons été depuis trois mois que nous siégeons dans cette Chambre.

M. J. D. REID : Le fait que nous voyons apparaître de nouveau dans le rapport de l'auditeur général des noms de certaines personnes que nous savons s'être rendues coupables de grandes fraudes dans ce département mérite une censure sévère. Le fait que les documents ne sont pas déposés est une autre cause de soupçon. Les documents déposés devant le comité des comptes publics par le nimistre, aujourd'hui ne sont pas complets. Il y a deux semaines, nous avons demandé certaines lettres, et lorsqu'on les a apportées devant le comité, la plus importante : c'était une lettre se rapportant à l'achat de "La Catherine C", Nous aurions voulu commencer l'enquête. J'ai téléphoné au département, il y a deux ou trois jour au sujet de cette lettre et j'ai demandé aux fonctionnaires de la chercher, mais on m'a répondu qu'il leur fallait obtenir l'autorisation du ministre avant de donner ces lettres.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne me rappelle pas le cas dont parle l'honorable député (M. J. D. Reid).

M. J. D. REID : Je puis faire erreur au sujet du département. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) me dit qu'il s'agissait dans ce cas-ci du départmeent des Travaux publics, de sorte que je retire mes paroles à l'adresse de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné des ordres précis de préparer tous les papiers qui ont été demandés. Nous sommes surchargés de demandes. Je crois que le comité des comptes publics désire avoir un très grand nombre de rapports.

M. J. D. REID : Voici un autre cas : Il y a deux ou trois semaines, nous avons demadé devant le comité des comptes publics les documents concernants les permis de pêche.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai dit à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) que tous ces permis avaient été déposés l'année dernière.

M. J. D. REID : Je veux en voir les originaux.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député pourra les voir.

M. J. D. REID : Lorsque des documents sont déposés sur le bureau de cette Chambre, je crois que le ministère devrait laisser savoir au secrétaire du comité des comptes publics là où on les dépose, afin que nous puissions les examiner.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami prétend-il que lorsque des documents ont été déposés, il faille faire une autre motion dans le comité des comptes publics pour les faire copier de nouveaux ?

M. J. D. REID : Certainement non, mais nous voulons savoir là où nous pouvons les examiner. J'ai fait une motion demandant le dépôt de documents originaux devant le comité des comptes publics.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas d'objection à cela.

M. J. D. REID : La Chambre a donné cet ordre il y a deux semaines, et j'ai téléphoné plusieurs fois au département de la Marine pour demander s'il n'était pas possible de les faire envoyer par un commissaire. Le ministre doit voir par ce retard qu'il ne nous traite pas avec justice. Il a certainement créé chez moi l'impression qu'il ne voulait pas que les députés vissent ces documents.

L'hon. M. BRODEUR : Ils sont devant la Chambre maintenant.

M. J. D. REID : Le ministre sait qu'il y a une grande différence entre des copies et des originaux, parce que les copies que l'on envoie au comité des comptes publics ne sont pas, dans la plupart des cas, des copies exactes.

L'hon. M. BRODEUR : C'est une assertion assez forte.

M. J. D. REID : Je puis citer un cas dans lequel, il n'y a pas encore quarante-huit heures, j'ai examiné des papiers qui avaient été envoyés au comité des comptes publics par un certain département et ils montraient certainement un très dangereux état de choses. J'ai téléphoné au département et j'ai obtenu les originaux par lesquels on a vu que le Gouvernement n'était pas dans le tort, mais que les copistes avaient omis certains passages qui rendaient l'affaire louche pour le département.

Au sujet de ce Merwin, je veux dire au ministre que je n'ai pas de confiance dans cet homme. Je crois qu'il a fait tout ce qu'il lui était possisble de faire pour voler le pays. D'après le rapport de l'auditeur général, le département a acheté pour $50,000 de Merwin directement, et pour une autre somme de $50,000 au nom de F. L. Brooks. Merwin a fait de grands profits sur ces ventes.

L'hon. M. BRODEUR : Ces marchandises ont été commandées avant que je fusse ministre.

M. J. D. REID : Supposons que cela soit, le ministre considère-t-il que les prix sont justes ?

L'hon. M. BRODEUR : Si je me rappelle bien Merwin a vendu au département des marchandises pour de fortes sommes. Sur quelques-unes, il a pris un grand profit, mais le tout ne s'élevait pas à plus de 5 p.c. des marchandises vendues au département.

M. J. D. REID : Je demanderai au ministre si ce compte de Merwin était un compte juste et honnête ? Par exemple, sur une machine de $1,250 il a pris un profit de $250. Il a fait payer $960 au gouvernement pour une machine Sturdevant qui lui coûtait $335, c'était un profit de $625 soit 187 p. 100 sur un achat de $335. Le ministre croit-il que cela est honnête ?

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas exposer les faits franchement. Cet homme a vendu pour $200,000 de marchandises au département.

M. J. D. REID : Il en a vendu pour plus d'un demi million de dollars.

L'hon. M. BRODEUR : Les livres feront la preuve. Il a vendu quelques machines aux phares à Prescott, sur lesquelles il paraît avoir pris un profit assez fort, mais cela n'est qu'une bien petite partie de tous les achats.

M. J. D. REID : J'admets que les machines constituent une très petite proportion, mais en même temps, le ministre sait qu'il était impossible, à cause du peu de temps à notre disposition, d'examiner tous les comptes de Merwin. Après que la preuve eut été faite que Merwin était un coquin, le ministre a acheté de lui pour $50,000 de marchandises, en disant que la commande avait été donnée auparavant, et il lui a permis d'en vendre encore par l'entremise de F. L. Brooks et Cie pour $50,000. Le ministre a acheté ces $100,000 de marchandises après que toute l'affaire eut été dévoilée devant le comité, et Merwin a probablement fait un profit de $20,000 à $40,000. Cela autorise certainement l'opposition à critiquer le ministre.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne me plains pas de vos critiques.

M. J. D. REID : Le ministre a dit hier soir que nous attaquions spécialement son département. Mon honorable ami a mal fait de continuer à acheter de Merwin lorsqu'il savait quelle espèce d'homme c'était.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami n'a pas de preuves que nous ayons continué à acheter de lui.

M. J. D. REID : On lui a donné des commandes.

L'hon. M. BRODEUR : S'il y avait engagement à donner ces commandes, mon honorable ami n'admettra-t-il pas que le département aurait été obligé de payer les marchandises ?

M. J. D. REID : Le ministre ne croit-il pas qu'il aurait eu raison de casser immédiatement le contrat s'il savait que cet homme fraudait le département?

L'hon. M. BRODEUR : Dès qu'un contrat est fait, il faut le remplir.

M. J. D. REID : C'est un cas qui mérite toute notre censure. Le ministre a acheté des marchandises de cet homme et lui a permis d'en fournir par l'entremise de la maison F. L. Brooks et Cie.

L'hon. M. BRODEUR : Non, ce n'est pas le cas. Mon honorable ami sait parfaitement que ces machines ont été achetées et les comptes certifiés par M. J. F. Fraser.

M. J. D. REID : Les comptes ne sont pas certifiés par M. Fraser.

L'hon. M. BRODEUR : La plus grande partie. L'honorable député connaît M. Fraser. Il est le fonctionnaire chargé de veiller à ce que les comptes soient bien certifiés et qu'aucun profit injuste ne soit pris. Il connaît M. Fraser mieux que je le connais moi-même. Ce n'est pas moi qui l'ai nommé, ainsi qu'il le sait. Il était dans le service public lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. Ne croit-il pas que M. Fraser était honnête lorsqu'il certifiait les comptes de Merwin comme il l'a fait ?

M. J. D. REID : Je connais M. Fraser et je le crois un fonctionnaire honnête et droit. Ce n'est pas de cela que je parle, mais on n'a jamais prouvé que c'étaient ces fonctionnaires qui avaient faits les marchés. Ils se trouvaient dans cette situation-ci. S'ils avaient besoin d'une chaudière ou d'une machine, on leur disait d'aller l'acheter chez Merwin pour l'avoir et de lui dire d'envoyer son compte, et que s'ils refusaient de certifier, il pourrait leur arriver quelque chose.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas qu'il soit juste de parler ainsi de M. Fraser. M. Fraser a été interrogé par le comité et il a dit qu'il pouvait avoir fait une erreur, mais il croyait que les prix étaient justes et raisonnables. Si M. Fraser est l'homme droit que nous croyons, il n'y a aucune raison de penser qu'il a essayé de tromper le comité.

M. J. D. REID : Je prends de nouveau le rapport de l'auditeur général et je vois que le ministre a payé $75 par jour à ce comptable et qu'il lui a payé $5 par jour de frais d'hôtel dans la ville d'Ottawa. Toutes ces choses ont été faites par le ministre personnellement. Il est le seul que l'on puisse tenir responsable . Nous devons en conclure que cela paraît très louche, pour dire le moins. Nous savons tous qu'il n'y a pas un seul endroit dans la ville d'Ottawa où l'on paie $5 par jour de pension. Il a payé à cet homme $75 par jour, à un autre $40, et ainsi de suite.

L'hon. M. BRODEUR : Quel est le prix de la pension au Russell ?

M. J. D. REID : Vous pouvez vous loger au Russell à $3 par jour, mais on a découvert que ces comptables ne logeaient pas du tout au Russell. Lorsqu'on a su qu'ils n'avaient droit qu'à leurs frais de pension réels et lorsqu'ils ont présenté des comptes

au département de la Marine pour $5 et $4 par jour, suivant le cas, je crois que le ministre admettra qu'il aurait dû faire immédiatement des recherches et que le compte était réellement surchargé.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas vu ces comptes.

M. J. D. REID : Nous ne faisons que de l'apprendre. C'est pour cela que nous devons critiquer le ministre très sévèrement. Lorsqu'on a fait l'enquête au sujet de l' " Arctic," il y a deux ou trois ans, la Chambre a fait déposer les comptes concernant le steamer. Nous supposions qu'ils y étaient tous, mais on vit par ceux de l'année suivante qu'il en manquait plusieurs dans le premier rapport. Si ces comptes avaient été mis devant le comité, on aurait vu que l'on avait dû acheter beaucoup plus de provisions pour l' " Arctic " que les premiers comptes en montraient. On nous a prouvé que l'on avait acheté pour l' " Arctic " assez de provisions de toutes sortes pour faire un voyage de trois ans, et le ministre a essayé de prouver qu'il y avait encore des provisions pour deux ans. Aujourd'hui, nous découvrons que l'on a dépensé encore $40,000 en achat de provisions pour ce steamer. Lorsque l'on voit des choses de ce genre dans le rapport de l'auditeur général, le ministre ne devrait pas essayer à faire voter ses crédits tant qu'il n'aura pas donné des explications. Hier soir, lorsqu'il a été démontré qu'il n'avait pas déposé ces documents, nous étions prêts à laisser adopter un certain nombre d'autres crédits, s'il voulait laisser réserver celui-ci, mais il a insisté sur l'adoption de ce crédit et nul autre. Nous ne sommes pas en état de faire un examen convenable des crédits sans ces documents. Conséquemment, je crois que le ministre devrait revenir sur sa décision et ne pas nous mettre dans une situation aussi injuste et déraisonnable.

M. BLAIN : Je voudrais poser à l'honorable ministre une question concernant le compte de Merwin.

L'hon. M. BRODEUR : Le compte de Merwin viendra dans un autre crédit. L'honorable député devrait s'en tenir à l'item que nous discutons présentement.

M. BLAIN : Je voudrais poser une ou deux questions seulement.

L'hon. M. BRODEUR : Malheureusement, je ne pourrai pas lui donner les renseignements parce que le fonctionnaire qui est à la tête de ce service n'est pas ici.

M. BLAIN : La question est si claire que je suis sûr que le ministre pourra me répondre sans l'aide de son employé. Le défaut est que lorsque le départemnt a besoin d'une machine, au lieu d'envoyer un fonctionnaire l'acheter directement au manufacturier, on se sert de M. Merwin qui n'a pas de manufacture et ne fait rien autre chose que de servir d'intermédiaire pour acheter pour le Gouvernement. Il est allé à la manufacture Wilson de Montréal acheter une machine qu'il a payée $335 et l'a revendue au Gouvernement $960, ce qui lui fait un profit de $625. Je demanderai au ministre de l'Agriculture s'il approuve cette politique?

L'hon. M. FISHER : C'est une question trop vaste pour que j'y puisse répondre illico.

M. BLAIN : Je regrette que mon honorable ami ait l'esprit trop étroit pour répondre à ma question. Le ministre de la Marine continue à employer M. Merwin. Cet homme a acheté pour une valeur de $11,830.70 de marchandises chez un manufacturier et les a revendues au Gouvernement pour la somme de $18,012.50, ce qui lui fait un profit de $6,173.80. Je demande à mon honorable ami si c'est bien là une bonne politique à adopter et s'il se propose d'y persister ?

L'hon. M. BRODEUR : Comme la question n'a pas de rapport avec l'item en discussion, je ne crois pas qu'il soit juste de me demander d'y répondre. J'y répondrai lorsque le temps arrivera. Aucune partie de l'argent payé pour l'article que nous discutons dans ce moment n'ira à M. Merwin.

M. BLAIN : Emploiera-t-on un intermédiaire pour acheter les provisions du steamer " Arctic."

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. BLAIN : Demandera-t-on des soumissions ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

M. BLAIN : A la page 709 des débats de la Chambre des communes pour l'année 1906, je lis les questions et réponses suivantes :

M. TAYLOR (par M. Blain) demande :

1. Le Gouvernement ou le ministère de la Marine et des Pêcheries ont-ils chargé une association de spécialistes américains en matière de comptabilité d'examiner les livres et les comptes du ministère de la Marine et des Pêcheries ou de la navigation ou autres achats de fourniture faits par ce ministère?

2. Dans l'affirmative, quel est le nom de ladite association, et où se trouve son siège d'affaires—à New-York ou à Chicago?

3. Combien d'hommes a-t-on employé à ce travail, et pendant combien de temps?

4. Si les travaux sont terminés, combien ont-ils coûté, et s'ils ne le sont pas, quel montant a-t-on payé à compte du travail exécuté?

5. A-t-il été fait un rapport de ces travaux, et ce rapport sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. M. Kenneth Falconer, de Montréal, s'occupe en ce moment, avec son personnel, de vérifier les comptes du département de la Marine dans le but d'en réformer le mode de comptabilité et de le mettre sur le pied du plus haut perfectionnement.

2. Réponse au n° 1.

3. Six. Le travail fut donné à faire vers la fin de juillet dernier et s'est poursuivi depuis lors, après que l'on eut pris certaines dispositions et réglé certains détails préliminaires.

4. Les travaux ne sont pas encore terminés. Il a été versé $5,000 à compte du travail exécuté.

5. Il n'a pas encore été fait de rapport; dès qu'il y en aura un, il sera, si on le demande, déposé sur le bureau de la Chambre.

A-t-on fait un rapport à la Chambre concernant ce nouveau système de comptabilité.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que mon honorable ami (M. Blain) a posé cette question au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) pendant les dernier vingt-quatre heures, et que le ministre y a répondu. Pour ma part je n'ai pas de réponse à donner.

M. BLAIN : C'est la première fois depuis vingt-quatre heures, si ce n'est dans les dix minutes qui viennent de s'écouler, que je pose cette question. Etant donné l'affaire qui nous occupe et ce que le ministre a dit, n'est-ce pas une question appropriée ?

L'hon. M. FIELDING : C'est une question parfaitement appropriée, mais qui aurait dû être faite plus tôt au ministre. Je suis fâché que l'honorable député ne l'ait pas posée au moment voulu.

M. BLAIN : Il semble donc que je ne puisse obtenir de réponse à cette question. On a demandé au ministre si ces comptables avaient leur maison principale à New-York ou dans l'Illinois ; la réponse a été que le comptable dont il s'agit demeurait à Montréal. Or, le ministre savait où les bureaux de cette maison sont situés. Le pays n'en a pas moins été appelé à payer à M. Falconer des frais de voyage entre Ottawa et New-York. Dirais-je que c'était là une réponse malhonnête ? Non, mais c'était une réponse trompeuse.

Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) connait bien la ville de Montréal ; pourrai-je lui demander si M. Falconer y habite, ou s'il a son domicile à New-York ?

L'hon. M. FISHER : On me dit que M. Falconer habite généralement Montréal.

M. BLAIN : En ce cas, pourquoi le Gouvernement lui paie-t-il des frais de voyage entre New-York et Ottawa ?

L'hon. M. FISHER : Je me suis laissé dire que M. Falconer est membre d'une maison de New-York, et qu'il peut s'être trouvé à New-York quand on l'a fait demander.

M. BLAIN : Voilà une réponse honnête ; celle que nous a donné le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) manquait sous ce rapport. M. Falconer est membre d'une maison dont le siège est à New-York. C'est là-dessus que je veux appeler l'attention.

L'hon. M. FISHER : M. Falconer est Canadien, et il habite généralement Montréal.

M. BLAIN : Quand cette question a été posée nous ne savions rien de M. Falconer. Nous avions demandé si le Gouvernement avait chargé des comptables des Etats-Unis de reviser les comptes du ministère, et on nous avait répondu que c'était avec une maison de Montréal que l'on avait traité. Aujourd'hui le ministre de l'Agriculture nous dit que c'était avec une maison de New-York. Il y a autre chose que je voudrais savoir. Est-ce que cette Chambre avait voté un crédit quand le 10 décembre 1906 on a payé à cette maison la somme de $5,000 ? Autrement, sur quel crédit cette somme a-t-elle été prise ?

L'hon. M. FISHER : Je crois que le renseignement a déjà été fourni à la Chambre.

M. BLAIN : Non pas.

L'hon. M. FISHER : Pas cette année, mais dans la discussion du budget, l'année dernière.

M. BLAIN : L'honorable ministre se rappelle-t-il quel a été ce renseignement ?

L'hon. M. FISHER : Non ; mais je suis bien sûr qu'il a été donné.

M. BLAIN : Je regrette que nous n'ayons pas un renseignement auquel nous avons droit. L'absence du ministre, l'absence de renseignements m'empêche de procéder dans ce que j'avais l'intention de dire.

M. BARR : Ce n'est pas la première fois que je vois le Gouvernement et l'opposition en conflit ; presque toujours ça été la faute du Gouvernement. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a, je crois, fait fausse route en voulant faire accepter de gré ou de force son budget. De tous les ministères, celui de la Marine et des Pêcheries est bien le ministère dont nous nous méfions le plus. Le ministre a évidemment perdu la tête, s'il croit pouvoir contraindre l'opposition à laisser voter ses crédits sans que d'abord il nous permette d'en juger l'à-propos. Parce qu'il a pu gagner les élections partielles, le Gouvernement est devenu hautain et arrogant. Mais pour des élections partielles qu'un ministère peut enlever alors qu'il lui est loisible de concentrer dans une circonscription individuelle tous ses moyens de corruption, ce n'est pas une preuve qu'il possède la confiance du public. L'ancienne administration libérale d'Ontario, une des administrations les plus corrompues qui aient jamais fait la honte de ce pays, avait, elle aussi, remporté, nous nous en souvenons, presque toutes ses élections partielles ; mais quand sont arrivées les élections générales elle fut renversée du pouvoir par une forte majorité. Ce débat a pris énormément d'extension, et l'intérêt que la Chambre y prend se voit à ce que nombre de députés dorment profondément dans

leurs fauteuils. Je conseillerais à la droite d'accepter la proposition libérale qui lui est faite par l'opposition et de permettre à la Chambre de s'ajourner. Hier soir, l'honorable ministre a voulu faire adopter quand même plusieurs de ses crédits ; mais la lutte a duré toute la nuit, et, ce matin, entre huit et neuf heures, il a consenti a déposer les pièces demandées. Il en a déposé quelques-unes, mais juste assez pour y faire trouver sa condamnation et celle de son ministère.

Pour ce qui est de la vérification des livres nous voyons qu'il n'existait nulle convention écrite, mais que, de vive voix, on s'était engagé de payer aux comptables employés à cette besogne une certaine somme, plus leur pension. A quel chiffre devait s'élever cette pension ? Mon honorable ami, le député d'Elgin-ouest (M. Jackson), s'est trouvé dans cette même maison où prenaient leurs repas plusieurs du personnel de M. Falconer. Ce dernier et son premier commis devaient avoir $5 par jour pour leur pension ; ceux de la deuxième classe, $4 ; la troisième classe, $3. Il y a des années que je viens ici, et je ne connais pas de maison où l'on demande $5 par jour à quiconque reste tant soi peu longtemps. Je crois sincèrement que de telles maisons n'existent pas, et pourtant ces hommes ont eu $5 par jour.

Où est allé le profit, lequel a dû même dépasser le prix effectivement payé pour leur pension ? Aussi avons-nous parfaitement le droit de discuter ces crédits. On voit par là de quelle manière les affaires sont conduites au ministère de la Marine et des Pêcheries. Il y a lieu d'y faire un nettoyage complet, et nous devrions être à même d'examiner chaque crédit quand ces états auront été déposés. Nous avons raison dans l'espèce de nous montrer défiants, et de demander que le ministère de la Marine et des Pêcheries nous fournisse loyalement toutes les informations dont nous avons besoin.

L'honorable député de Grey-sud (M. Miller), en discutant l'action de M. Smart ex-sous-ministre de l'Intérieur, qui avait brûlé certaines lettres se rattachant à la North Atlantic Trading Company, entreprit de défendre la conduite de cet homme. M. Smart avait, au cours de l'enquête, fait l'aveu de la chose. Dans ses transactions avec la North Atlantic Trading Company il était associé à M. Preston et à M. Leopold, et nous avons raison de croire que les lettres détruites avaient trait à cette compagnie, qu'elles auraient dû être produites devant le comité des comptes publics. Quoi qu'il dise avoir ainsi brûlé des masses de lettres, je suis sûr qu'il en a retenu suffisamment pour établir son marché avec MM. Preston et Leopold, et cet inconnu qui menaçait de se suicider. L'honorable député de Grey-sud n'a pas, que je sache, beaucoup renforcé la cause du Gouvernement en présentant cette affaire.

L'opposition a été accusée de mettre obstacle a l'expédition des affaires publiques ; mais il serait facile de montrer que nous avions de bonnes raisons d'agir comme nous l'avons fait. Jamais dans l'histoire de la Confédération il ne s'est trouvé une opposition ayant des vues plus droites ni que l'on ait maltraitée davantage dans les efforts qu'elle fait pour accomplir son devoir. Dans ces circonstances, l'obstruction est bien plutôt le fait du Gouvernement. J'ai peine à croire que le premier ministre, s'il était ici, voulût sanctionner la méthode que suit le ministre de la Marine et des Pêcheries.

En ce qui touche à l'expédition de l' " Arctic ", il nous a fallu lutter pendant deux sessions pour obtenir quelques pauvres renseignements. Le pays a été comme consterné quand il a su à quels chiffres avait pu s'élever la dépense.

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

## Reprise de la Séance.

M. BARR : Monsieur le président, il y a des moments dans la journée où l'on se sent mieux disposé, comme, par exemple, après un bon dîner ; et je profite de l'occasion pour demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, dont le bon caractère habituel nous est connu, s'il ne croit pas qu'il écarterait bien des difficultées en suggérant à quelqu'un de ses collègues de soumettre à la Chambre quelques autres crédits du budget. La tension qui existe disparaîtra, et je n'ai pas de doute que, quand ces papiers seront produits, tout marchera sans plus de secousse. Si cependant le ministre ne veut pas, nous devrons continuer à discuter l'affaire qui est en cours de délibération.

J'étais en train, avant l'heure du dîner, de parler de l' " Arctic ", et je montrais ce qu'il avait coûté au pays. Lorsque demain dans les journaux, où peut-être dans le compte rendu des débats, les libres et indépendants électeurs prendront connaissance des faits qui viennent d'être exposés, ils sauront que la gauche, sur cette seule question, avait des motifs suffisants de résister au ministre jusqu'à ce qu'il consentît à donner pour chacun des crédits les renseignements les plus complets. J'ai dit que l' " Arctic ", dont l'équipage se composait de quarante-sept bons et loyaux sujets, avait été pourvu de provisions en quantité telle qu'il est difficile de savoir comment il a pu tenir tant de choses. Il s'y trouvait pour $10,379.75 d'habillements, $450 de cigares, $50 de cigarettes, $595 de tabac et pipes. Il ne doit pas y avoir beaucoup de gens ici qui pensent que ce petit bateau a pu trouver de la place pour tout ce que l'on a payé. Il n'est pas possible que l'on ait acheté tant de choses, mais nous savons que le paiement en a été affectué. A qui est allé le profit ? Nous n'en savons rien. Nous n'avons rien pu découvrir là-dessus. Quoi qu'il en soit, nous avons fait notre devoir, et le

pays décidera. Avec de telles révélations je ne suis pas surpris si la droite s'efforce de nous cacher les pièces originales. Le pays commence à s'alarmer d'un pareil état de choses. Des journaux indépendants, qui autrefois donnaient leur appui au ministère actuel, se tournent maintenant de notre côté ; et ces journaux reflètent plus fidèlement que ceux de l'ancienne démarcation l'opinion publique en ce pays. En preuve de ceci, je vais lire l'extrait suivant du " United Canada " d'Ottawa :

Un membre du parlement a-t-il le droit de voir les documents publics en original? Le " United Canada " croit que les électeurs le pensent. Règle générale, cependant, la plupart des gouvernements—ceux-là surtout qui ont une certaine durée—s'attendent que l'opposition et même le public vont fermer les yeux et courber la tête sous l'averse qui les menace.

Le " Journal " d'Ottawa intitule son article :

" Chute du premier ministre " et le " Herald " de Hamilton, (journal indépendant comme l'autre) déclare que ce refus fera que les Canadiens vont se demander si notre système de gouvernement est bien représentatif, si le gouvernement que nous avons est bien un gouvernement démocratique.

La théorie du gouvernement monarchique sous toutes ses formes est que toute loi, toute faveur procèdent de la couronne, pendant que la doctrine républicaine veut que toute loi, toute ordonnance émanent du peuple, comme expression de ses désirs et de ses volontés.

Depuis bien des années c'était le peuple qui donnait ses millions; aujourd'hui, on semble vouloir les prendre sans le consulter.

On dit que l'ex-sous-chef de ce même ministère de l'Intérieur, M. James A. Smart, n'a pas craint, avant de quitter l'administration et de sortir du pays, de faire disparaître en les brûlant des lettres qui faisaient partie de la correspondance officielle.

Ce même M. James A. Smart, à l'exemple de son illustre maître Clifford Sifton, est subitement devenu riche. En 1896 l'un et l'autre affectaient d'être de grands dévôts. Chaque dimanche soir Smart faisait quelque prédication évangélique, il chantait jusqu'à s'enrouer les louanges du Seigneur, les yeux lui roulaient dans la tête dans l'ardeur de la prière qu'il faisait monter vers le ciel. La bible qu'il apportait à l'église avait les dimensions d'un almanach des adresses. Accroché au-dessus de son pupître pendait un tableau des Dix Commandements, où il pouvait lire: " Tu ne déroberas point ". Mais pour les politiciens à succès, ce dernier commandement n'existe pas. Le " United Canada " espère encore que cette bande de pirates chanteurs de psaumes va être traquée et que leurs alliés seront chassés des places et du pouvoir.

Ce que je viens de lire est emprunté à un journal dont s'honore la ville d'Ottawa.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries voudra bien enfin accepter ce que nous lui proposerons, pour que ce soir, au lieu de dormir sur nos bancs, nous puissions nous mettre aux affaires du pays.

M. BLAIN : Puisque maintenant mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries est de nouveau à son siège, j'espère qu'il va faire au comité la faveur de répondre à une couple de question que j'avais soumises au Gouvernement avant six heures, et auxquelles il n'a pas encore été fait de réponse. Je veux savoir sur quel crédit adopté par la Chambre ont été pris les $5,000 payés à M. Falconer, ce comptable de New-York qui a travaillé dans son ministère.

M. DUNCAN ROSS : Cette question a-t-elle rapport à l'article en discussion ?

M. BLAIN : Je suppose que le ministre est en mesure de répondre.

L'hon. M. BRODEUR : La question n'a nullement rapport à l'article mis à l'étude, et je ne crois pas être tenu d'y répondre.

M. BLAIN : Je crois que le ministre, en y réfléchissant, verra qu'il ne rend justice ni à lui-même ni au Gouvernement en faisant cette déclaration. Quand nous avons demandé au ministre, il y a quelque temps, quels étaient ces comptables qu'il avait ou que l'on avait employés dans son ministère, quelle réponse a-t-il faite ? Il nous a dit que c'était des comptables de Montréal. Mon honorable ami savait bien pourtant, en répondant ainsi, que sa réponse n'était pas exacte. Il savait très bien que ces comptables ont leur bureau à New-York. Je vais lire la question, et la réponse que le ministre y a faite :

Le Gouvernement ou le ministère de la Marine et des Pêcheries ont-ils chargé une société d'experts-comptables américains d'examiner les livres et les comptes et de faire enquête sur les achats du département de la Marine et des Pêcheries pour des travaux relatifs à la navigation et pour autres fournitures?

Dans l'affirmative, dire le nom de la société desdits experts-comptables et si son siège est à New-York, dans les Etats-Unis.

M. DUNCAN ROSS : Je demande le rappel à l'ordre. Si nous voulons que la Chambre avance dans sa besogne, il faut que messieurs les députés se limitent à l'objet en discussion, qui a trait à l'entretien de vaisseaux dans les eaux boréales. Je désire que M. le président donne sa décision sur ce point.

M. BLAIN : Je vais répondre à mon honorable ami que, lors du débat sur cet article 209 l'autre soir, il a été entendu que l'on pourrait prendre occasion de la discussion de cet article pour discuter tous les autres.

M. DUNCAN ROSS : C'était là simplement affaire de courtoisie ; mais quand l'opposition oublie elle-même de traiter le Gouvernement avec politesse et convenance, il ne nous reste qu'à nous en tenir à la règle.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Puisqu'il y a rappel au règlement, l'article 19 porte que nul député ne devra, au cours d'un débat, s'écarter de la question. Si le ministre refuse de répondre à ce que lui demande l'honorable député l'affaire se trouve close. C'est une question d'appréciation que de savoir si cette affaire de comptabilité relève ou non du crédit dont la Chambre s'occupe en ce moment.

M. BLAIN : L'honorable ministre a dit déjà qu'il avait payé partie du salaire de ces comptables en prenant sur ces crédits que nous sommes après discuter.

L'hon. M. BRODEUR : Non pas.

M. BLAIN : Je vais donc revenir à la question des bureaux de cette maison de comptables.

Des VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. BLAIN : Nos adversaires ont une majorité suffisante pour étouffer une enquête et mettre obstacle à la justice et à l'intégrité des droits d'une petite minorité de la Chambre.

Plusieurs DEPUTES : Retirez cela !

M. BLAIN : Non. Je ne retirerai pas un mot et je me propose de répéter ce que j'ai dit. Le ministre est à son siège et refuse de répondre à une question raisonnable que j'ai parfaitement le droit de lui poser. Maintenant, quelle a été la réponse donnée auparavant à cette question par le ministre ?

Plusieurs DEPUTES : A l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Si le ministre s'en tient à l'article 19 du règlement, le travail fait par cette société de comptables n'a aucun rapport avec l'item actuellement soumis à l'examen du comité.

M. BLAIN : N'a-t-il pas déjà été décidé par le Gouvernement que si l'opposition permettait l'adoption de certains item, il y aurait possibilité de discuter entièrement et sans restriction chaque item.

M. DUNCAN ROSS : C'est là une question de courtoisie et non une entente.

M. BLAIN : Nous avons discuté cet item toute la nuit dernière et aujourd'hui également, mais à cette heure tardive, le ministre appelle cela de l'obstruction. (Exclamations). Ce n'est pas l'opposition qui fait de l'obstruction, mais le Gouvernement. Je répète que le ministre induit la Chambre en erreur..

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. BLAIN : Le ministre a trompé la Chambre en disant dans sa réponse que cette société avait son siège à Montréal quand il savait que c'était à New-York et la preuve qu'il le savait, c'est qu'il a payé plus d'une fois les dépenses de route de ces comptables de New-York à Ottawa.

M. D. ROSS.

M. DUNCAN ROSS : J'insiste pour obtenir une décision sur le rappel au règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le comité sait bien qu'on n'insiste pas toujours sur l'application du règlement. . .

L'hon. M. FOSTER : Si vous devez donner une décision, je demande la parole sur le rappel au règlement

M. DUNCAN ROSS : Les règlements de la Chambre sont souvent négligés pour permettre la discussion sur des item d'un caractère général, mais quand les membres de l'opposition font de l'obstruction contre les crédits, les règlements devraient être sévèrement appliqués. Je soulève l'objection que l'honorable député discute un item qui n'est pas soumis à l'examen de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Après vingt-quatre heures d'une discussion qui a compris toute espèce de sujets, le ministre essaye d'arrêter la discussion quand il se trouve battu sur tous les points. Dans le comité des subsides, une grande latitude est tolérée durant la discussion et ce n'est pas une question de courtoisie. Si un parti doit s'en rapporter à la courtoisie pour exister, ce n'est pas l'opposition. L'existence et le bien être du Gouvernement dépendent de la courtoisie de l'opposition. Tous les ministres et tous les gouvernements bien avisés ont accordé la plus grande liberté possible dans la discussion des subsides. Le ministre soulève maintenant une objection qui n'avait pas encore été soulevée durant le débat. Mon premier argument est qu'en interprétant le règlement de la Chambre on doit s'efforcer avec le plus grand soin de ne pas mettre un frein à la liberté de l'opposition quand elle discute les subsides. Les véritables motifs de cette opposition ont pris naissance avec le refus que nous avons fait d'accorder les subsides au ministre parce qu'il devait communiquer à la Chambre deux rapports exigés par elle, et qu'ayant manqué d'obéir nous avons déclaré que nous n'étions pas en état d'étudier ses crédits. Le ministre doit vivre avec nous plus longtemps que d'ici à samedi minuit ; il a certains travaux à faire dans la Chambre et il vaut mieux qu'il s'habitue maintenant que plus tard à avoir des sentiments de justice. Le règlement peut être appliqué dans son sens absolument parlementaire, mais cela n'épuisera pas les ressources de l'opposition.

M. SPROULE : Je demande au président de ne pas oublier qu'au début de la discussion des crédits, j'avais la direction de l'opposition et que nous avons consenti à adopter d'autres articles avec l'entente que nous pourrions discuter tous les item à la prochaine occasion.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis très surpris des paroles prononcées par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il a sans doute oublié que, hier soir, au lieu de discuter cette question d'une façon calme

et modérée, suivant son habitude, il m'a attaqué de la manière la plus méchante. Si l'opposition a des droits et des privilèges, les membres du cabinet en ont aussi. Si une accusation doit être portée contre le Gouvernement, la procédure régulière est que l'honorable député profère l'accusation de son siège ; alors un comité est nommé pour faire une enquête et s'il est décidé que l'accusation n'est pas fondée la seule ressource qui reste à l'honorable député est de quitter la Chambre ou d'en être exclu.

M. BENNETT : C'est une plaisanterie.

L'hon M. BRODEUR : Cette règle est basée sur le principe que dans la Chambre des communes, en Angleterre et au Canada, les députés sont censés se conduire en gentilhommes et ne pas porter d'accusations sans fondement. L'honorable député (M. Foster), au lieu de discuter les crédits hier soir, a préféré m'attaquer de la manière la plus méchante.

L'hon. M. FOSTER : Vous feriez mieux de lire ce que j'ai dit.

L'hon. M. BRODEUR : Je peux le lire, mais je n'ai pas actuellement le hansard sous la main. Si l'opposition désire qu'on la respecte, qu'elle respecte l'honnêteté des membres de la droite et si elle nous traite équitablement nous en agirons de même avec elle. Je puis dire à mon honorable ami que le pays comprend aujourd'hui le petit jeu qu'il joue pour arrêter les affaires.

L'hon. M. FOSTER : Un des défauts du ministre de la Marine est son manque de franchise et un autre est son manque d'honnêteté.

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

L'hon. M. FOSTER : J'ai l'intention de faire voir au ministre où il a été inexact dans sa déclaration relative à ce cas.

M. DUNCAN ROSS : Ce n'est pas discuter l'application du règlement.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre lui-même a négligé la question de règlement pour m'attaquer.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas fait appel au règlement.

L'hon. M. FOSTER : J'ai l'intention de me défendre contre l'attaque dont j'ai été l'objet.

M. LANCASTER : L'honorable député de Toronto-nord a été accusé par le ministre de l'avoir attaqué de la manière la plus méchante, mais aucune preuve n'a été donnée à l'appui de cette affirmation. Quand le Gouvernement ne veut pas donner d'information, il a l'habitude de dire qu'on se livre à des attaques personnelles contre lui. Je désire savoir si c'est là toute la défense que le ministre de la Marine peut présenter à la critique faite au sujet de ses crédits.

M. DUNCAN ROSS : Vous n'avez encore rien dit sur le rappel au règlement.

M. LANCASTER : Je parle exactement comme l'a fait le ministre et je lui demande de donner quelque preuve qu'on l'a attaqué méchamment. L'honorable député de Toronto-nord n'a pas fait d'attaque méchante contre le ministre. Ce dernier croit qu'il se débarrassera des critiques de ses crédits en disant au président qu'il est attaqué d'une façon malveillante.

M. D. ROSS : Je soulève de nouveau la question de règlement et j'attire votre attention, monsieur le président, sur la page 486 de Bourinot où il déclare clairement que lorsque l'application du règlement est demandée :

Il est légitime, pour les députés, en pareille circonstance, de discuter le rappel au règlement, mais ils doivent se borner strictement au point en question.

Je désire attirer votre attention sur cette règle et je vous demande si l'honorable représentant de Lincoln se conforme au règlement en discutant le point soulevé.

M. LANCASTER : Le ministre se prononce pour l'affirmative et moi pour la négative. Si la proposition affirmative est conforme au règlement, la négative l'est aussi. L'honorable député ne parle pas sérieusement. S'il désire s'amuser un peu ce soir, c'est facile.

Monsieur l'Orateur, j'accepte volontiers de jouer à ce petit jeu avec lui touchant le règlement de la Chambre. Je désire ajouter un mot au sujet de ce que le ministre dit concernant le rappel au règlement invoqué par un de ses partisans et discuté par l'honorable député de Toronto-nord. Que prétend dire le ministre en affirmant qu'il a été fait hier soir une attaque méchante ou personnelle contre lui par l'honorable député de Toronto-nord? Certes le ministre ne prétend pas que, son administration étant soumise à la Chambre, parce que nous ne frappons pas des mains et n'applaudissons pas à tout ce qu'il a fait, nous n'aurons pas la permission d'exercer notre droit de critique. Prétend-il, quand il est critiqué, qu'il pourra se débarrasser en disant qu'on l'a attaqué méchamment? Quel amendement a-t-on fait à la Constitution depuis que le ministre est en fonctions ? L'honorable ministre n'affirme pas qu'on ait introduit aucun amendement. Comme ministre de la couronne, quand il est entré en fonctions, on l'a spécialement chargé de la dépense appropriée, raisonnable et fidèle de chaque dollar qu'on lui confiait. Si un membre de l'opposition estime que le ministre doit agir autrement qu'il l'a fait dans son administration, il a le droit de le déclarer et sa déclaration ne constitue pas une attaque contre le ministre. Il n'y a pas lieu pour le ministre de prétendre qu'il a été offensé et d'essayer de faire adopter ses crédits sans donner les renseignements qui les concernent. J'estime que pour un

président c'est ici la plus grande difficulté qui puisse se présenter pour décider d'un rappel au règlement. Je crois qu'il aurait plus vite fait d'examiner toutes les dépenses du ministère de la Marine et des Pêcheries que de décider si le rappel au règlement est bien ou mal fondé. Toute l'administration du ministère de la Marine et des Pêcheries est soumise à un examen parce que ce que le ministre fait à un endroit nous avons le droit de penser qu'il le fera ailleurs. On a dépensé $50,000 pour une expédition dans l'océan arctique et on nous demande la même somme pour cette année.

J'ai lu entièrement le rapport du ministre afin de voir si on nous donnait quelque éclaicissement au sujet de cette dépense, mais je n'ai pu trouver un mot touchant les $50,000 qui ont été employés l'an dernier. Le ministre déclare qu'il nous a donné toutes les informations qu'il doit nous apporter et quand on lui demande d'en présenter d'autres, il dit qu'on se livre à des attaques méchantes et personnelles contre lui.

La Chambre a ouvert sa séance jeudi et l'opposition a permis l'adoption de deux importantes mesures entre trois heures et six heures, l'une au sujet des Plaines d'Abraham et l'autre relative à la constitution de la commission des chemins de fer. Ces motions auraient pu être discutées pendant plusieurs jours si l'opposition l'avait voulu. Quels remerciements avons-nous reçus ? De jeudi après midi jusqu'à minuit moins quelques minutes, tout le temps de la Chambre a été pris par les partisans du Gouvernement pour discuter des questions qu'ils avaient le droit de discuter avec le Gouvernement et l'opposition n'a absolument rien fait pour entraver la marche des affaires. Ensuite le ministre de la Marine se présente avec ses crédits. Le peuple dira aux députés ministériels, quand il en aura l'occasion, qu'il n'envoie pas des représentants au Parlement pour les faire siéger après minuit. Si le règlement le permettait, je dirais que le ministre a vraiment joué un tour à la Chambre. Il désirait faire adopter ses crédits à cette heure avancée de la nuit et la Chambre fut invitée à passer aux subsides. Il n'y avait pas lieu de supposer que personne voulût froisser ses sentiments délicats. En supposant qu'il fût le membre le plus populaire de la droite, était-ce raisonnable qu'il s'attende à obtenir quelque chose de la Chambre après minuit ?

M. DUNCAN ROSS : Je désire très poliment et très humblement demander à l'honorable député s'il discute le rappel au règlement.

M. LANCASTER : Je le discute, c'est un rappel très étendu. Quand le ministre des Finances eut fait une motion pour former la Chambre en comité des subsides, un de ses dévoués partisans, le député de Comox et Atlin (M. Sloan) s'y est en réalité opposé, en vue de parler sur la pêche aux phoques. Pourquoi le ministre de la Marine ne fait-il pas des observations à ce député, avant de crier après nous ? Car c'est lui qui a fait de l'obstruction aux crédits hier soir, depuis huit heures jusqu'à minuit. Si une parcelle de la critique du ministre est justifiée à notre égard, elle devrait s'amonceler dix mille fois plus sur la tête de l'honorable député, parce qu'il n'avait pas de motif de s'opposer à aucun item, mais il s'est opposé à l'adoption de tous les crédits pour nous entretenir des phoques. Si l'honorable ministre ne veut pas que son administration soit critiquée, qu'il admette qu'elle est mauvaise et nous essayerons de la remetre dans la bonne voie. Mais il considère chaque critique de ses crédits comme une question d'attaque personnelle contre lui, et alors à la moindre provocation il attaque un de ses employés qui n'est pas ici pour se défendre. Il a dit cette après-midi que si une certaine chose avait été faite, l'honorable député qui en parlait se livrait à une attaque personnelle contre un fonctionnaire de son ministère, un M. Fraser. Ce n'est pas la manière de traiter les membres de la Chambre quand ils discutent les questions de l'administration dont le ministre est responsable.

M. DUNCAN ROSS : Avant que le rappel au règlement soit décidé, je désire dire quelques mots. L'honorable député de Toronto-nord a déclaré que ce serait très ennuyeux pour les deux côtés de la Chambre si le règlement était appliqué strictement. Quelle est la situation exacte ? Hier soir, quand au cours ordinaire des affaires la Chambre s'est formée en comité des subsides, une occasion a été offerte aux membres de l'opposition de discuter les crédits du ministre de la Marine et des Pêcheries. Ils ont dit qu'ils n'avaient pas les renseignements qu'ils désiraient et le très honorable leader de la Chambre a fait cette déclaration :

Je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas en cette occasion comme nous avons fait ordinairement. L'opposition désire certain renseignement, elle y a droit et elle doit l'obtenir. En attendant, nous pouvons réserver un item, pour permettre de discuter complètement la question. L'argent doit être voté et les services publics doivent s'administrer.

C'était là une proposition juste et raisonnable faite par le très honorable chef du Gouvernement.

M. BLAIN : J'ai quelques droits ici comme mon honorable collègue et je demande s'il discute l'article du règlement.

M. DUNCAN ROSS : Je dis à la Chambre pourquoi j'ai soulevé la question de rappel au règlement.

M. BLAIN : Je demande la décision du president.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député déclare qu'il parle sur le rappel au règlement.

M. DUNCAN ROSS : Je parle absolument, complètement et congrûment sur le rappel au règlement. Je dis que c'était une proposition raisonnable à faire à l'opposition.

M. BLAIN : Je demande si la lecture d'un du premier ministre a quelque chose à faire avec le rappel au règlement ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je crois que l'honorable député devrait être autorisé à continuer. Il m'est impossible de dire si ses observations sont pertinentes au rappel au règlement jusqu'à ce qu'il ait parlé.

M. BLAIN : Je demande si la lecture d'un débat précédent a quelque chose de commun avec le rappel au règlement ?

M. DUNCAN ROSS : Je donnerai lecture de Bourinot. Les honorables députés ont refusé d'accepter la proposition très raisonnable du premier ministre, par conséquent ils tombent sous l'application stricte du règlement de la Chambre. Sur la question de la convenance des discours, Bourinot s'exprime ainsi à la page 464 :

Une juste considération pour les privilèges et la dignité du Parlement exige que ses heures de travail ne soient pas perdues par des discussions inutiles et incohérentes.

Si cette règle était strictement appliquée dans la Chambre, l'honorable député qui m'a interrompu serait continuellement rappelé à l'ordre.

M. BLAIN : J'en appelle au président pour savoir si c'est là, oui ou non, discuter le rappel au règlement.

M. DUNCAN ROSS (lisant) :

En conséquence, tout député qui parle à la Chambre devrait se borner autant que possible à l'examen de la question qui est en discussion.

Si l'Orateur ou la Chambre est d'avis que les observations de ce député n'ont pas de rapport avec le débat, il sera promptement rappelé à la question par le premier. Il n'est pas, toutefois, toujours facile de juger de la pertinence des observations d'un député, avant qu'il ait donné quelque développement à sa thèse.

Si mon honorable collègue eût connu cette règle, il ne m'aurait pas interrompu :

La liberté d'un débat demande que chaque député jouisse d'une entière latitude pour exposer tout ce qu'il croit sincèrement de nature à éclairer la Chambre et à l'aider à former son jugement sur toute question soumise à ses délibérations. Toutefois, l'Orateur (ou le président du comité) a le devoir d'intervenir, lorsqu'il juge que les observations du député ne se rattachent pas à la question en délibération. En pareilles circonstances, il peut légitimement supposer que le député fera en sorte que ses observations portent sur la motion en discussion, ou bien que dans ses remarques finales il ajoutera quelque chose qui le fasse rentrer dans la question. Et il peut estimer nécessaire d'avertir un député qu'il côtoie les limites légitimes qui restreignent tout député, qui porte la parole, à ce qui se rapporte à l'objet en délibération, et d'exprimer l'espoir que ce député aura besoin de se borner à ce qui se rattache à cet objet.

Quelle est donc la situation ? Les députés de la gauche, abusent des privilèges de cette Chambre. . .

M. BLAIN : Monsieur le président, je demande si ces observations portent sur la question de règlements ? Je vous prie de donner votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne saurais donner une décision avant d'avoir entendu l'honorable député.

M. DUNCAN ROSS : Avant cette interruption intempestive, j'allais dire que les députés de la gauche, abusant des privilèges de cette Chambre, depuis vingt-quatre heures ont discouru et péroré à perte de vue sur toutes les questions imaginables, sauf sur la question en délibération. Assurément, les députés qui tiennent à ce que les délibérations de cette Chambre se fassent avec le calme et la bienséance voulus, en conformité de nos règlements, ont quelques droits à exercer ici, tout aussi bien que les obstructionnistes de la gauche, et ces députés, agissant dans les limites de leurs droits, ont le devoir d'appeler votre attention, monsieur le président, sur le fait que la gauche viole d'une façon scandaleuse les règlements de la Chambre, et cela dans un simple but d'obstruction et pour retarder l'expédition de notre légitime besogne. C'est dans le but d'appeler l'attention sur cette scandaleuse violation du règlement, que j'ai soulevé la question de règlement et que je cite mon autorité.

M. J. D. REID : Si l'honorable député qui m'a précédé eût poursuivi sa lecture, il aurait rencontré le passage que voici :

Aux communes d'Angleterre, l'autorité de l'Orateur, au cas où les députés persistent à faire des observations qui ne relèvent pas de la question, a reçu, tout récemment, une importante extension. Quand un député continue à s'écarter de la question, l'Orateur (ou le président) lui enjoint de discontinuer sa harangue, et s'il persiste dans son attitude irrégulière, il est " nommé ", comme agissant au mépris de l'autorité de l'Orateur.

M. DUNCAN ROSS : Vous serez "nommé" au moment où vous vous y attendrez le moins.

M. J. D. REID : Non, mais mon honorable collègue, vous l'avez échappé belle. Depuis que je siège ici, on nous a toujours accordé une grande latitude dans la discussion des articles du budget ; mais les ministériels veulent mettre au rancart la coutume en vogue ici depuis l'inauguration de la Confédération. C'est là une attitude peu généreuse qui, en dernière analyse, n'aboutira nullement à faciliter l'expédition des affaires publiques.

M. LENNOX : Quand bien même on admettrait que la minorité n'a d'autres droits que ceux que veut bien accorder la majorité, on ne saurait violer cette entente sans que le Gouvernement soit taxé de mauvaise foi. Le ministre lui-même a déclaré, hier soir, à l'ouverture du débat, que la Chambre n'a pas encore voté un seul article de son budget, et avant que la décision soit rendue, j'appelle l'attention du président sur cette tentative de bâillonner l'opposition.

M. BLAIN : Sur la question de règlement, je ferai observer que le ministre du Revenu de l'intérieur faisait fonction de ministre de la Marine, l'été dernier, durant l'absence du titulaire, en Angleterre

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Tenons-nous en, pour le moment, à la question de règlement.

L'hon. M. FIELDING: Je suggérerais aux deux côtés que l'attitude la plus judicieuse serait de soulever, le moins souvent possible, la question de règlement et de ne pas insister sur la décision de la question d'ordre soulevée. La question de l'apurement des comptes a été discutée sans relâche, cet après-midi, et le comité a considéré que cette discussion se rattachait plus ou moins à l'article en délibération ; or, je ne voudrais pas voir clôre la discussion de cette question. Sans doute, je ne désire nullement que le débat s'élargisse, mais bien que la stricte interprétation du règlement puisse s'y opposer, la discussion pourrait se poursuivre et il serait bon de ne pas insister sur la décision du rappel au règlement.

M. HENDERSON : Mon honorable collègue (M. Duncan Ross) consent-il à retirer sa motion ?

M. DUNCAN ROSS : Je ne veux nullement, à l'instar des députés de la gauche, entraver les délibérations de la Chambre, et si les députés des deux côtés sont d'avis que l'obstruction doit continuer, je retire volontiers mon rappel au règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il ne faut pas oublier que nous sommes en comité et lorsqu'il intervient quelque accord, le règlement est violé, tous les jours. Mais si je suis appelé à appliquer le règlement, force me sera de le faire. Si je ne me trompe, la question de règlement est retirée.

M. BLAIN : En règle générale, je crois que le président est fort juste envers l'opposition.

M. DUNCAN ROSS : En règle générale, dîtes-vous?

M. BLAIN : Je retire le mot et j'affirme que le président est toujours juste envers l'opposition. Je désire poser une question au ministre du Revenu de l'intérieur: A-t-il fait un voyage à bord d'un des bateaux à vapeur, et dans l'affirmative, dans quel but a-t-il fait ce voyage?

M. J. D. REID.

M. DUNCAN ROSS : C'est là une question impertinente.

M. BLAIN : Mon honorable collègue est maître passé en fait d'impertinence.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il ne me répugne nullement d'avouer que, pendant une semaine ou dix jours, lorsque je faisais fonction de ministre intérimaire, j'ai voyagé sur le steamer " Lady Grey," sur le Saint-Laurent. Tout le monde le sait, il n'y a rien de mystérieux en cela.

M. BLAIN : Sur quel crédit a-t-on payé les experts-comptables, durant l'absence du ministre (M. Templeman)?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le comptable du ministère et le sous-ministre sont responsables de la chose, et bien qu'on m'ait consulté, de temps à autre, je ne saurais dire, pour le moment, à quel crédit on a demandé ce paiement. Du reste, le rapport de l'auditeur général donnera ce renseignement, ce qui rend la question inutile.

M. BLAIN : Le ministre a loyalement répondu à la question ; cependant, je lui ferai observer que, bien que l'auditeur général eût averti le Gouvernement que le traitement des comptables experts était puisé dans le crédit affecté au brise-glace, le ministère a persévéré dans cette pratique irrégulière. En outre, bien qu'on eût averti le ministère qu'il lui était défendu de faire de paiement sans pièces justificatives, il a continué à payer ainsi à ces comptables de New-York $5 pour frais journaliers d'entretien, tandis qu'ils ne payaient que $1 de pension quotidienne, à Ottawa. Le 10 décembre 1906, le ministre a déclaré qu'il n'avait pas été dressé de rapport, mais que, dès que ce rapport aurait été confectionné, il serait déposé sur le bureau. Je tiens à savoir si le rapport de M. Falconer a été présenté au ministère.

Des VOIX : Adopté.

M. BLAIN : Je m'adresse au ministre de l'Agriculture et au ministre du Revenu de l'intérieur, qui pendant quelque temps a fait fonction de ministre intérimaire de l'Intérieur : je demande si le rapport en question a été présenté au ministère.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je ne veux nullement manquer de courtoisie à l'endroit de l'honorable député ; seulement, je lui ferai observer que, comme je n'ai rempli les fonctions de ministre intérimaire que durant les vacances, il n'est guère loyal de sa part de me poser pareille question. J'ignore si M. Falconer a présenté un rapport. A l'époque où j'ai fait fonction de ministre par intérim, le seul homme que j'aie rencontré qui eût passé un marché relativement à la vérification des comptes, est M. Falconer, de Montréal. Je n'ai jamais vu un seul expert-comptable américain, à l'égard de cette comptabilité. Je savais qu'on avait fait venir des comptables

américains, mais ce n'est pas avec eux que le ministère a passé ce marché en question pour la vérification des comptes.

M. Falconer est un expert-comptable, parfaitement connu à Montréal.

M. BLAIN : S'il en est ainsi, pourquoi a-t-on payé à ces experts-comptables leurs frais de route, de New-York à Ottawa, à l'aller et au retour, relativement à la vérification de ces comptes ? Quand nous avons demandé où est situé le bureau principal de cette maison d'affaire, on nous a répondu que c'est à Montréal, tandis que les faits et les comptes prouvent que c'est à New-York. Le rapport dont nous a promis le dépôt, le 10 décembre 1906, a-t-il été déposé?

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais dire.

M. BLAIN : Il y a deux ministres présents en ce moment et je tiens à savoir à quelle source on a puisé ces $5,000 versés à M. Falconer. On a mis au rancart un système de comptabilité pour lequel on avait dépensé $42,000, alors qu'on a laissé solder nombre de comptes, sans pièces justificatives. Nous cherchons à nous éclairer à cet égard, mais les ministres ignorent tout.

L'hon. M. FOSTER : Je désirerais que le ministre de la Marine fût à son banc ; car j'ai à faire certaines observations sur l'item en discussion. On ne saurait exiger que nous discutions le budget, lorsque le ministre intéressé brille par son absence. La chose est tout simplement impossible. Voici des questions qu'on a posées et qui sont absolument connexes. Le 10 décembre 1906, le ministre de la Marine déclara qu'il avait été versé une somme de $5,000 à ces experts-comptables qui étaient alors à l'œuvre; il ajouta qu'ils allaient dresser un rapport et qu'aussitôt terminé, ce rapport serait déposé sur le bureau de la Chambre. Le 10 décembre 1907 est passé, nous sommes presque rendus en mars 1908, et une question fort pertinente qu'on a posée à l'égard de ce rapport est celle-ci : pourquoi n'a-t-on pas déposé copie de ce rapport sur le bureau de la Chambre ?

Le ministre du Revenu de l'intérieur et son collègue le ministre de l'Agriculture avouent qu'ils n'en savent rien. Voilà que la Chambre discute le budget du ministère de la Marine, et le ministre brille par son absence ; tel est le spectacle donné à la Chambre. Je veux que le ministre de la Marine soit à son poste ou bien quelque autre ministre qui puisse répondre aux questions posées. Le ministre m'a reproché de lui avoir adressé des paroles blessantes. Je lui ai dit, hier soir, que je n'affirme jamais rien sans preuve ; j'ai ici la preuve et je désire la donner à la Chambre ; mais il n'est guère encourageant de parler devant un fauteuil veuf de son ministre. Il est absolument impossible de procéder de pareille façon.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député le sait parfaitement, le ministre de la Marine a été obligé de demeurer ici pendant la plus grande partie des trente heures consacrées à ce débat. Il est d'absolue nécessité qu'il s'absente, de temps à autre ; il est sorti, il y a quelques instants, et il ne tardera pas à revenir à son poste. Je lui ai envoyé un message l'informant que l'honorable député désire faire un exposé de faits qui nécessite sa présence ici, et je ne doute nullement qu'il ne se rende ici dans ce but. Quant à la question posée par l'honorable député de Peel (M. Martin) je dois dire que mes souvenirs à cet égard sont fort peu précis, mais je crois savoir que le ministre de la Marine a apporté une réponse à cette question.

M. BLAIN : Quelle réponse ?

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais préciser ; seulement il a été question de dépôts d'un rapport et le ministre de la Marine a fait certaines observations. Sans doute, il en est de cette question comme de nombre d'autres, au cours de cette séance ; on y a répondu plusieurs fois.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre, en outre, le sait, si nous tenons à discuter ces crédits, il faut que le titulaire lui-même soit présent. Si le ministre préfère prendre une attitude qui lui impose trente heures de travail consécutif, ce n'est nullement la faute de l'opposition. Pourquoi le ministre n'abandonnerait-il pas cet item et ne laisse-t-il pas discuter les articles du budget d'un autre ministère ?

L'hon. M. FISHER : Nous le voulons bien.

L'hon. M. FOSTER : Alors, je propose que le comité lève sa séance et rende compte de l'état de ses travaux.

L'hon. M. FISHER : Non.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de l'Agriculture croit-il qu'il soit possible d'adopter le budget du ministre de la Marine, s'il n'est pas ici pour répondre à nos questions.

L'hon. M. FISHER : Non.

L'hon. M. FOSTER : Alors, que faut-il faire ? Attendre le retour du ministre ?

L'hon. M. FISHER : Continuer à parler pour tuer le temps, répéter et répéter encore, répéter toujours.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a pas le droit de dire que nous parlons pour tuer le temps. Nous affirmons ici le droit que nous attribue la Constitution: celui d'obtenir les renseignements voulus, avant d'accorder les subsides à Sa Majesté. Puisque le ministre de la Marine est de retour, je lui pose la question : dans quel crédit a-t-il puisé les $5,000 pour payer Falconer ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne saurais dire. C'est sans doute dans le crédit affecté à l'entretien des feux à Sorel.

L'hon. M. FOSTER : Si je ne me trompe, le ministre a dit, cet après-midi, qu'il a existé un crédit spécial auquel il a demandé une partie du traitement de ces experts-comptables et qu'il a puisé le reste dans le crédit général. Est-ce exact ?

L'hon. M. BRODEUR : Quand les premiers versements ont été faits, le crédit auquel fait allusion l'honorable député n'existait pas, je crois.

L'hon. M. FOSTER : A-t-il jamais existé un crédit spécial ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

L'hon. M. FOSTER : J'ai soigneusement examiné les lois de finance, de 1905 et de 1906, et il m'a été impossible d'y trouver de crédit spécial.

L'hon. M. BRODEUR : La session dernière, nous avons voté un crédit spécial de $25,000.

L'hon. M. FOSTER : Ainsi, la chose est évidente : le ministre s'est adressé à la Chambre, lui a dit qu'il se proposait de faire une enquête dans son ministère sur le meilleur mode de comptabilité, lui a demandé un crédit dans ce but et nous lui avons accordé $25,000. Jusqu'ici, tout était régulier. Il a dépensé les $25,000 ; puis, au lieu de s'adresser de nouveau à la Chambre et de lui demander un crédit supplémentaire, il a, délibérément, puisé plus de $25,000 dans un crédit affecté à un tout autre objet, celui consacré à l'entretien du chenal de navigation, et cela afin de suppléer à l'insuffisance du crédit spécial de $25,000. Je le demande aux ministres : Est-ce là un mode de gestion qu'ils approuvent ? Pareille gestion sape par sa base même la théorie admise à l'égard des crédits votés par le Parlement. Le ministre n'avait nullement le droit d'emprunter ainsi frauduleusement à un autre crédit, pour suppléer à l'insuffisance d'un crédit affecté à des dépenses aussi insensées que celles auxquelles a été consacré le crédit primitif. Voilà la première faute commise par le ministre, à cet égard. Passons à la suivante. J'en ai éprouvé comme une violente secousse. J'avais demandé les documents ; je tenais à voir le singulier contract passé par le ministre, et qui l'autorisait à faire ces paiements. C'est là la raison qui m'a porté à attendre le dépôt de ces documents. Aujourd'hui, le ministre prend la parole et avoue qu'il n'existe pas même un chiffon de papier, une seule ligne d'écriture, relativement à l'arrangement en question, mais tout simplement une entente verbale.

Ici, encore une fois, je signale le ministre à ses collègues, à ses partisans et au pays tout entier comme un exemple à éviter, dans la gestion des deniers publics : il dépense $50,000 d'une façon fort embrouillée et cela sans une seule ligne d'écriture ; il rencontre un individu quelconque, fait verbalement avec lui un arrangement par lequel il l'autorise à dépenser $50,000 puisés dans la caisse publique, et cela sans même un trait de plume tendant à indiquer la nature de la convention. Quel est le résultat de cette affaire ? Le ministre se trouve dans une grande perplexité aujourd'hui. Voici les comptes, les mémoires de Falconer et les chèques pour le paiement de ces mémoires ; tout cela est tiré sur le compte dressé par Falconer, sur le pied d'une certaine indemnité journalière pour pension ; et cependant le ministre affirme ici aujourd'hui qu'il n'a jamais été question de pareille indemnité journalière. L'attitude du ministre relativement aux comptes en question prouve qu'il s'agit bien d'une indemnité journalière et qu'il a payé $5, $4 et $3 pour la pension journalière de ces messieurs, pension qu'on peut obtenir, tout le monde le sait, pour le tiers de ce dernier chiffre. Le ministre affirme qu'il n'a pas approuvé la chose. Cela nous révèle un autre trait caractéristique du ministre et je signale ici encore le fait à l'attention de ses collègues, de ses partisans et du pays. Le ministre trouve matière à blâme partout, excepté chez lui. Il cherche à esquiver les responsabilités qui lui incombent personnellement. Résumons les faits.

J'ai ici les documents. M. Gourdeau, le sous-ministre, reçoit un compte ; ce compte est attesté par M. Falconer. Quel est ce M. Falconer? Celui-là même qui a fait un arrangement verbal avec le ministre. Qui connaît cet arrangement? Deux hommes, seulement : M. Falconer et le ministre de la Marine. Une des parties contratantes présente la note, montant à $9,445, calculé sur le système de l'indemnité journalière, suivant la déclaration en toutes lettres du mémoire. Le compte est transmis au sous-ministre. Le sous-ministre se tient sur ses gardes. Il ne connaît pas le premier mot de l'affaire ; il n'existe ni accord, ni contrat auquel il puisse se référer. Tout ce qu'il peut faire, c'est de dire : " Payez ce compte, s'il est approuvé par le ministre." Qu'arrive-t-il ensuite? Les chèques sont tirés et on fait le paiement à qui de droit. Quelle est la déduction absolument certaine? C'est que le ministre a approuvé le compte. Quel autre pourrait le faire ? Voyons l'itinéraire suivi par ce compte. Après que le sous-ministre a écrit : " Payez ce compte, s'il est approuvé par le ministre," il est transmis, je suppose, au comptable du ministère.

Voici ce que le ministre affirme, de vive voix, ici comme dans l'autre cas : " C'est parfait, soldez ce mémoire", et les chèques sont là, ainsi que les reçus constatant le paiement. Maintenant, le ministre vient nous dire : " Je ne suis nullement responsable de la chose ; quelqu'un est fautif, si on a payé ces sommes ". Pourtant, la chose est d'une parfaite évidence, et le ministre voit aujourd'hui dans quelle impasse

il se trouve acculé, en faisant ainsi, de vive voix, un marché avec le premier venu. Un ministre qui a le sens de sa responsabilité ou le moindre souci de sa réputation se garde bien de prendre pareille latitude. Il a soin de se munir, au moins, d'une lettre, d'un contrat ou d'un accord écrit, et alors il a en sa possession un document qu'on peut interpréter et qui puisse lui servir de défense quand le Parlement lui demande de rendre compte de sa gestion. Qu'arrive-t-il ensuite ? Cela se passait en novembre et en décembre 1906. Nous voici en mars, 1908. M. Falconer, l'autre partie interressée à cet accord secret et confidentiel, poursuit sa tâche principale et qu'arrive-t-il ? J'ai ici un relevé de comptes dont je veux donner lecture à la Chambre, vu que je me suis donné beaucoup de peine, pour disposer ces chiffres sous forme de tableau. A la suite du paiement de ce chèque de $9,-445.24, revêtu de l'attestation que j'ai dite, ces comptables continuent leur besogne, présentent leurs comptes et le ministère émet les chèques. Voici les mémoires transmis successivement après cette date : le 30 novembre, $917.22 ; le 31 décembre, $6,093,-73 ; le 31 janvier, $6,481.34 ; le 31 janvier, $367.22 ; le 28 juillet, $5,008.93 ; le 30 mars, $2,921.67 ; soit un total de $21,790.11 ; chacun de ces mémoires étant basé sur le système de l'indemnité journalière et venant tous du même individu, Falconer.

Qu'est-il arrivé, de l'autre côté ? On tire les chèques : le 21 janvier, $1,000 ; le 31 janvier, $3,000 ; le 7 février, $2,093.73 ; le 1er mars, $3,000 ; le 7 mars, $3,000 ; le 4 mai, $3,461 ; le 5 janvier, par un chèque de couleur jaune, $500, le 25 janvier par un chèque de même couleur $417 ; le 16 mars, par un chèque de même couleur, $367.22 ; soit une totalité de $16,838.98, en chèques souscris en faveur de M. Falconer ; les comptes transmis étaient de $21,790.11, ce qui laissait à cette époque un solde impayé de $4,951.13. Notons ici une circonstance fort singulière. Il intervient une entente secrète, de vive voix, entre M. Falconer et le ministre ; on paye, en premier lieu, $9,445,24, sur l'attestation du sous-ministre, subordonnément à l'approbation du ministre. Qu'arrive-t-il ensuite ? Il est transmis un mémoire de $917.22 basé sur le même système d'allocation journalière, et par qui ce compte est-il attesté ? Par M. Falconer, l'auteur même du mémoire. M. Falconer dépose son mémoire et il certifie lui-même son propre compte. Ce mémoire de $917.-22 est aussi attesté par M. Desbarats, de Sorel, qui, si je ne me trompe, est surintendant des travaux à ce port. Le premier chèque de $9,445.24 a été tiré, je le répète, après avoir été certifié par M. Gourdeau, sous réserve de l'approbation du ministre.

Lorsque le deuxième compte de $917.22 est présenté et certifié, comme je l'ai dit, le sous-ministre y écrit le mot: "Payez". Pourquoi cela ? Parce qu'il sait que le premier compte a été acquitté et par conséquent qu'il doit avoir été approuvé par le ministre et il dit : "Voilà un précédent ; ce compte-ci se présente dans des conditions tout à fait similaires, il est certifié absolument de la même manière ; payez-le donc ".

Un compte de $6,093.73 est présenté par Falconer et certifié par lui ; on le paie et sauf Falconer lui-même, personne au ministère n'a fait un seul trait de plume sur ce compte. Vient ensuite un compte de $831.34 présenté par Falconer, ne portant aucune attestation et acquitté de la même manière. Sur le dernier compte de $2,921.67 il n'y a aucune attestation quelconque. Ainsi, voilà une somme globale de $21,790.11 dont $791.22 seulement portent une attestation régulière, et quant au reste il ne porte l'attestation d'aucun fonctionnaire ministériel. Voilà une affaire des plus singulières et des plus remarquables. Si le ministre a pris pareille attitude, en pleine connaissance de cause, il a certainement fait un faux pas ; il n'a consulté ni son propre intérêt ni l'intérêt du public. Personne au monde ne connaît la nature de cette entente, sauf M. Falconer et le ministre qui a fait cet arrangement secrêt avec lui. Je ne crains pas de l'affirmer, on aurait beau fouiller dans les annales des divers ministères où sont consignés les agissements des divers ministres au Canada, on n'y trouverait pas de plus grave irrégularité que celle-ci. La Chambre manquerait à son devoir si elle accordait au ministre un seul dollar de son budget, sans avoir obtenu tous les renseignements voulus et sans avoir fait enquête. Je l'affirme, le ministre a manqué de franchise dans son exposé de faits et je vais le prouver. Hier, je me suis opposé à la délibération des articles du budget, parce que les documents demandés n'avaient pas encore été déposés et je cite le compte-rendu :

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député était absent et il ignore que j'ai communiqué à la Chambre l'état de mes frais de voyage.

L'hon. M. FOSTER : Lesquels?

L'hon. M. BRODEUR : Mes frais de voyage.

L'hon. M. FOSTER : Nous avons demandé trois rapports; l'un a été déposé et les deux autres ne l'ont pas été.

L'hon. M. BRODEUR : L'état des frais de voyage des différents ministres qui ont assisté à la conférence coloniale n'a pas été déposé, me dit-on, mais le rapport concernant mes frais de voyage l'a été et il comprend mes dépenses à la conférence coloniale. Tous les renseignements relatifs à mes dépenses personnelles ont été communiqués à la députation, et il n'y a pas lieu de retarder l'adoption de ces crédits parce que l'état des frais de voyage des autres ministres n'est pas déposé.

L'hon. M. FOSTER : Trois importants rapports concernant le ministre et son départe-

ment ont été demandés et un seul a été déposé. On aurait pu les communiquer au bout de cinq minutes, mais il y a près de deux mois qu'on retarde.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami a fait erreur. Tous les renseignements relatifs à mes frais de voyage et à ceux de mon secrétaire et du messager ont été communiqués à la Chambre. L'honorable député ne serait pas mieux renseigné sur mon compte, si les autres rapports étaient déposés.

Et cependant mon affirmation est parfaitement exacte. Le ministre a déposé sur le bureau un seul dossier, celui se rattachant à ses dépenses depuis 1900, mais quant au relevé des dépenses exécutées de 1904 à 1906, ce dossier que j'ai demandé n'est pas encore sur le bureau. Il a dénaturé le sens de mes paroles, volontairement ou non. Il affirme que je l'ai attaqué et je vais donner lecture du texte même de mes observations que j'emprunte au hansard ; mais avant d'aller plus loin, je tiens à faire ici une observation au ministre : c'est que je ne souscris pas à sa nouvelle théorie en droit constitutionnel, portant que lorsqu'un député critique sévèrement un ministre à l'occasion des crédits de son ministère ou de tout autre ministère, il n'est pas nécessaire que ce député porte d'accusation bien précise contre ce ministre. Il dit que si je ne réussis pas à prouver mon accusation, je devrai remettre mon mandat. Sur quelle autorité en droit constitutionnel, se fonde-t-il, pour affirmer pareille chose ? Le ministre a essayé de remanier la diplomatie de l'empire britannique, dans son traité avec la France, et aujourd'hui il entreprend de refondre le droit constitutionnel en vogue ici.

Si je porte une accusation contre lui et que je la prouve, elle est prouvée ; et si je ne la prouve pas, je suis seul juge de ma propre conduite ; les ministres et leurs partisans n'ont nullement le pouvoir de me forcer à abandonner mon mandat électif dans cette Chambre. Je tiens ce mandat de mes commettants et seuls ils peuvent me l'enlever.

Des VOIX : Très bien !

M. TALBOT : La province du Nouveau-Brunswick vous a donné sa réponse.

L'hon. M. FOSTER : Quelle force étonnante de raisonnement chez l'honorable député!

M. TALBOT : Les électeurs vous ont chassé de la province.

L'hon. M. FOSTER : Supposons que je raisonne un peu avec l'honorable député, si la chose est possible. La province du Nouveau-Brunswick m'a chassé de son sein, dîtes-vous?

M. TALBOT : C'est bien cela.

L'hon. M. FOSTER : Combien de fois a-t-on chassé sir Richard Cartwright?

M. TALBOT : Il s'agit, en ce moment, de vos propres affaires.



L'hon. M. FOSTER : Combien de fois le chef du parti libéral a-t-il été chassé? Parmi les hommes politiques comptant vingt-cinq ans de vie publique, combien y en a-t-il qui n'aient été vaincus dans quelque comté? Il est puéril d'affirmer qu'un homme politique est chassé de sa province, parce qu'il a eu le malheur de ne pas obtenir la pluralité des voix, dans quelque comté. J'ai brigué cinq fois les suffrages populaires, dans mon propre comté de King et j'ai gagné chaque élection. On m'invita à poser une sixième fois, ma candidature, mais je fis choix d'un autre comté où je fus élu à une pluralité de deux voix contre une. Je posai, ensuite, ma candidature à Saint-Jean, l'ancien lieu de résidence d'un ministre, avec qui je croisai le fer et si je n'ai pas été élu, cela tient à d'excellentes raisons qu'il serait trop long d'énumérer.

M. TALBOT : C'est connu.

L'hon. M. FOSTER : Cette interruption fait bien voir la mentalité de l'honorable député. Le ministre de la Marine m'a accusé d'avoir porté contre lui une attaque malicieuse, et je vais citer le texte précis des paroles que j'ai prononcées :

Bien plus—à en juger par les renseignement que nous avons—et nous ne les avons pas tous—le ministre lui-même a l'habitude de prendre de fortes sommes, de les garder dans sa bourse pendant des mois entiers, de s'en servir pour ses fins personnelles et de les rembourser, lorsque le bureau de l'auditeur le met en demeure. Pourquoi porterait-il sur lui des deniers publics? Dès qu'il a dépensé les sommes dont il avait besoin, il doit verser le surplus dans la caisse publique. En faisant ce qu'il fait, il a donné un exemple pernicieux à tous des comptables de chaque branche de l'administration. Il leur apprend à dépasser leur crédit, à garder l'argent, à le faire servir à leurs fins personnelles et à ne le rembourser que lorsqu'ils y sont obligés.

Il est possible que, dans la chaleur du débat, j'aie quelque peu dépassé la mesure, mais quant au fonds même de mes affirmations, je suis en mesure de les prouver. Il est peut-être exagéré de dire qu'il s'est servi de ces fonds pour ses usages personnels ; mais ce que j'affirme, c'est qu'il ne les utilise point pour le service public, et qu'il les garde en portefeuille ou dans son fonds privé.

L'hon. M. BUREAU: Cela fait une grande différence.

L'hon. M. FOSTER : En principe, cela revient au même. Le solliciteur général prétend qu'un ministre ou un employé peut faire le retrait d'une somme de $1,000, au commencement de l'année, alors qu'il ignore s'il dépensera $200 et qu'il peut garder cet argent en portefeuille, jusqu'à la fin de l'année ; puis, alors voyant qu'il n'a dépensé que quelques cents dollars, il fait remise du reste, quand on le lui demande.

L'hon. M. BUREAU : Il y a toute la différence du monde entre accuser le ministre

de prendre les fonds de l'Etat pour les utiliser personnellement et le fait d'un ministre qui demande une avance de fonds et néglige d'en rendre compte. L'honorable député (M. Foster) admet cette différence, puisqu'il apporte un correctif à l'allégation qu'il a formulée, hier soir.

L'hon. M. FOSTER : Néglige d'en rendre compte, dites-vous ? Le ministre retire $1,000, alors qu'il sait parfaitement qu'il s'écoulera plusieurs mois avant qu'il puisse dépenser toute cette somme.

L'hon. M. BUREAU : Le ministre n'en savait rien.

M. TALBOT : Il ignorait d'où venait cet argent. Ce sont ses fonctionnaires qui les lui fournissaient.

L'hon. M. FOSTER : Quelle candeur chez ce ministre ! Je serais porté à croire qu'un ministre prudent éviterait de s'exposer à la critique, en prenant trop d'argent à la fois. Prendre cet argent et le porter à son compte privé, c'est l'employer pour ses propres usages.

M. TALBOT : Non.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas le consacrer aux usages publics ; le ministre le place à son propre crédit, à la banque.

M. DUNCAN ROSS : Le ministre ne vaquait-il pas aux affaires publiques, lorsqu'il a obtenu cet argent ?

L'hon. M. FOSTER : Oui. Faut-il conclure du principe posé par l'honorable député que, parce qu'on vague aux affaires publiques, il est permis de soutirer de la caisse publique $1,000 qu'on ne saurait dépenser en entier, quitte à remettre à la caisse, en fin d'exercice, les deniers non employés ?

M. DUNCAN ROSS : Si l'honorable député veut interpréter mes principes, je le prie de le faire avec exactitude.

L'hon. M. FOSTER : J'ai ici le relevé déposé sur le bureau et se rattachant aux dépenses du ministre, à dater de juillet 1906, jusqu'à décembre 1907, soit un an et demi. Avances et frais de voyage de l'honorable L. P. Brodeur :

Avances et frais de voyage de l'honorable L. P. Brodeur.

| | |
|---|---|
| Frais casuels: | |
| 6 juillet 1906.. .. .. .. .. .. .. .. | $ 68 27 |
| 28 juillet 1906.. .. .. .. .. .. .. .. | 250 00 |
| 4 octobre 1906.. .. .. .. .. .. .. .. | 8 58 |
| 5 décembre 1906.. .. .. .. .. .. .. | 227 97 |
| 2 avril 1907.. .. .. .. .. .. .. .. | 109 50 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $664 32 |

Ces sommes ont été puisées au fonds des dépenses casuelles, et cela à bon droit, puisque les frais de route rentrent dans ces dépenses imprévues. Le 2 avril 1907, le ministre a emprunté $2,000 au crédit affecté au steamer brise-glace. C'est là le premier empiètement sur ce crédit, et cela pour frais de route. Je tiens à mettre en relief l'abservation si judicieuse présentée par le député de Peel (M. Blain) hier soir ; c'est qu'il faut toujours pourvoir aux frais de route dans le crédit des dépenses casuelles ; ou bien, il convient d'inscrire au budget un crédit affecté aux frais de route se rattachant à l'œuvre qui entraîne cette dépense, et il est tout à fait irrégulier de permettre aux fonctionnaires de puiser leurs frais de route dans des crédits affectés par le Parlement à de tout autres usages. Le ministre avait à sa disposition le fonds des dépenses imprévues et il désirait voyager. Soit que ce fonds fût insuffisant ou que le ministre ne voulût pas s'en servir, il emprunta, le 2 avril, ces $2,000 pour frais de route au crédit affecté au brise-glace. Le 15 janvier 1908, il remet $680. Ce n'est pas à son retour qu'il fait ce remboursement, puisqu'il est revenu en octobre ou en novembre ; mais il a gardé cet argent jusqu'au 15 janvier, après avoir été sévèrement critiqué par la Chambre.

Le ministre a prélevé illégalement, sur un crédit affecté à une autre fin, la somme excessive de $2,000, et a gardé en sa possession, jusqu'au 15 janvier 1908, au lieu d'en faire le remboursement dès son retour, le résidu de $680 qu'il reconnaît n'avoir pas dépensé. Et il n'en a fait le remboursement qu'en janvier, lorsque l'item était sous examen. Le 2 avril, en même temps qu'il retirait cette somme de $2,000, il en retirait une autre de $915, pour frais de transport. Il n'indique pas sur quel crédit il a prélevé cette somme, mais c'est aussi, sans doute, sur le crédit affecté au brise-glace. Une partie de cette somme est allée à M. Venning, et une partie à ses deux employés, MM. Wiallard et Potvin, à peu près dans la même proportion, je suppose, et je vois qu'il y a un remboursement sur ce montant des $285, qui n'avaient pas été dépensés par Venning, Wiallard et Potvin. Les dépenses de ces deux derniers, étaient réellement les siennes, puisqu'ils l'accompagnaient et je suppose que la moitié à peu près de la somme remboursée provenait de Venning. Le 11 octobre 1907, il prélevait sur le crédit du brise-glace $197.94, outre ce qu'il avait déjà prélevé antérieurement ; ce qui n'empêche pas qu'en janvier 1908, il remboursait $680 sur l'avance de $2,000. Où était donc cet argent ? Il ne l'avait pas dépensé ? Alors pourquoi a-t-il prélevé ce nouveau montant quand il avait encore en main $680 de ces avances ? Le 23 novembre, il retirait du département des Finances, pour le compte de la conférence coloniale, $4,000, ce qui fait un total de dépenses de $6,467.26. C'est là le bilan du ministre ; voyons maintenant celui de son secrétaire particulier. Il s'ouvre en juillet 1906. Voici ce qu'il a reçu :

Dépenses casuelles:

| | |
|---|---|
| 24 juillet | $100 00 |
| 17 août | 100 00 |
| 21 septembre | 33 50 |
| 15 octobre | 20 00 |
| 5 novembre | 50 00 |

Là-dessus il a été remboursé $38.65, le 5 novembre. Je ne considère pas que ces dépenses soient le moindrement exagérées. Ce sont les dépenses casuelles ordinaires ; mais le 2 avril, il est fait à M. Wiallard une avance de $1,000 sur le compte du navire brise-glace et frais de voyage, $127.50, aussi, je pense, sur le crédit du brise-glace. Le 2 juillet, autre avance de $1,000, sur le crédit du brise-glace, j'imagine. Voilà donc deux avances au secrétaire particulier sur le crédit du brise-glace, formant un total de $2,000, de sorte que le ministre et son secrétaire ont prélevé en tout sur ce crédit la somme de $4,000 jusqu'à cette date. Mais le 30 juillet, voici une autre avance de $1,000 le 30 septembre autre avance de $1,000, et le 5 septembre $500 sur le même crédit. Cela fait donc en tout $6,500 de prélevé, durant cette période, sur ce crédit, par le ministre et son secrétaire. Le ministre voudra-t-il nous dire quelles dépenses de voyage ont été légitimement faites en raison de ce navire brise-glace ? Voudra-t-il me fournir le détail de ces dépenses de voyage et faire la distinction de celles faites entièrement du fait de ce navire ?

L'hon. M. BRODEUR : Je répondrai plus tard à l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : Alors je laisse à la Chambre le soin d'apprécier les faits et de porter un jugement à leur égard. A quoi se ramène, en somme, la situation ? A ceci, que le ministre dans le cours de ces dix-huit mois, a prélevé sur les fonds publics, pour ses frais de voyage et ceux de son secrétaire, la somme de $11,769.66.

M. WM ROCHE (Halifax) : L'honorable député de Peel (M. Blain) a donné à entendre que la comptabilité du bureau d'Halifax laisse à désirer, qu'au dire de M. Falconer il n'est pas possible d'établir avec exactitude l'actif de ce bureau. Je ferai observer que l'agent du département de la Marine et des Pêcheries, là-bas, a été nommé par l'ancien gouvernement dont l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) était un ornement si distingué, et que le système de comptabilité de ce département a été établi par le ministère en question ; il est donc responsable de toute insuffisance de ce système, à moins que ce soit la gestion du fonctionnaire nommé par l'ancien gouvernement qui soit en défaut. Si l'honorable député de Peel (M. Blain) avait été au courant des circonstances, il n'aurait pas critiqué aussi vertement, je pense, l'état de choses à Halifax. Il y a à peu près un an, l'agent du département de la Marine et des Pêcheries était sur le point de mourir. Il resta longtemps en cet état et ne revint que très lentement à la santé. Il dut prendre de longues vacances pour se retremper quelque peu, et il est encore décidément valétudinaire. L'inspecteur attaché à ce département tomba malade et mourut. Le bureau se trouva dès lors privé de ses deux chefs. Ce n'est pas tout. L'administration des chemins de fer n'avait cessé de réclamer l'immeuble occupé par le département de la Marine et des Pêcheries, et finalement obtint que celui-ci transportât ses bureaux à Dartmouth, où de nouveaux quais furent construits et des magasins établis, sous la direction de ce fonctionnaire qui mourut bientôt après. Encore une fois le bureau fut transporté à l'arsenal maritime, les équipements, etc., durent être transportés également, et par la suite il a été très difficile de faire l'inventaire complet des articles en magasin, vu que le bureau était sans cesse en déménagement et que ses chefs étaient hors d'état d'agir. Le fait est que ç'aurait été chose extraordinaire si la situation avait été autre qu'on ne l'a trouvée.

L'hon. M. FOSTER : Je pensais que le ministre allait répliquer, mais je vais compléter mes observations, et il pourra répondre à toutes d'un seul coup. Je ne pouvais mettre la main sur ce crédit de $25,000, non plus que sur le crédit pour dépenses casuelles, et mon voisin de gauche vient de me les remettre. Cette avance de $2,000 sur le crédit du brise-glace a été obtenue le 2 avril, juste au commencement du nouvel exercice. A ce moment, le ministre avait à sa disposition un crédit de $3,830, accordé pour dépenses casuelles au département de la Marine et des Pêcheries, ainsi que le résidu du crédit de l'année précédente. Mais je relève cet item. Il ne semble pas possible d'obtenir une déclaration nette du ministre, mais je trouve ce curieux crédit. Il est intitulé :

Services des phares et des côtes; entretien et réparation des phares; somme supplémentaire requise pour solder les services d'un personnel d'experts chargé de réorganiser le système de tenue des livres et de le rendre uniforme pour tous les bureaux du département dans tout le Dominion, $25,000.

Cette rédaction porterait la Chambre à croire que ce travail de réorganisation en vue de mettre la comptabilité du service des phares et des côtes, d'accord avec celle des autres bureaux du département, imposerait une dépense de $25,000. Mais la circonstance étrange c'est que lorsque l'on vient à payer, c'est sur le crédit pour le canal maritime que l'on prélève les fonds. Bien qu'il soit déclaré expressément que ce crédit est pour le maintien et l'entretien des phares, le ministre paraît avoir prélevé l'ar[illegible] d'autres crédits.

Quant à la dépense que devait entraîner le travail de ce comptable, le ministre a déclaré qu'elle serait d'à peu près $30,000. J'ai sa réponse ici, et je vais la lire afin qu'il l'ait en entier :

M. FOSTER demande:

1. Quelle somme a-t-il été payée aux experts employés par le ministre de la Marine et des Pêcheries en vue de réorganiser la tenue des livres du département?

2. Quels sont les noms de ces experts, où demeurent-ils et combien a-t-il été payé à chacun d'eux?

3. Leur travail est-il complété?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $35,499.56.

2.

| | |
|---|---|
| W. B. Richards | $2,277 61 |
| J. N. Gunn | 182 12 |
| W. F. Russell | 2,310 89 |
| Geo. E. Faucett | 504 44 |
| Kenenth Falconer, Montreal. | 7,032 04 |
| L. R. Acton | 1,180 64 |
| F. H. Leland | 5,861 65 |
| Geo. Pare | 1,378 26 |
| M. L. Cooley | 2,231 28 |
| C. B. Annett | 8 93 |
| HH. A. Marven | 5,282 05 |
| C. C. Schooley | 7 14 |
| S. Ketridge | 3,407 55 |
| J. J. Moorman | 476 04 |
| A. B. Murray | 1,551 04 |
| L. D. Conne | 546 61 |
| F. B. Whittet | 1,524 95 |
| H. H. Petze | 1,044 48 |
| H. Hipwell | 2,275 55 |
| J. R. Ellis | 748 22 |
| H. G. Whittet | 846 06 |
| H. B. Cross | 73 38 |
| A. T. Dowd | 163 41 |
| J. C. Stafford | 2 14 |
| A. L. Risley | 36 42 |
| R. A. Willis | 6 43 |
| W. C. Martin | 7 49 |
| C. H. Michalis | 9 63 |
| M. V. Finnicane | 5 00 |
| E. McGivney | 90 52 |
| E. C. Moulton | 82 00 |
| J. Meikle | 58 50 |
| S. E. Burton | 25 12 |
| M. C. Schelander | 1 25 |
| L. H. Leyden | 3 50 |
| M. L. Gettens | 28 99 |
| M. Cornely | 26 00 |
| HH. Weighland | 2 75 |
| Miss. F. Wilson | 321 41 |
| Miss G. Graham | 264 41 |
| Divers, y compris messages téléphoniques et télégraphiques approximativement | 176 95 |
| | $42,062 85 |

Le ministre nous a dit qu'il reste pour à peu près $5,000 de comptes non payés, de sorte que cette belle opération va nous coûter en tout au moins $50,000. Je signale ce moyen aux fabricants ou industriels désireux d'adopter une méthode de tenue de livres et de comptabilité pour leurs maisons. Qu'ils fassent un arrangement verbal secret que personne ne pourra interpréter hors les deux parties contractantes. Nous savons, en outre, que ces fortes sommes, qui s'échelonnent de $75 à $3.50 par jour, ont été payées à de simples commis dont les services seraient bien rémunérés à $30 ou $40 par mois, et qui n'ont pas gagné davantage avant d'avoir rencontré cette aubaine. Ce sont là des questions qui méritent d'être examinées par quiconque cherche à faire voter des budgets ministériels, sans avoir à produire les masses de documents où se trouvent enfouis les détails de l'opération, documents dont le dépôt a été ordonné par cette Chambre il y a deux mois.

L'hon. M. BRODEUR : La Chambre a droit, sans doute, à ce que je donne certaines explications en réponse aux remarques de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je suis heureux qu'il ait jugé à propos de retirer certaines déclarations qu'il a faites la nuit dernière à mon égard. Il avait été jusqu'à affirmer que j'étais dans l'habitude de prélever sur la caisse publique des sommes que je gardais par devers moi des mois durant, pour ensuite les rembourser. Il n'était pas possible pour un membre de faire à l'égard d'un collègue une déclaration plus injuste, inexacte que celle-là. Il nous faut observer certaines règles dans la conduite de nos débats ; il est de l'intérêt public qu'il soient conduits avec décence et que les membres se traitent les uns les autres en gens de bonne société. Telle a été l'idée dominante du règlement de la Chambre des communes d'Angleterre, où il n'est permis à personne de manquer de respect à ses collègues, de leur imputer de mauvaises intentions, de les accuser de malhonnêteté. Sur ce point on se montre de plus en plus sévère à la Chambre des communes d'Angleterre, dont les membres sont contraints d'avoir les uns pour les autres les égards d'usage entre gens de bonne société. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a été membre de cette assemblée depuis bien des années ; il siège de longue date au Parlement, et je lui demanderai s'il juge qu'il est digne de lui, ou digne de cette Chambre, de se servir des expressions dont il s'est servi à mon égard la nuit dernière. S'il avait eu quelque raison, si quelque incident avait provoqué l'emploi de ces expressions, je comprendrais mieux. Il est déplorable que le règlement de la Chambre qui oblige les députés à se montrer courtois les uns pour les autres, n'ait pas été mieux observé par les membres de la gauche. L'honorable député vient d'affirmer que j'aurais volé une certaine somme prélevée sur un certain crédit. L'honorable député pense-t-il que c'est une expression digne du parlement canadien ? Il a peut-être quelque ressentiment personnel à mon égard ; on le dirait, bien qu'il m'ait été impossible de découvrir pourquoi, depuis quelques mois, il s'attaque à moi personnellement, sans la moindre provocation. Je n'ai jamais rien dit en cette Chambre ou ailleurs pour légitimer ces attaques. J'espère que l'honorable député, après y avoir réfléchi, se rendra compte qu'en affirmant qu'un ministre de la Couronne aurait volé partie d'un crédit, il s'est servi d'expressions indignes de notre Parlement.

Je dois à la Chambre de lui expliquer le changement qui a été opéré dans le système de comptabilité du département. Lorsque je devins ministre en 1906, la méthode de tenue des livres en usage dans le département me parut défectueuse. Je n'eus pas le temps d'étudier la situation en très grand détail, mais juste à ce moment, dans le cours des enquêtes qui se poursuivaient devant le comité des comptes publics au sujet d'achats effectués par le département, il fut établi dans au moins deux cas que la comptabilité laissait à désirer, les balances n'étant pas indiquées comme elles auraient dû l'être. Il ne s'agissait pas de sommes élevées, mais c'était assez pour faire voir que le système n'était pas absolument parfait.

En outre ces honorables députés de la gauche déclaraient que le département était en très mauvaise situation, et avait été mal administré, et je jugeai nécessaire de faire une enquête à fond et d'établir un système de tenue de livres qui me mettrait en mesure de me renseigner à tout instant sur la situation financière. J'avais cherché à obtenir des états mensuels des recettes et des dépenses relativement aux divers crédits, mais cela prenait trop de temps, et me confirmait dans la pensée que la méthode de tenue des livres devait être modifiée. Il aurait peut-être mieux valu pour moi ne pas entreprendre une telle réforme. Par là j'ai encouru l'inimitié de certaines gens, probablement les inspirateurs des honorables députés de la gauche dans leurs attaques contre moi. Je n'en ai pas la certitude absolue; ces honorables députés savent mieux que moi si ma supposition est exacte ou non.

M. BENNETT : Allez-vous vous mettre à lancer des insinuations ?

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas une insinuation.

M. BENNETT : Qui veut-il accuser d'avoir fourni les renseignements, ses propres employés ?

M. TALBOT : Ce ne serait pas la première fois.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas là d'insinuation. Ces honorables députés de la gauche reçoivent tous les jours des renseignements au sujet des opérations. Je n'accuse personne de malhonnêteté à ce sujet, mais je dis que ces renseignements ont dû être fournis par des gens qui pensaient avoir le droit de les fournir. Dans tous les cas, il aurait peut-être mieux valu pour moi ne pas opérer un tel changement ; mais j'ai cru qu'il valait mieux avoir cette enquête et opérer cette réforme dans l'intérêt de la bonne administration du département. Je voulais être renseigné de mois en mois sur le fonctionnement des bureaux. Tant que j'aurai quelque part à la conduite d'aucun département, je me propose de remplir mon devoir fidèlement, même si cela doit m'attirer le ressentiment et la haîne de certaines gens. Je ferai mon devoir sans partialité, ni favoritisme.

Etait-il opportun d'établir dans le département tout un système de comptabilité ? Le département avait de grands ateliers à Sorel, à Prescott et autres endroits. M. Blain a vu le rapport de M. Falconer, déclarant qu'il était impossible en ce qui regarde Halifax, de dresser un état satisfaisant des recettes et des dépenses du département.

Le représentant senior d'Halifax a expliqué en partie pourquoi tout n'était pas absolument en règle au bureau en question. Dans la plupart de ces endroits, la tenue des livres ne se faisait pas méthodiquement, de telle sorte qu'il était impossible de s'assurer des prix de revient de toutes choses. Dans les établissements ordinaires de fabrication, il est tenu compte exactement des dépenses et des recettes et du prix de tout ce qui entre dans la confection des articles de fabrication, de manière à ce qu'on puisse s'assurer s'il est possible de poursuivre les opérations. Je dis qu'il est de l'intérêt du département et du pays d'établir un semblable système dans notre administration, quand même cela devrait nous coûter très cher. Grâce au système que j'ai établi,—et je m'en réjouis,—à Halifax, à Prescott, à Sorel, nous pouvons nous rendre compte du prix de tous les articles et dire s'il est profitable ou non pour le Gouvernement de continuer à fabriquer cet article, au lieu de l'acheter au dehors. En ce qui regarde la comptabilité du département, quand j'en devins ministre, je signifiai nettement qu'il ne devrait plus y avoir d'empiètement d'un exercice financier sur l'autre, que les dépenses de chaque exercice devrait être imputées sur cet exercice. A l'avenir nous aurons donc un système régulier, grâce auquel nous éviterons les irrégularités signalées jadis. L'honorable député (M. Foster) semble trouver extraordinaire qu'il n'ait pas été conclu de convention formelle avec ces experts quant à leur rémunération. Mais le tarif des honoraires de ces comptables est bien établi. Quand l'honorable député (M. Foster) était ministre, et qu'il avait besoin des services d'un homme de profession libérale, d'un avocat par exemple, était-il dans l'habitude de marchander avec lui au sujet de ses honoraires ?

M. LENNOX : M. Shepley, par exemple, à $250 par jour.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, et M. Shepley est un avocat très éminent et très capable, et dont les services valaient bien ce prix je pense. J'ai l'honneur d'être membre de la même profession, et c'est la première fois que j'entends un avocat au Parlement, ou ailleurs, déclarer que les honoraires exigées par un confrère sont exorbitants.

M. LENNOX : Si c'est la première fois que le ministre l'entend, ce ne sera pas la

dernière. Je n'hésite pas à déclarer, en ma qualité de membre de cette assemblée, qu'il est absolument odieux de demander de tels honoraires.

L'hon. M. BRODEUR : Il existe une certaine étiquette professionnelle dans notre province, il en est peut-être autrement dans Ontario.

M. BENNETT : Le ministre a-t-il par devers lui un de ces tarifs d'honoraires que ce bureau de comptables lui a transmis ?

L'hon. M. BRODEUR : Non. La même ligne de conduite a été adoptée, en ce qui regarde ces personnes, que lorsqu'on retient les services d'un notaire, d'un avocat, d'un architecte, d'un médecin ou d'un membre d'une profession libérale quelconque. Si l'honorable député (M. Foster) a besoin des services d'un médecin, va-t-il débattre d'avance avec lui la question des honoraires ?

M. BENNETT : La question de la rémunération des services n'a pas été débattue entre le ministre et M. Falconer ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, il devait nous demander le même prix qu'il demande aux autres.

M. BENNETT : Il était convenu avec le ministre que la rémunération devait être la même que celle exigée d'ordinaire en pareil cas.

L'hon. M. BRODEUR : Oui. J'ai déclaré hier, et je me figurais alors, que la pension de ces personnes avait été payée sur pièces justificatives ; mais il appert maintenant qu'il n'a pas été produit de telles pièces, bien que la correspondance fasse voir qu'ils ont été priés de fournir ces pièces.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la date de la première demande qui leur a été faite?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne m'en souviens pas. D'après l'arrangement conclu avec M. Falconer, nous devions leur rembourser leurs frais de pension, et pas davantage. Mais ils ont présenté au département un compte que j'ai refusé de payer. Depuis le mois de septembre, ils me pressent de leur en payer le montant ; ils sont même allés presque jusqu'aux menaces.

L'hon. M. FOSTER : Pauvre homme !

L'hon. M. BRODEUR : Je me rends compte de mon devoir et je le remplirai.

L'hon. M. FOSTER : Bravo !

L'hon. M. BRODEUR : J'ai un sentiment de l'honneur que certains honorables députés de la gauche ne comprennent pas, peut-être. Je mets au défi tout honorable député en cette Chambre, ou ailleurs, d'établir que j'aie agi malhonnêtement ou manqué à mon devoir dans la gestion de la chose publique, depuis mon entrée dans la politique. Je sais ce que je dois à mon pays, et je puis assurer à la Chambre que, tant que j'occuperai une position de confiance dans l'administration, jamais on ne me trouvera infidèle à mon devoir. Telle a été ma ligne de conduite dans le passé, telle est ma ligne de conduite aujourd'hui, et telle elle sera toujours. Je me ferai peut-être des ennemis de cette manière ; je sais que j'en ai pour cette raison, et les honorables députés de la gauche le savent également. Je connais la raison de ces attaques personnelles dirigées contre moi. Mes ces honorables députés de la gauche savent qu'il leur est impossible de toucher un seul cheveu de ma tête ; ils se rendent compte qu'ils sont incapables de rien prouver contre moi, et c'est pourquoi ils se bornent à des insinuations. Qu'ils viennent dans ma province, où je suis connu ; que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk)—qui, depuis deux jours, se tient aux côtés des honorables députés de Toronto-nord, de Grey-est et de Victoria-Haliburton, pour m'attaquer—vienne avec eux dans ma province, et ils verront si le peuple croit à mon honnêteté, a confiance en moi. Qu'ils viennent dans mon propre comté, s'ils le veulent. Ou bien j'irai dans le comté de l'honorable député de Jacques-Cartier ; et s'il était ici ce soir, je lui ferais une proposition : je ne crains pas d'aller dans son comté, en ce moment, pour faire la lutte contre lui, afin de décider qui de nous a la confiance des électeurs, même de ce comté. Je ne crains pas ces insinuations. J'ai rempli fidèlement mon devoir et je continuerai dans cette voie. On a prétendu que certains paiements faits à ces comptables ont été pris sur le crédit affecté au service des phares, et n'est-il pas juste qu'il en soit ainsi, étant donné que ces experts ont été à Prescott et à Sorel, dans l'exécution de leurs devoirs relativement à la comptabilité de ce service. L'honorable député de Toronto-nord s'est servi d'une expression très gentille à mon égard. Je regrette qu'un jeune député comme moi soit obligé de le dire à un ancien membre du Parlement comme lui, mais il semble s'oublier parfois, et parce que ces fonds ont été prélevés sur le crédit affecté au service des phares, il a déclaré très gentiment que j'avais volé l'argent d'un crédit pour le reporter sur un autre.

Je présume que l'honorable député est désireux de s'assurer le respect de ses collègues ; bien qu'à en juger par la manière dont il s'exprime sur leur compte, on serait tenté de tirer une autre conclusion. Mais si réellement il le désire, pourquoi n'a-t-il pas pour ses collègues les égards qu'ont l'un pour l'autre les personnes de bonne société ? Il a été beaucoup question de mes frais de voyage en Angleterre, en France, en Allemagne et en Italie ; or, ce n'est pas la première fois qu'un homme politique est appelé à répondre à des attaques de cette nature, de sorte que je me trouve en très

bonne compagnie. Qu'on me permette de citer, par exemple, le cas de cet homme distingué, qui a été durant nombre d'années le chef du parti libéral dans la province d'Ontario, l'honorable George Brown. En 1874, M. Brown se rendit à Washington pour négocier un traité. Il revint avec un traité, que malheureusement le Sénat des Etats-Unis refusa de sanctionner. Ces négociations durèrent à peu près deux mois, et ses frais de voyage s'élevèrent à $4,000. On l'accusa de s'être assuré l'appui des journaux des Etats-Unis par l'emploi illégal des fonds publics. M. Brown nia l'accusation. Il n'avait pas été dépensé un schelling illégalement, déclara-t-il, et les frais de cette négociation ne s'élèvent qu'à un peu plus de $4,000.

SAMEDI MATIN.

M. TAYLOR : Cette somme ne couvrait pas simplement ses frais de voyage à lui, mais ceux de toute sa suite.

L'hon. M. BRODEUR : Il était seul pour négocier le traité.

M. TAYLOR : Il était accompagné de son secrétaire et de son personnel.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député qui se montre si méticuleux, faisait partie de notre Chambre des communes en 1882. Comment se fait-il qu'il a approuvé la dépense de $8,000, par sir A. T. Galt, qui se rendit à Paris pour négocier un traité, mais sans succès ? Il était accompagné de M. Barnard, il échoua dans sa mission pour avoir, suivant l'ordre qu'on lui en avait donné, demandé le bénéfice du tarif minimum sur les rasoirs et la coutellerie, deux articles que nous ne fabriquons pas au Canada, et sa mission nous coûta $8,000. Cependant l'honorable député de Leeds (M. Taylor) approuva cette dépense sans sourciller, comme il fera de toute proposition venant de son parti. Je suis allé en Angleterre pour assister à la conférence coloniale, et à Paris, pour négocier un traité. Je suis allé aussi en Allemagne au sujet du briseglace, et en Italie où j'eus quelques pourparlers avec le ministre des affaires étrangères. Dans aucun de ces pays je n'ai fait de dépenses extravagantes. Le fait est que mon train de vie était très modeste en comparaison de celui, à Paris, de deux représentants de pays qui ne sauraient être comparés au Canada comme importance, richesse, étendue et prestige. Ces honorables députés de la gauche ne semblent pas se rendre compte de ce que comportent ces négociations internationales. Ils ne se rendent pas compte de l'obligation où se trouvent les représentants d'un pays de soutenir la dignité de l'Etat qu'ils représentent. Voyez quelles dépenses fait la Grande-Bretagne pour son service diplomatique. Elle ne lésine pas quand il s'agit de soutenir la dignité et l'influence de ceux qui la représentent dans le service diplomatique étranger.

En effet, l'ambassadeur d'Angleterre à Paris occupe un château qui fut bâti pour un des membres de la famille de Napoléon 1er, et dont la Grande-Bretagne a fait l'achat pour en faire la résidence de son représentant. Et si j'étais appelé à me rendre de nouveau à l'étranger chargé d'une mission semblable à celle qui a nécessité le voyage de Paris, l'année dernière je ferais exactement ce que j'ai fait alors. Je considèrerais qu'il est de mon devoir de représenter dignement mon pays. Si ces messieurs de la gauche pensent qu'ils vont influencer l'opinion publique au moyen de ces critiques de cinq sous, ils vont se trouver bien trompés. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) aime à se vanter de la modicité de ses dépenses de voyage lorsqu'il représentait le Canada à l'étranger ; mais, lorsqu'il était aux affaires, le Canada n'était pas connu, tandis qu'aujourd'hui le Canada devient généralement connu, et nos hommes publics ont le devoir de soutenir leur rang. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. Je ne saurais suivre l'exemple de l'honorable député qui a eu l'avantage de pouvoir dormir la nuit dernière.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai été me coucher qu'à neuf heures ce matin.

L'hon. M. BRODEUR : Eh bien, je ne me suis pas couché depuis hier matin ; et je suis encore assez dispos pour répondre aux attaques de l'honorable député, et je suis bien prêt à rester ici tant que ces honorables députés ne cesseront pas leur tactique d'obstruction. Tel paraît être le programme de l'honorable député de Toronto-nord, qui pour le moment, est le leader de son parti. Il voudrait faire en sorte qu'il n'y ait plus de fonds disponibles au trésor public pour l'administration des affaires du pays, après le 1er avril prochain. Il est tellement irrité de ce que le pays prospère qu'il voudrait interrompre toute dépense sur les travaux publics que nous sommes à exécuter. Eh bien, qu'il prenne la responsabilité d'une telle conduite, et nous verrons si le peuple, mis à même de juger entre les deux, ne décidera pas de le laisser où il est.

M. LANCASTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) me rappelle la femme qui se vante continuellement de sa vertu. Il se prétend parfaitement honnête. Or, il est loin d'être franc, et avant de se permettre de donner des leçons de politesse aux membres de la gauche, il devrait se rappeller que la première caractéristique d'un gentleman, aussi bien que d'un ministre de la Couronne, c'est d'être toujours prêt à désarmer la critique en faisant toute la lumière possible sur les opérations où son honneur personnel se trouve engagé. Que le ministre veuille donc

expliquer comment il se fait qu'il se trouve dans la liasse des lettres, sans que les réponses à ces lettres s'y trouvent, et des réponses à des lettres qui ne sont pas comprises dans la liasse.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai expliqué hier qu'ordre avait été donné de préparer la liasse, et qu'une fois celle-ci déposée, je m'étais aperçu qu'il y manquait des lettres. J'ai signifié au sous-ministre d'avoir à faire rechercher ces lettres pour les inclure dans la liasse, et j'ai expliqué à la Chambre que la liasse n'est pas encore complète. Lorsque le rapport de M. Falconer sera présenté, ma conduite se trouvera justifiée, je crois.

M. LANCASTER : Nous devons être laissés libres de juger s'il y a lieu d'attendre la production de ces renseignements avant de voter ces crédits.

L'hon. M. BRODEUR : Les documents que l'on demande n'ont rien à faire avec le crédit sous examen, et le pays saura bien qui est responsable de cette obstruction.

M. TAYLOR : Le ministre a promis solennellement qu'il déposerait ces documents, et il n'a pas rempli sa promesse ; qu'il dépose ces papiers ou qu'il retire son budget.

L'hon. M. BRODEUR : Nous siègeons depuis avant-hier, et il ne m'a pas été possible de me rendre à mon bureau.

M. TAYLOR : C'est bien votre faute.

L'hon. M. BRODEUR : A mon avis une pareille déclaration n'a pas sa raison d'être. Mon sous-ministre n'est pas en ville ; à huit heures ce matin, j'ai fait mander le suppléant du sous-ministre, et j'ai obtenu les documents qui m'avaient été remis l'autre jour, et j'en ai donné communication aux honorables députés ; il n'y manque rien, sauf quelques documents. J'ai prié M. Stanton, suppléant du sous-ministre, de s'efforcer de compléter la liasse. J'ai toujours été prêt à me rendre aux désirs des honorables députés de la gauche. Je suis en mesure de leur montrer le texte des instructions que j'ai données au sujet de ces rapports, et s'ils ne sont pas encore déposés, ce n'est pas à moi qu'il faut s'en prendre.

M. TAYLOR : Mais c'est à vous que nous devons nous en prendre de ne pas retirer ces estimations jusqu'à ce que les papiers aient été produits. L'opposition va vous faire comprendre qu'elle a des droits, et vous pouvez vous préparer à rester ici jusqu'à dimanche matin.

L'hon. M. BRODEUR : Ces menaces me sont familières ; elles me laissent froid.

M. TAYLOR : Tout ministre qui, de son siège, fait une déclaration fausse ou une promesse qu'il ne peut remplir.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député n'a pas le droit de dire que j'ai fait une fausse déclaration.

M. TAYLOR : Je ne l'ai pas dit.

L'hon. M. BRODEUR : Je prie monsieur le président de rendre sa décision.

M. le PRESIDENT (G. H. McIntyre) : J'ai compris que l'honorable député avait dit qu'un ministre n'a pas le droit de faire une fausse déclaration.

M. BELAND : Le ministre a-t-il fait une fausse déclaration ?

M. TAYLOR : Il s'est engagé à déposer un état aujourd'hui, et il ne l'a pas déposé complet.

M. BELAND : Ce n'est pas là une fausse déclaration.

L'hon. M. BRODEUR : Quand j'ai fait cette déclaration je comptais être en mesure de me rendre à mon bureau et de voir à la conduite de mon département, mais on me retient ici depuis avant-hier. Je ne pouvais pas présenter un rapport quand la Chambre siège en comité. J'ai prié le suppléant du sous-ministre de me procurer ces papiers le plus tôt possible, et j'espère que tout sera complet ce soir.

M. TALBOT : L'honorable député (M. Taylor) se rend compte qu'il n'est pas sincère : s'il pouvait se contempler dans une glace, il éclaterait de rire.

M. TAYLOR : Je prie le président de me protéger contre les injures des députés de la droite.

M. TALBOT : Cette allusion me blesse.

M. TAYLOR : A l'ordre.

M. le PRESIDENT (G. H. McIntyre) : L'honorable député n'a pas le droit d'interrompre l'honorable député de Leeds quand il parle.

M. TALBOT : Il ne demande pas mieux que d'être interrompu ; il parle simplement pour passer le temps.

M. TAYLOR : Le ministre a une bonne excuse de ne pas produire les papiers quand son sous-ministre est absent, mais cela ne lui donne pas le droit d'exiger de l'honorable député de Toronto-nord qu'il laisse voter son budget précipitamment par la Chambre.

L'hon. M. BRODEUR : Si vous m'accordez une heure de répit, je me rendrai au département pour voir si la transcription des documents se fait bien.

M. TAYLOR : Allez-y, et nous allons passer à l'examen du budget de l'Agriculture.

L'hon. M. BRODEUR : Fort bien, je m'y rends pour vous prouver mon désir de me conformer aux ordres de la Chambre.

M. TAYLOR : Que le ministre s'y rende, et nous allons passer à l'examen du budget de l'Agriculture.

L'hon. M. FISHER : Oh, non.

L'hon. M. BRODEUR : Très bien, j'y vais.

M. TAYLOR : Il est contraire à la loi de faire l'examen d'un budget en l'absence du ministre intéressé.

M. ARMAND LAVERGNE : Personne ne comprend mieux que moi la situation ingrate d'un parti d'opposition ; il n'y a qu'une situation plus ingrate que celle-là, c'est d'être de son parti. Personne n'ignore que je ne suis pas un partisan aveugle du Gouvernement, et peut-être l'opposition prêtera-t-elle quelque peu l'oreille à mes avis. Voilà déjà trois mois que nous avons commencé l'examen de ces estimations budgétaires, et nous voilà engagés dans une impasse. Il est évident que le ministère ne voudra pas céder, et bien qu'évidemment l'opposition eût quelque raison de commencer l'obstruction voilà que la situation est changée et que les renseignements demandés ont été fournis. (Protestations.) Dans l'état actuel des choses, les renseignements demandés ont été pour la plus grande partie produits ; mais il en reste encore quelque peu à déposer sur le bureau de la Chambre. Je crois comprendre également qu'ils n'ont pas particulièrement rapport au crédit pour la surveillance de la baie d'Hudson. Etant donnée cette circonstance, étant donné que le ministre ne saurait, aux termes du règlement, déposer un rapport pendant que la Chambre est en comité, je pense que nous devrions lever la séance, de manière à permettre au ministre de produire les papiers requis. Cependant le ministère refuse de consentir à ce que nous levions la séance. Et, bien que la minorité ait des droits, non seulement en cette Chambre, mais au dehors, je dis que l'opposition a obtenu ce qu'elle voulait et qu'elle devrait ne plus s'opposer à l'expédition des affaires. La gauche a fait connaître ses prétentions, et ce sera au pays de décider si ces prétentions sont justes ou non. A mon sens, la gauche agirait sagement en ne s'opposant pas à l'adoption de ce crédit, et en permettant que le comité lève sa séance et demande à siéger de nouveau. Je ne sache pas que l'opposition améliore sa situation en nous forçant de rester ici jusqu'à dimanche matin.

M. TAYLOR : L'honorable député s'est montré très impartial, mais puisque il affirme qu'il n'est pas possible de déposer les documents sur le bureau tant que la Chambre est formée en comité, je lui rappellerai que le ministre a promis de déposer ces documents, et qu'il en a, de fait, déposé une certaine partie, il a remis cette partie au leader de l'opposition mais il ne les a pas déposés tous. S'il avait produit un dossier complet, cela mettrait fin à la difficulté, mais nous avons pleinement le droit d'insister pour qu'il remplisse sa promesse et qu'il fournisse les renseignements dont nous avons besoin, sans quoi nous ne lui permettrons pas de faire voter aucune partie de son budget. Je vois dans le rapport de l'auditeur général des sommes assez fortes payées à George F. Caldwell et F. E. Calderone, explorateurs. Quelles explorations ces messieurs ont-ils faites ?

L'hon. M. FISHER : Nous allons chercher à obtenir ces renseignements pour l'honorable député un de ces moments.

M. TAYLOR : Nous les voulons maintenant. Le ministre devrait être à son siège pendant que nous examinons son budget. Lorsque le député de Toronto-nord (M. Foster) a demandé si la Chambre n'avait pas le droit d'exiger que le ministre fût à son siège pendant la discussion de son budget, celui-ci l'a reconnu. L'honorable ministre permettra-t-il à la Chambre de suspendre sa séance jusqu'au retour du ministre ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. CONMEE : Je ne désire en rien amoindrir les privilèges de l'opposition, mais on devra reconnaître qu'il est du devoir du Gouvernement de guider la Chambre dans ses délibérations, et qu'il ne saurait permettre à l'opposition de dicter la ligne de conduite que nous allons suivre et l'ordre dans lequel se feront les délibérations. Le député de Leeds (M. Taylor) a voulu faire croire à la Chambre que le ministre de la Marine et des Pêcheries, sous prétexte d'allusions personnelles qu'on aurait faites sur son compte, refuserait de produire certains documents. Le ministre n'a jamais fait pareille déclaration. Comme je l'ai dit, l'opposition ne peut prendre sur elle d'enlever au Gouvernement le droit d'indiquer l'ordre de nos délibérations.

M. J. D. REID : L'honorable député a-t-il quelque proposition à faire ?

M. CONMEE : J'en aurai peut-être une avant de reprendre mon siège. Je vois que le député de Toronto-nord (M. Foster) a prononcé les paroles suivantes dans le cours du débat :

Il est certains renseignements que nous avons demandés, et nous ne pouvons permettre que ce crédit soit adopté avant que nous les ayons obtenus.

Quelques hons. DEPUTES : Parfaitement.

M. CONMEE : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a, plusieurs fois, émis la même prétention. Or, c'est le Gouvernement qui est chargé de la conduite des délibérations de la Chambre ; et je ne pense pas que la bonne renommée de la Chambre y gagne, que la prospérité du pays soit augmentée que la réputation de la gauche grandisse, en raison de l'attitude de l'opposition, qui prétend que le Gouvernement de-

vra accepter sa dictée, sous peine de voir l'expédition des affaires interrompue. (Protestations). C'est à vrai dire leur attitude. Ces honorables députés, en contravention aux principes de la loi anglaise, veulent mettre à profit leur propre faute, car c'est en grande mesure leur parti-pris d'obstruction qui a empêché le ministre de satisfaire à leur demande, puisqu'il n'a pas eu le loisir d'aller à son département, même pour se rendre compte des progrès de la transcription.

L'honorable député de Toronto (M. Foster) a dit que cela prenait les proportions d'un scandale, que les ministres ajoutaient à leurs émoluments en se faisant remettre pour leurs dépenses de voyage plus qu'ils n'auraient besoin et en gardant l'excédent pendant un temps indéfini. L'honorable député a retiré une partie de ce qu'il avait dit, en expliquant qu'il n'avait pas voulu faire entendre que le ministre avait été malhonnête.

M. LANCASTER : Il n'a rien dit de cela.

M. CONMEE : Qu'en dites-vous vous-même ? Prétendez-vous que le ministre personnellement, n'a pas été honnête ? Personne n'oserait le dire en dehors de ce Parlement.

M. J. D. REID : C'est dans la Chambre que nous parlons en ce moment.

M. CONMEE : L'honorable député de Lambton (M. Armstrong) est allé plus loin ; il a dit que nous avons un Gouvernement de voleurs ; il a même parlé de voleurs de grands chemins.

M. ARMSTRONG : Permettez-moi de nier cela.

M. CONMEE : C'est ce qu'un membre de cette Chambre lui a fait dire.

M. ARMSTRONG : De quelle manière me suis-je servi de ces expressions ?

M. CONMEE : A l'adresse du ministre de la Marine et des Pêcheries et de tout le Gouvernement.

M. ARMSTRONG : Je somme l'honorable député de se retracter.

M. CONMEE : Je ne me retracterai pas.

M. ARMSTRONG : Je ne me suis jamais servi de ces expressions.

M. CONMEE : Je demande au président de faire venir les sténographes et de leur faire lire ce que l'honorable député a dit.

M. ARMSTRONG : J'ai dénoncé les bévues et les pillages du Gouvernement et j'avais raison de parler ainsi.

M. CONMEE : N'avez-vous pas employé les mots "vol de grands chemins ?

M. ARMSTRONG : Non.

M. CONMEE : Je répète que vous l'avez fait.

M. le PRESIDENT (M. G. H. McIntyre) : Observez le règlement. L'honorable député doit s'adresser au président

M. TAYLOR : Je demande l'application du règlement. L'honorable député a refusé d'accepter la dénégation de mon honorable ami de Lambton.

M. le PRESIDENT : Si l'honorable député nie les paroles qu'on lui attribue, l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) doit accepter sa dénégation.

M. CONMEE : J'accepte sa parole, mais je laisse à la Chambre de dire si je n'ai pas raison.

M. ARMSTRONG : Vous mettez une restriction.

M. le PRESIDENT : J'espère que l'honorable député ne rendra pas ma tâche trop difficile. La parole d'un honorable député doit être acceptée sans reserve aucune.

M. CONMEE : Je l'ai acceptée sans réserve, mais je dois avoir le droit de dire que je m'en remets au jugement de la Chambre; mais si le président me donne tort, je retire cela aussi.

M. le PRESIDENT : Il ne doit pas y avoir de restriction.

M. CONMEE : L'honorable député déclare qu'il ne s'est pas servi de ces expressions à l'adresse du Gouvernement et j'accepte son explication.

Je ne répèterai pas ce qu'a dit l'honorable député de Dufferin, car je suppose qu'il ne doit compte de ses paroles qu'à lui-même. J'occupe un siège dans cette Chambre depuis quatre ans et je n'ai jamais entendu un membre de l'opposition prendre la parole et porter une accusation contre un ministre ou contre le Gouvernement. Ceux qui se contentent de lancer des insinuations en s'abritant derrière leur privilège de membre du Parlement pour dire ici ce qu'ils n'oseraient pas dire ailleurs, commettent une lâcheté.

L'honorable député de Toronto-nord prétend que s'il porte une accusation et ne la prouve pas, il n'est pas obligé de quitter la Chambre. J'admets qu'il n'y a pas de règlement pour expulser un député qui ne prouve pas une accusation qu'il a portée mais je dis qu'un homme digne d'occuper un siège dans cette Chambre ne voudrait pas y rester dans de telles circonstances. Je ne connais pas d'exemple dans l'histoire du parlement anglais où un membre du parlement ne se soit pas rétracté dans un cas semblable.

Il y a quelques années, M. Tarte porta une accusation dans la forme régulière, il la mit par écrit et elle fut renvoyée à un comité parlementaire. Si quelqu'un de l'opposition croit qu'un ministre s'est illégitimement approprié l'argent du public et l'a employé à son propre usage, ou s'il croit que nous avons un gouvernement de

voleurs, s'il n'est pas un lâche, il doit porter une accusation en règle et en courir le risque.

C'est au Gouvernement à dire dans quel ordre les différentes questions seront mises en discussion devant la Chambre et aujourd'hui la minorité prétend que si la majorité ne lui permet pas d'indiquer la marche à suivre, il n'y aura rien de fait. Comme le disait M. Taylor, l'honorable député de Toronto-nord a donné ses ordres et la droite doit obéir.

M. TAYLOR : L'honorable député de Rainy-River enfreint le règlement en désignant un membre de cette Chambre par son nom.

M. CONMEE : C'est un " lapsus linguæ". Les fonctions de l'opposition se bornent à une critique raisonnable et consciencieuse des actes du Gouvernement ; je considère que dans le cas actuel elle a fait plus que son devoir et qu'elle doit être satisfaite.

On semble trouver extraordinaire que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait pris $2,000 pour ses dépenses lorsqu'il est allé en Europe pour les affaires du pays. Je sais bien que je ne voudrais pas entreprendre un pareil voyage sans avoir au moins $2,000 dans ma poche. Le ministre avait parfaitement le droit de prendre l'argent nécessaire à ses dépenses et tout homme impartial admettra que l'argent a été pris sur le crédit où il devait être pris et qu'il a été bien et légitimement employé. Personne dans les rangs de l'opposition n'ose dire que le ministre a illégitimement employé un seul sou. Il ne pouvait faire rien autre chose que ce qu'il a fait, et si les honorables députés de la gauche veulent aller devant le comité des comptes publics et instituer toutes les enquêtes qu'ils voudront, ils constateront que pas un sou n'a été mal employé.

J'espère que nous n'entendrons plus dire que c'est la minorité qui doit donner des ordres à la majorité dans cette Chambre. J'espère que c'est la dernière fois que nous voyons la minorité prétendre que si nous ne nous soumettons pas à ses volontés, tout travail sera interrompu. Je proteste contre cette doctrine et tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre je ne cesserai de la répudier.

M. ARMSTRONG : Quand l'honorable député dit que l'opposition empêche le Gouvernement de procéder à l'expédition des affaires du pays, il affirme une chose fausse en tant qu'elle me concerne.

M. TALBOT : Je suis prêt à affirmer la même chose.

M. CONMEE : L'honorable député (M. Armstrong) m'accuse d'affirmer une chose fausse et je lui demande de se rétracter.

M. ARMSTRONG : L'honorable député (M. Conmee) sait que ce qu'il a dit n'est pas vrai.

M. CONMEE.

M. CONMEE : J'en appelle au président.

Le PRESIDENT (M. G. H. McIntyre) : Je décide qu'il est contraire au règlement de dire qu'un député a affirmé une chose fausse.

M. ARMSTRONG : Je remplacerai " fausse " par " pas vraie ".

M. CONMEE : Cela ne suffit pas. L'honorable député doit retirer ce qu'il a dit.

M. le PRESIDENT (M. G. H. McIntyre): N'ayant pas entendu les paroles dont s'est servi l'honorable député je ne puis que répéter que le règlement ne permet pas de dire qu'un membre de cette Chambre a affirmé une chose fausse.

M. ARMSTRONG : Je me soumets à votre décision quant au mot " fausse " mais je répète qu'il est inexact de dire que l'opposition refuse de voter les subsides. L'honorable député de Rainy-River prétend que j'ai appelé le ministre un voleur de grand chemin. Je n'ai pas dit cela et il ne pourra pas faire admettre au ministre que je l'ai dit.

M. CONMEE : J'ai dit que vous avez comparé les membres du Gouvernement à des voleurs de grand chemin et toute la Chambre vous a entendu et j'ajoute que c'est lâche de parler ainsi si vous n'êtes pas prêt à porter une accusation directe.

M. ARMSTRONG : Quand l'honorable député prétend que je me conduit en lâche dans cette affaire, je considère au contraire que je rempli mon devoir envers mes commettants et envers le pays. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, dans la situation pitoyable où il se trouve, croit trouver une fiche de consolation en se comparant à feu l'honorable M. George Brown, l'ancien chef du parti libéral. Si George Brown et Alexander Mackenzie pouvaient être témoins de la décadence du parti qu'ils ont autrefois dirigé, ils se diraient qu'il est au moins une chose dans laquelle ce pays n'a pas fait de progrès depuis leur disparition. Nous voyons en ce moment un ministre de la Couronne qui s'efforce de faire voter les crédits de son département, et qui refuse en même temps de fournir au comité des renseignements que l'opposition croit indispensables.

M. SAM. HUGHES: Je propose que le comité lève la séance, fasse rapport de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau. Le comité ne peut pas voter de crédits en l'absence du ministre responsable.

(La motion est repoussée par 43 voix contre 15).

M. SAM. HUGHES : Je demande à l'honorable ministre qui dirige les délibérations comment nous pouvons délibérer en l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BELAND : Aucune question ne lui a été posée pendant plusieurs heures qu'il s'est tenu à son siège.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne connais pas de règlement qui oblige un ministre à être présent dans un cas comme celui-ci. C'est se montrer trop exigeant de demander qu'un ministre se tienne continuellement à son siège pendant plusieurs jours, pendant que les membres de l'opposition s'entendent pour se remplacer et se reposer, à tour de rôle. Il est physiquement impossible que le ministre se tienne ici tout le temps et ce serait de la cruauté de vouloir l'y obliger. Si un tel règlement existait l'opposition pourrait arrêter toutes les affaires du pays.

M. TAYLOR : L'honorable ministre de l'Agriculture a dit que c'était le devoir d'un ministre d'être présent pendant l'examen des crédits de son département.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai beaucoup de respect pour l'honorable ministre de l'Agriculture, mais je ne suis pas lié par ce qu'il a dit.

L'honorable M. FISHER : Et ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. SPROULE : Si le ministre est incapable de remplir ses fonctions il peut demander que la séance soit levée, et il pourra alors se reposer et se récréer.

Sir FREDERICK BORDEN : Personne n'aurait pu faire plus pour contenter l'opposition que n'a fait l'honorable ministre depuis deux jours. S'il était ici il ne pourrait que répéter ce qu'il a déjà dit vingt ou trente fois.

M. PARDEE : Une chose remarquable c'est que depuis le commencement de ce débat, il n'a pas été dit un mot de l'item en discussion et que l'opposition s'est contentée de lancer des insinuations qu'elle est absolument incapable de prouver. J'avoue franchement qu'avant aujourd'hui, j'écoutais toujours avec intérêt et profit les remarques de l'honorable député de Toronto-nord. Mais je ne vois aucun profit à tirer de ses discours dans le présent débat. Il a dit tout ce qu'il était possible de dire, sans porter une accusation directe. Pour me servir de ses propres expressions, n'est-il pas allé jusqu'à dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries qui n'a pas de supérieur dans cette Chambre sous le rapport de l'honorabilité avait escamoté, dérobé l'argent nécessaire à son voyage, qu'il avait pillé un crédit aux dépens d'un autre.

Remarquez bien, monsieur le Président, que cet argent lui était absolument nécessaire pour lui permettre d'aller remplir les devoirs importants qui l'appellaient en Angleterre. La chose a pu être dite avant moi, mais je ne crains pas d'affirmer que lorsqu'un membre de cette Chambre, en sa qualité de représentant du peuple d'Ontario ou de toute autre province accuse un de ses collègues d'avoir volé, d'avoir fait un usage illégitime des deniers publics, d'avoir détourné les crédits de son ministère à son propre avantage, d'avoir pillé le Trésor public, je dis que ce député doit être prêt à porter une accusation formelle et à la prouver, sinon, la population de ce pays, honnête comme elle est, saura l'en punir.

J'ai cherché la définition du mot "pillard" et j'ai trouvé qu'il signifie voleur et quand un homme qui a été envoyé au Parlement pour diriger l'opinion publique, accuse un de ses collègues d'avoir volé, dérobé et pillé le Trésor public, je dis que si cet homme a un peu de sang rouge dans les veines, il aura le courage de porter une accusation en règle et d'en subir les conséquences.

Les honorables membres de l'opposition me permettront de leur dire que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a été scrupuleusement fidèle au serment qu'il a prêté en devenant ministre de la couronne. Il a si bien administré son département que ses adversaires, pour montrer leur dépit, en sont réduits à recourir à l'obstruction.

Ils trouvent trop élevées les dépenses de son voyage en France. Or, cette mission en Angleterre, en France et en Allemagne a eu pour résultat de mettre le Canada dans une situation qu'il n'avait jamais occupée auparavant et que le parti conservateur n'avait jamais pu lui faire atteindre. Cette faible dépense est amplement justifiée par les bénéfices que nous ne manquerons pas de retirer de ses travaux.

L'opposition a aussi vivement critiqué l'expédition de l'"Arctic" dans les régions boréales. L'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) dit qu'elle n'a eu d'autres résultats que la perception de $500 de certains pêcheurs. Voyons ce qui en est. Depuis des années les Etats-Unis tentaient de s'approprier ces eaux et de planter leur drapeau sur ces terres où nous avons maintenant établi notre juridiction, réalisant par là la politique du plus grand "britisher" et du plus grand Canadien de tous, sir Wilfrid Laurier, dont la devise est le "Canada aux Canadiens". Et le grand parti conservateur qui prétend avoir le monopole du patriotisme aurait voulu que le Gouvernement restât inactif, au risque de voir ces territoires passer au pouvoir d'un pays étranger.

Si nous n'avions pas établi notre juridiction dans ces parages, les Américains en auraient pris possession, ce qui aurait été la cause de nouveaux conflits entre les deux pays. Cette expédition a affirmé la souveraineté du Canada sur ces terres et sur ces eaux et le peuple Canadien aura tout le bénéfice qui résultera de ces pêcheries, de ces abondantes richesses minérales et autres.

L'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) déplore la décadence du parti libéral et compare les libéraux d'aujour-

d'hui avec ceux du temps de feu l'honorable Alexander Mackenzie. Mais quand M. Mackenzie était premier ministre, les conservateurs prétendaient que le Trésor était livré au gaspillage. Maintenant qu'il n'est plus, ils ne trouvent pas de mots pour exprimer leur admiration de ses grandes qualités.

Les traditions du parti libéral se sont transmises intégralement jusqu'à nous et sont aussi belles aujourd'hui qu'au temps de Mackenzie.

Au cours de ce débat on s'est bien souvent écarté de la question, parce que les honorables membres de la gauche, à courts d'arguments, ont dû recourir à l'obstruction. L'honorable député de Lambton-est a demandé combien de temps par année les détroits d'Hudson étaient ouverts à la navigation. S'il connaissait l'histoire de ce pays comme il connaît celle de la surtaxe allemande, il saurait que ces détroits sont navigables pendant quatre ou cinq mois de l'année. Ce n'est là qu'un échantillon de la futilité des critiques de la gauche, qui tourne en farce le gouvernement constitutionnel.

M. E. M. MACDONALD : La séance dure depuis environ quarante heures et les honorables députés de l'opposition ne peuvent nier qu'ils ont délibérément arrêté les travaux de la Chambre. Quelle est la raison de cette obstruction ? La principale c'est, je crois, que l'honorable député de Toronto-nord est aigri. Il a été chef de l'opposition pendant quelque temps et vu qu'il ressent encore la position effacée qu'il occupe dans ce pays, comme un joueur ruiné, il tente un coup désespéré ; il s'imagine qu'en organisant ces obstructions il réussira à attirer l'attention du pays sur lui et que cela avancera ses affaires.

Mais à moins que je ne me trompe grandement, le peuple dira que les hommes de ce calibre n'ont pas ce qu'il faut pour administrer les affaires du pays. Le retard apporté aux affaires publiques depuis deux ou trois jours est dû uniquement à la mauvaise humeur de l'honorable député de Toronto-nord. Je suis certain que si l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) était ici il aurait empêché cette manœuvre et n'aurait pas permis à l'opposition de prendre l'attitude dans laquelle nous la voyons depuis quarante heures.

Les députés de la gauche ont porté beaucoup d'accusations vagues contre le ministre, mais l'honorable député de Lambton-est a déployé une merveilleuse agilité pour se dérober quand il s'est vu pris à parti par l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee).

M. ARMSTRONG : L'honorable député prétend-il dire que j'ai refusé de prendre la responsabilité de quelque chose que j'ai dit.

M. E. M. MACDONALD: Je m'occuperai de l'honorable député plus tard. Peut-on croire un seul instant que le public va se laisser tromper par de semblables tactiques ? Une critique honnête et censée de ses actes, c'est ce que tout gouvernement doit accepter de bonne grâce, mais nos honorables amis de la gauche ont certainement dépassé toutes les bornes. Ils se sont livrés à toutes sortes d'insinuations et d'attaques détournées contre le ministre de la Marine et des Pêcheries. Y en a-t-il un seul d'entre eux qui croit sincèrement que le ministre de la Marine et des Pêcheries est un voleur ? S'il s'en trouve un dans ce cas, qu'il ait le courage de porter une accusation directe et nous lui fournirons toutes les chances possibles d'instituer une enquête complète.

M. LENNOX : Il est évident, après les deux discours que nous venons d'entendre que les honorables députés de la droite, commencent à être mal à l'aise. Ils prétendent que notre manière de procéder ne nous rapportera aucun avantage politique. Les avantages politiques ! Ils ne pensent qu'à cela. Mais c'est pour la défense de la Constitution que nous luttons. Le spectacle le plus frappant de cette longue séance, c'est de voir des membres de la droite qui n'ont pas le courage de regarder l'honorable député de Toronto-nord en face quand il est à son siège, l'attaquer avec fureur quand il a le dos tourné.

M. TAYLOR : Il est maintenant près de sept heures et je vois que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est revenu. Je suppose qu'il va nous fournir le renseignement qui, au dire de l'honorable ministre de l'Agriculture, devait nous être donné en temps et lieu.

M. DUNCAN ROSS : Depuis deux jours nous voyons une coterie de députés tories d'Ontario s'entendre pour harasser l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et lui rendre la vie misérable, sans aucune bonne raison et uniquement parce qu'il est Canadien-français.

M. SPROULE : J'en appelle au règlement. Je demande au président si un député a droit d'imputer des motifs aux membres de l'opposition qui font leur devoir.

M. DUNCAN ROSS : Je n'impute de motifs à personne, je constate que depuis deux jours l'opposition a tout fait pour harasser l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries parce qu'il est...

M. SPROULE : Je demande votre décision monsieur le président.

M. le PRESIDENT : Il y a un règlement qui défend d'imputer des motifs à un député.

M. DUNCAN ROSS : Si j'ai imputé des motifs à quelqu'un je me rétracte volontiers, mais je maintiens les faits que je viens de constater. Il est absolument injuste qu'un ministre de la couronne, même s'il vient de

la province de Québec, soit traité comme l'honorable ministre de la Marine l'a été par l'opposition. A sept heures le samedi matin on lui demande des renseignements après l'avoir tenu ici depuis jeudi soir. Si les membres de la gauche avaient tant soit peu de chevalerie ils cesseraient ce jeu cruel.

Je n'ai aucune objection aux luttes courtoises, mais je n'admets pas qu'une coterie de tories d'Ontario persécute un ministre de la couronne uniquement par ce qu'il est chargé de l'administration d'un département important et qu'il vient de la province de Québec.

M. PERLEY : J'ai toujours connu l'honorable député (D. Ross) comme un homme intelligent et j'aimerais savoir ce qu'il entend par une coterie de tories d'Ontario. L'opposition refuse de voter les crédits du département de la Marine tant que le ministre n'aura pas donné les renseignements nécessaires. Mon honorable ami ignore-t-il que l'honorable député de Jacques-Cartier s'est vigoureusement opposé à ce que ces crédits soient votés avant que nous ayons ces renseignements ? Pourquoi introduire des questions de race et de clocher dans ce débat ? L'opposition ne s'est jamais inquiétée de savoir si le ministre de la Marine et des Pêcheries vient de Québec ou d'Ontario.

M. D. ROSS : Si mon honorable ami se trouve à représenter une division électorale de la province de Québec c'est par accident, et je devrai le classer parmi les tories d'Ontario.

M. PERLEY : Et l'honorable député de Jacques-Cartier et l'honorable député de Laval ?

M. D. ROSS : Ils ne sont pas ici.

M. LAPOINTE : Ils sont partis dégoûtés.

M. ARMAND LAVERGNE : Il n'y a pas de plus ardent Canadien-français que moi dans cette Chambre et je suis convaincu que l'honorable député de Yale et Cariboo (Ross) se trompe, car je ne crois pas que l'opposition ait jamais eu l'intention qu'il lui suppose. Je considère que l'opposition avait peut-être raison au début, mais qu'elle a maintenant suffisamment défini son attitude. A mon sens, elle aurait dû enregistrer sa protestation en demandant le vote, puis permettre au comité de poursuivre ses délibérations. Il me fait plaisir de croire que l'opposition n'a jamais eu les intentions que lui prête l'honorable député (M. Ross).

M. TAYLOR : Ce sont les députés de la droite qui font de l'obstruction depuis près de six heures.

M. ARMAND LAVERGNE: Mon honorable ami (M. Ross) est dans l'erreur, et ceux qui ont été obligés de suivre une séance aussi prolongée sont bien excusables de se tromper. Comme je l'ai dit, si l'opposition croyait qu'un ministre de la Couronne lui refusait des renseignements auxquels elle avait droit, elle était dans son droit en provoquant ce débat, mais après avoir bien défini sa position, elle aurait dû demander le vote et laisser au pays le soin de dire si le ministre a eu tort ou raison. Je ne crois pas qu'il y ait des questions de race, de clocher ou de religion au fond du conflit, mais je crois aussi que cette obstruction aurait dû cesser depuis longtemps.

M. TAYLOR : L'honorable député (M. Armand Lavergne) vient de se montrer très impartial, et à titre de représentant d'Ontario je remercie de la réprimande qu'il vient d'adresser à l'honorable député de Yale et Cariboo (M. D. Ross).

M. ARMAND LAVERGNE : Je n'ai adressé de reprimande à personne ; j'ai simplement exposé ma manière de voir.

M. TAYLOR : L'honorable ministre peut-il nous dire maintenant comment ces $50,000 seront employés ?

L'hon. M. BRODEUR : Je me ferai un plaisir de donner le renseignement dès que l'opposition sera disposée à se mettre sérieusement au travail.

L'hon. M. FISHER : L'honorable premier ministre a fait une proposition très raisonnable dès le commencement, lorsqu'il a dit que si un seul item des estimations était voté, celui-ci serait réservé et que le comité aurait plus tard tous les renseignements désirables. Cette proposition était très raisonnable, car nous considérons que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries doit être soutenu.

M. SPROULE : L'honorable ministre de l'Agriculture nous a fourni des renseignements très intéressants sur la procédure parlementaire.

L'hon. M. FISHER : L'opposition paraît en avoir besoin.

M. SPROULE : Qu'il ait tort ou raison, il croit avoir le droit de nous faire la leçon. Dans l'affaire du directeur du bureau de poste de Farnham, il a lui-même contribué à faire de l'obstruction depuis le mercredi après-midi jusqu'au samedi soir.

L'hon. M. FISHER : Je n'étais pas présent lors de la discussion de l'affaire dont parle l'honorable député. J'avoue avoir fait de l'obstruction sous l'ancien Gouvernement quand il voulait faire adopter des item que je considérais injustes ; non parce qu'il ne fournissait pas les renseignements nécessaires, mais parce que je croyais que l'item ne devait pas être voté.

M. SPROULE : Je maintiens que tant que le ministre ne donnera pas tous les renseignements que l'opposition demande et qu'il a promis de donner, il n'a pas le droit de demander l'adoption d'un seul item.

Tout ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries a à faire c'est de permettre

au comité de passer à la discussion des crédits d'un autre département. N'avons-nous pas raison de demander que ces crédits soient réservés jusqu'à ce que nous ayons les renseignements demandés ? Qu'on prenne un autre département et nous serons prêts à procéder.

M. TAYLOR : L'honorable ministre de l'Agriculture ne peut pas blâmer la conduite de l'opposition en cette circonstance, car lorsqu'il était dans l'opposition il a contribué à tenir le Gouvernement en séance depuis trois heures le mercredi jusqu'à minuit le samedi, et en cette circonstance l'opposition ne permet pas au Gouvernement de faire voter l'item en discussion ni aucun autre.

L'hon. M. FISHER : Il n'a pas été question d'un autre item.

M. TAYLOR : Vous n'avez pas demandé à en voter un autre.

L'hon. M. FISHER : On nous disait que l'item serait voté, même s'il fallait rester en séance un an.

M. TAYLOR : Et il fut voté.

L'hon. M. FISHER : Finalement, oui.

M. TAYLOR : Notre cause est de beaucoup meilleure.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries peut-il me laisser voir le rapport de son historiographe de l'expédition de l'"Arctic" qu'il dit avoir dans son département ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné l'ordre hier d'en faire une copie.

L'hon. M. FOSTER : Il est inutile de le faire copier, je ne le volerai pas.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas d'objection à vous le laisser voir.

L'hon. M. FOSTER : C'est un document qu'il peut se procurer dans deux minutes.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai donné l'ordre de le copier. Vais-je contremander l'ordre, ou laisser continuer le travail ?

L'hon. M. FOSTER : Que le ministre fasse comme il l'entendra, tout ce que je demande c'est le rapport.

L'hon. M. BRODEUR : Vais-je le faire copier ?

L'hon. M. FOSTER : Peut-être que d'autres aimeraient aussi à le voir.

M. SINCLAIR : Je demande que le rapport ne sorte pas du département. Je désire en avoir une copie.

M. BENNETT : Je suppose que les dépenses de l' "Arctic" seront prises sur ce crédit. L'item dit " navires " et dans le 40e rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, 1907, je vois que l'état possède un certain nombre de navires et comme on peut en envoyer plus d'un dans ces parages, je signalerai à l'honorable ministre les navires mentionnés ici et je lui demanderai s'il croit qu'un ou plusieurs d'entre eux vont dans ces régions boréales. A la page 12, il est question du " Stanley ".

Le ministre semble incapable de me fournir le moindre renseignement sur ce que sera sa flotte. Il n'y a pas de doute qu'elle sera assez considérable, car à en juger par ce rapport, le ministre aurait sous ses ordres ni plus ni moins qu'une véritable escadre. Quand il s'agit de dépenser l'argent des autres, le ministre de la Marine et des Pêcheries ne fait pas les choses à demi. Le ministre des Finances ne pense-t-il pas que le " Stanley " conviendrait à cette expédition aussi bien que l'"Arctic" ?

L'hon. M. FIELDING : Pas tout à fait.

M. BENNETT : Le ministre craint, j'imagine, que n'ayant jamais fréquenté ces eaux-là, le navire puisse mal se comporter.

L'hon. M. FIELDING : Il y a un peu de vrai là dedans.

M. BENNETT : Toute escadre bien organisée comprend un vaisseau amiral. En cette circonstance, lorsque l'escadre fera voile de Québec, le vaisseau amiral sera sous le commandement du brave et digne marin qu'est le capitaine Bernier. Celui-ci sur le pont, la flotte ne devrait courir aucun danger. Si le " Stanley " est de l'expédition, il suivra le sillage de l' "Arctic". Mais si le ministre craint que le " Stanley " ne soit pas propre à une telle expédition, je le prierai de jeter les yeux sur le " Montcalm ".

Je regrette infiniment que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas ici pour répondre à mes questions. Le ministre des Finances pense-t-il que le " Montcalm " convienne à cette expédition ? Il est dans le doute à son sujet ; aussi ne dit-il rien pour ni contre. Ce qui caractérise cette expédition aux régions arctiques, c'est qu'elle est destinée à faire la paix, à établir l'entente cordiale avec les barbares du Nord, les Esquimaux.

Que le ministre des Finances me permette de faire ressortir l'avantage qu'il y aurait à adjoindre le " Montcalm " à l'expédition. Ce navire est censé être sous les ordres du commandant Spain, à l'œil d'aigle. Je ferai observer en passant que le commandant fait précéder son nom des initiales O. G.V. Le ministre des Finances pourrait-il me dire ce que signifient ces lettres ? Je crois qu'elles devraient suivre le nom du commandant au lieu de le précéder. Pour moi, elles ne peuvent signifier autre chose que " One Great Viator ", si toutefois je puis me permettre un tel mélange d'anglais et de latin. On dirait que M. Spain occupe un grade élevé dans la marine du Canada. Dans les Livres bleus, on pourrait le qualifier, j'imagine, de " One Great Traveller ".

Maintenant, je me demande comment un crédit de $50,000 pourra suffire à l'expédition de cette année, quand on sait que la dépense faite de ce chef s'est déjà chiffrée à $125,000. Comment pourra-t-on accomplir l'expédition avec un crédit aussi modeste ? Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'étant esquivé, il m'est impossible de savoir de combien de navires, outre l' "Arctic", se composera la flotte. Le ministre des Finances pourrait peut-être me le dire.

L'hon. M. FIELDING : Je n'en ai aucune idée.

M. BENNETT : C'est bien fâcheux, car l'expédition va susciter beaucoup de rivalité. Le ministre des Finances voudra-t-il me faire, fût-ce à contre-cœur, la demi-promesse que le " Montcalm " sera de l'expédition ?

L'hon. M. FIELDING : Je m'occuperai de cette demande.

M. BENNETT : Je veux que le ministre aille plus loin que cela. Etant un brise-glace, le " Montcalm " est tout particulièrement apte à naviguer dans les eaux septentrionales, surtout s'il doit être sous le commandement d'un Canadien français comme le capitaine Bernier. J'ai l'honneur de compter parmi mes commettants un grand nombre de Canadiens français et, ce qui m'est agréable à dire, les suffrages qu'ils m'accordent se font de plus en plus nombreux à chaque élection. Sous le commandement d'un Canadien français, le " Montcalm " pourrait rendre de réels services dans les mers du Nord.

Il est vrai que le ministre des Travaux publics pourrait peut-être affecter le "Speedy" à ce service ; mais, j'y songe, je ne crois pas qu'il consente à le laisser partir. Je consulterai le ministre des Finances à ce sujet ; pense-t-il que le " Speedy " convienne à une expédition de ce genre ?

L'hon. M. FIELDING : Le nom me paraît bon.

M. BENNETT : Le ministre ne doit-il le juger que par son nom ? Est-ce à dire qu'il ne l'a jamais vu ?

L'hon. M. FIELDING : Jamais.

M. BENNETT : Vous n'avez jamais vu sa superbe cabine en acajou ? Vous ne vous êtes jamais mollement étendu sur ses divans somptueux ? Vous ne vous êtes jamais allongé les jambes sous sa table hospitalière de cent dollars et n'avez jamais bu l'eau de Radnor et autres liquides du bord ? On dit que ce bateau est la moitié du temps amarré au quai. Mieux vaut sans doute laisser ses machines se rouiller que s'user. J'espère que le ministre des Finances le fera mettre à sa disposition pour se donner le luxe d'une excursion sur les lacs. S'il arrête à Midland, on lui fera l'accueil le plus hospitalier.

Je regrette que certains députés du fond de la Chambre ne prêtent aucune attention à ce que je dis. Monsieur le président, vous qui savez ce que c'est que porter la parole en public, vous concevez combien il m'est difficile de prononcer un discours digne de la circonstance quand une partie de mon auditoire est aussi éloignée et fait si peu de cas de mes paroles. Toutefois, je constate avec plaisir que j'ai l'oreille de mon honorable ami de Nanaïmo (M. Smith) et que l'honorable député de Châteauguay (M. Brown) m'écoute très attentivement, lui aussi. Si cet auditoire aussi distingué que peu nombreux ne constitue pas un bien puissant aiguillon, il suffit cependant à m'engager à poursuivre mes observations.

Je me permettrai de demander au ministre des Finances s'il n'y aurait pas lieu de songer à assurer la vie des membres de l'expédition, car ces gens, il ne faut pas l'oublier, vont courir de grands dangers. Il va sans dire que l'on recommencera tout ce qui s'est fait à l'occasion du dernier voyage de l' " Arctic ". J'allais m'adresser à l'honorable député d'Halifax (M. Wm Roche), qui s'apprête à sortir de la Chambre, car c'est un marin et il habite au bord de la mer. Mon honorable ami aimerait-il que ces gens partissent pour une expédition aussi lointaine sans avoir assuré leur vie ?

Pourquoi le pays n'assurerait-il pas la vie de ces braves, lui qui verse déjà tant de millions sous forme d'impôts ? Du reste. il ne saurait se passer du capitaine Bernier. Rappelons-nous ce que le capitaine accomplit pour la nation. Il ne se passe pas une année sans qu'il nous apprenne, à son retour des mers polaires, qu'il a découvert un certain nombre d'îles nouvelles. Il nous arrive ici avec une superbe carte parsemée de points rouges qu'il nous montre du doigt comme autant d'îles par lui découvertes. Moi, je trouve que le capitaine est fort modeste.

Je m'adresse en ce moment à mon honorable ami de Bagot (M. J. E. Marcile) et à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau), qui, je le vois, m'écoutent très attentivement. Ne pensent-ils pas que le capitaine Bernier a bien tort, quant à faire des points rouges sur sa carte, de n'en pas mettre un peu plus pour faire voir qu'il a découvert un plus grand nombre d'îles ? Il n'est pas plus difficile d'indiquer quarante îles à l'encre rouge que d'en indiquer une douzaine, et de cette façon l'expédition du capitaine semblerait avoir été plus fructueuse en résultats. Et puis, s'il nous revenait chaque année avec une nouvelle carte ornée de petits points rouges, ces cartes seraient sans doute déposées aux archives du ministère, et au bout de quelques années on pourrait dire au capitaine: " Inutile de retourner par là, les eaux sont toutes pleines d'îles."

Outre ceux de la mer, les navigateurs ont certains dangers à courir au sein des popu-

lations qu'ils vont visiter. Etant donnée toute la vaisselle d'argent qui se trouve à bord du " Montcalm ", n'y a-t-il pas lieu de craindre que le capitaine et ses braves compagnons soient assassinés par des indigènes désireux de s'approprier ces richesses ?

En me reportant aux comptes, je constate que l'on n'a fourni aux membres de l'expédition d'autre source de récréation que la boisson, le tabac et les cartes. Il me semble qu'on aurait pu leur fournir un piano. Le ministre des Finances (M. Fielding) pourrait-il me dire s'il se trouve un piano à bord du " Montcalm " ? Il n'a pas l'air de le savoir. Voici une nouvelle occasion de déplorer l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries. On sait que le " Speedy " est pourvu d'un piano. Si l'on décidait d'adjoindre le " Montcalm " à l'expédition de l' " Arctic ", ne pourrait-on pas transporter à son bord le piano du " Speedy " ? Il ne se trouvera peut-être pas de bon pianiste parmi les membres de l'équipage du " Montcalm ", mais quelque économe que soit la population du Canada, elle consentirait volontiers à retenir les services d'un pianiste, afin que le personnel du bord ait autre chose que la boisson, le tabac et les cartes pour se distraire. Les dances dont il a été parlé à l'enquête seraient beaucoup plus agréables aux accords joyeux d'un piano.

J'ai parlé du " Montcalm ", car il va sans dire que l' " Arctic " sera de l'expédition qui, cela va sans dire aussi, sera sous le commandement du capitaine Bernier ; car si le signal du départ n'était donné par lui, je crois que les machines refuseraient de se mettre en mouvement.

Mais je ne veux pas que l'on songe même à adjoindre le " Speedy " à l'expédition, parce que, grâce à la dépense de $25,000 qu'il occasionne, ce navire est la joie des régions plus méridionales du pays. Dieu bénisse notre population tant qu'elle aura la patience de souffrir ceux qui gèrent actuellement ses affaires. S'ils économisaient les deniers publics comme leur propre argent, les dépenses du pays seraient de $50,000,000 au lieu de $150,000,000.

Je remarque que le ministre de la Marine et des Pêcheries fait sa rentrée ; je lui demanderai donc si le capitaine Bernier a abandonné Joe Lane dans les régions septentrionales. Il ne répond pas ; c'est qu'il ne doit pas avoir le renseignement. Il veut se faire ouvrir un crédit de $50,000 pour cette expédition quand il avoue en réalité ne pas savoir si Joe Lane est là-bas ou non.

Sans Joe Lane, que serait-il advenu du capitaine Bernier et de ses compagnons ? L'enquête relative à une autre expédition a établi que sans Joe Lane tous ces braves se seraient trouvés en bien vilaine posture. Nous ne savons pas si le capitaine Bernier a débarqué Joe Lane ; il l'a peut-être fait ; peut-être aussi Joe Lane est-il à Hull où il s'en donne à loisir aux frais du pays.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il me dire de quelle façon s'achèteront les fournitures de la prochaine expédition ? Monsieur le président, je constate encore une fois que le ministre fait la sourde oreille à mes questions. Une chose est certaine, cependant, c'est que ces fournitures ne s'achèteront pas au grand jour et que chacun considérera l'expédition comme une occasion de faire bombance. Le ministre s'étant absenté quelque temps, je lui demanderai s'il a pris une détermination relativement au navire qui devra accompagner l' " Arctic " en cette expédition. Je crois qu'il devrait répondre à cette question.

Quelques VOIX : Adopté.

M. BENNETT : Pensez-vous que nous allons laisser voter ses crédits aussi rapidement que cela ? Le ministre a-t-il pris une décision quant au navire qui devra accompagner l' " Arctic " ?

Quelques VOIX : Adopté.

M. BENNETT : Non ; le crédit ne passera pas avant des semaines, s'il le fait. Tant que le ministre persistera à ne pas répondre à des questions raisonnables, il ne lui sera pas ouvert un seul crédit. L'expédition comprendra-t-elle plus d'un navire ? Le ministre répondra-t-il à cette question ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà répondu. J'ai déclaré que lorsque la gauche sera disposée à aborder sérieusement l'étude des crédits, je serai préparé à lui répondre.

M. BENNETT : Ce n'est pas par plaisanterie que je fais des questions au sujet d'une expédition pour laquelle le ministre veut se faire ouvrir un crédit de $50,000. L'expédition comprendra-t-elle d'autre navire que l' " Arctic " ? Le ministre n'a pas besoin de compter faire adopter ses crédits à la faveur de quelque bon mot ; le temps de la plaisanterie est passé, et le ministère ne doit pas espérer qu'on lui ouvrira de nouveaux crédits tant que la dépense des deniers n'aura pas été certifiée sous la foi du serment devant le comité des comptes publics. Autant vaut que cela soit compris une fois pour toutes. Nous ne nous contenterons pas que le ministre vienne dire à la Chambre qu'il a payé tant à telle ou telle personne ; nous voulons que cette personne vienne jurer avoir touché le paiement entier. En sommes-nous rendus au point que lorsqu'un ministre affirme à la Chambre avoir payé une certaine somme à certaine personne, on ne doive pas se fier à sa parole et qu'il faille aller faire vérifier sous serment devant le comité des comptes publics des documents qui accusent du louche ? C'est ce à quoi nous en sommes réduits à l'égard du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Voyez cette déclaration honteuse faite à la Chambre et qui ne révèle rien moins qu'un vol éhonté. Le ministre dit avoir

invité le nommé Falconer à poursuivre le Gouvernement en justice. La réclamation de Falconer, selont lui, peut se soutenir, puisque à sa déposition il n'y aura que celle du ministre à opposer. Je compte bien que ces deux personnes seront appelées à venir déposer au comité des comptes publics. Le temps est venu d'avoir son franc parler. Si M. Falconer s'adresse aux tribunaux, il lui faudra établir le bien fondé de sa réclamation ; à cet effet, il prouvera qu'à différents temps il a présenté sa note dont le ministre a reconnu l'exactitude, qu'il employait des hommes à qui le ministre était convenu de payer $3, $4 ou $5 par jour, selon le cas, à titre d'indemnité de pension et de logement. D'autre part, le ministre devra soutenir le contraire et alléguer que suivant l'entente verbale conclue avec Falconer, celui-ci ne devait toucher que le montant de ses déboursés réels.

Lorsque les faits auront été exposés, nul ne croira que Falconer et ses associés ont jamais touché les $50,000. On persistera à croire à l'existence de quelque intermédiaire, et le public se fera une idée de la capacité d'un ministre qui, en l'absence de toute vérification de la part de ses fonctionnaires, autorise le paiement de comptes se chiffrant à plusieurs centaines de dollars.

Quel ministre facile à tondre que celui de la Marine et des Pêcheries. A cette heure où le trésor public est mis au pillage, on ne saurait trop tôt en appeler au peuple du Canada. La droite nous accuse de faire de l'opposition systématique ; mais tous les citoyens honnêtes du pays seront bien aises que nous ayons soutenu deux jours et deux nuits durant un débat qui leur aura ouvert les yeux sur ce qui s'est passé ; ils se rendront compte qu'il ne s'agit en tout ceci que d'un seul des nombreux procédés auxquels on a recours pour gaspiller leur argent, et nombre de libéraux honnêtes seront, de même que les conservateurs, plus profondément convaincus que 40 et même 50 p. 100 des deniers ont servi non à payer des pots-de-vin—le mot n'est pas assez fort—mais qu'ils sont devenus la proie de vulgaires voleurs.

Une VOIX : Des voleurs de grand chemin.

M. BENNETT : Ce qualificatif me plaît assez ; mais le voleur de grand chemin attaque l'ennemi de front, il ne se cache pas derrières les portes d'un ministère comme font les voleurs dont je parle. C'est un gentilhomme comparé à celui qui s'enrichit aux frais du public, à la faveur de paiements comme ceux-ci que n'autorise aucune pièce justificative.

Bien pénible sera le réveil de nos adversaires lorsqu'ils se présenteront devant le peuple. J'ai entendu répéter dans les couloirs le vieux refrain : " Ne craignez rien ; tout ira bien ; dans la province de Québec, nous exploiterons les préjugés de race et de religion, et, au Nord-Ouest, les suffrages des étrangers." Mais les appels aux préjugés de race et de religion cesseront bientôt d'être entendus dans la province de Québec. J'ai plus de respect pour l'élement canadien-français que n'en ont certains membres de la droite. On aura bientôt fini de se moquer des Canadiens français.

Une VOIX : Vous ne vous moquerez pas de nous.

M. BENNETT : J'invite le solliciteur général (M. Bureau) à venir visiter le township du Tiny ; il y rencontrera un Canadien français capable de discuter avec lui ; c'est un fermier bien renseigné sur la politique canadienne, qui a puissamment contribué à la chute de l'administration pourrie du cabinet Ross, déshonneur de la province d'Ontatrio.

M. LOUIS LAVERGNE : Est-il né dans Ontario ?

M. BENNETT : Dans la province de Québec, je crois.

M. BUREAU : Il s'est gâté dans Ontario.

M. BENNETT : Si jamais le solliciteur général venait par là, il verrait que les Canadiens français les plus riches et les plus intelligents sont des conservateurs. Chercher à remporter les élections en exploitant le vote étranger au Nord-Ouest et les préjugés de race et de religion dans Québec, c'est se servir d'une arme à deux tranchants.

M. BUREAU : Non pas, puisque vous êtes les seuls à recourir à ce moyen-là.

M. BENNETT : Eh mais ! il n'y a pas si longtemps que, portant la parole dans la province de Québec, le chef du Gouvernement rendait grâces au Ciel de ce qu'il ne se trouvait pas un seul orangiste dans les rangs des libéraux.

M. BUREAU : Fort bien ; ceci n'est pas un appel aux préjugés de religion.

M. BENNETT : Le solliciteur général est donc bien aise, lui aussi que le parti libéral ne compte pas d'orangistes en son sein. Il dira sans doute qu'il ne tient pas à y en voir.

M. BUREAU : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je ne sache que l'orangisme soit une religion ; l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) l'a nié lui-même lorsque en 1904-1905, j'ai porté la parole sur ce sujet.

M. BENNETT : Je sais des orangistes qui accordent parfois leur appui au parti libéral.

Une VOIX : L'honorable député de Peterborough-est (M. Finlay) est un de ceux-là.

M. BENNETT : Celui-là, si Jim Stratton ne le chloroformise pas, il ne tardera pas à disparaître de la scène politique ; le parti conservateur devra s'occuper de son cas.

Mais nous ne nous occupons guère de la composition présente du Parlement, c'est

l'avenir qui nous préoccupe. (Mouvement.) Mais il ne nous inquiète pas. L'été prochain, il se tiendra une élection dans la province d'Ontario. Les rares survivants du naufrage du cabinet Ross sont une légion comparés à ce qu'il restera de représentants libéraux après l'élection prochaine. Et le gouvernement fédéral ne saurait trop se hâter d'en appeler au peuple. Comme le cabinet Ross, il en est réduit à voler, à brûler les bulletins de vote et à recourir à d'autres procédés qui valent ceux-là ; mais cela ne le sauvera pas. C'est à titre d'exemple que je rappelle le sort du cabinet Ross. Qu'est-il advenu des hommes que j'ai vus en tête à tête avec les ministres dans les couloirs du palais législatif de Toronto, qui exerçaient un empire tout puissant sur les membres du cabinet ? Privés de l'appui de leurs amis du Gouvernement, ils se sont vus rejetés en dehors de la politique et de la société, et certains d'entre eux sont morts avant d'avoir pu se réhabiliter. Le gouvernement Ross et la meute qui le suivait furent cause de la déchéance politique, sociale et morale de beaucoup de jeunes gens qui, n'eussent été les tentations auxquelles on les exposa, auraient pu devenir des citoyens utiles et honorables. Le gouvernement Ross a subi le sort qu'il méritait.

Quelque désir que la gauche en ait, je ne crois pas qu'il se tienne d'élection fédérale cette année. Mon honorable ami de Drummond-et-Arthabaska (M. Louis Lavergne) hoche la tête pour indiquer le contraire ; eh bien, dans l'intérêt du parti conservateur aussi bien que dans celui du pays en général cette élection ne saurait se tenir trop tôt.

M. BARR : Les visages fatigués des membres de la Chambre font songer à des soldats soutenant un siège. Et l'horloge est là pour nous rappeler qu'il va falloir combattre encore treize heures pour notre parti et pour le pays avant d'arriver à l'armistice qu'apportera nécessairement le jour du Seigneur ; en effet la loi interdit à la Chambre de siéger ce jour-là. Nous venons de passer par une épreuve que les députés des deux côtés de la Chambre ne tiendront pas j'en suis sûr, à voir se répéter d'ici longtemps.

On nous a parlé d'élections prochaines. Nous avons lieu de penser qu'il s'en tiendra une en juin prochain dans la province d'Ontario. On sait qu'à l'heure actuelle la province d'Ontario est dotée du gouvernement le plus irréprochable qui ait jamais régi un pays. Ce gouvernement, les électeurs se le sont librement donné.

M. DEVLIN : Je soulève la question de règlement. Je ne vois aucun rapport entre la pureté du gouvernement d'Ontario et l'article 209 qui occupe l'attention du comité.

M. BENNETT.

M. BARR: Je rappellerai à l'honorable député que certains de ses amis ne dormaient peut-être pas du sommeil du juste—tandis que les membres de la gauche défendaient les libertés du peuple. Hier soir, lorsque l'on a soulevé la question de règlement, il a été décidé, ce me semble, qu'il nous est permis d'aborder la discussion des sujets les plus divers. Je me proposais donc de discuter le programme des partis politiques de ce pays.

M. DEVLIN : J'insiste pour que monsieur le président nous dise si l'honorable député est dans la question.

M. le PRESIDENT (M. J. J. Hughes) : Il est certain que le débat s'est sensiblement écarté de l'article budgétaire mis à l'étude. Si l'on insiste sur le rappel au règlement, je devrai inviter l'orateur à borner ses observations à la seule question soumise au comité.

M. BARR : Si la droite aime mieux cela, il reste une infinité d'autres questions qu'il nous est loisible de discuter. Mais nous avons du moins la satisfaction de savoir que dans treize heures d'ici il ne nous sera plus nécessaire de soutenir la discussion. J'aimerais cependant soumettre à la Chambre un projet dont l'adoption permettrait au Gouvernement de se tirer de l'impasse où il s'est acculé.

M. PAQUET : Je demande un rappel au règlement. Depuis longtemps l'honorable député persiste à discourir sur des questions absolument étrangères à celle qui est soumise au comité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT (M. Marcil) : Si quelqu'un réclame l'application de la règle concernant le débat l'honorable député qui a la parole devra se borner à traiter la question soumise au comité.

M. BARR : Je sais bien que mon honorable ami de l'Islet (M. Paquet) ne fait qu'exercer son droit, mais je ne sais pas à quoi il veut en venir. En allant chercher à New-York des spécialistes pour réorganiser le service de la comptabilité au sein de son ministère, le ministre a virtuellement admis que quelque chose allait mal. Comme on n'a pas fait signer d'engagement à ces spécialistes, il se trouve aujourd'hui qu'ils réclament des sommes exorbitantes en paiement de leurs frais de subsistance. Lorsque le public aura été mis au fait de cette perte inutile de temps il ne manquera pas d'en faire porter la responsabilité au ministre de la Marine et des Pêcheries qui refuse de fournir les informations demandées par l'opposition.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député de Toronto-nord m'a prié de lui faire voir les originaux des lettres de M. Vanasse. J'ai l'honneur de les déposer sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Je suis bien aise d'avoir le rapport de M. Vanasse que nous n'avions pas encore demandé. Si le ministre avait montré autant d'empressement à fournir des dossiers dont le dépôt est depuis deux mois ordonné par la Chambre, il nous aurait épargné de nous trouver dans la situation présente. Quelques heures à peine nous séparent de la fin de la semaine, et le ministre persiste encore à vouloir faire voter ses crédits avant de déposer le dossier ordonné par la Chambre.

L'hon. M. BRODEUR : Je l'ai par devers moi. J'ai mainte et mainte fois déclaré dans le cours de la nuit que lorsque nous aurions quelque peu avancé nos travaux, et dès que M. l'Orateur aurait repris le fauteuil, je déposerais ce dossier sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Mon honorable ami ne gagnera rien à agir de la sorte. Les dossiers doivent être déposés avant le vote des subsides ; il faut que les députés soient renseignés avant d'être appelés à voter des subsides à Sa Majesté. Le ministre a posé un certain nombre de principes nouveaux ; voici le dernier : apportant avec lui un dossier dont le dépôt est ordonné depuis deux mois, il le met sous clé dans son pupitre, puis informe les députés que l'on devra renverser l'état de choses depuis longtemps établi, c'est-à-dire que, ayant par devers lui les informations demandées, nous devrons attendre, pour qu'il nous en donne communication, que les subsides soient votés. Il ne se trouvera pas un seul député pour défendre l'attitude présente du ministre. Naturellement, les membres de la droite cherchent à l'excuser. Ils savent qu'il s'est mis dans une impasse, ils le regrettent ; mais tout en prenant sa part, ils ont soin de garder le silence sur un principe aussi étrange que dangereux. Qu'on se représente un ministre exigeant de la Chambre qu'elle lui vote son budget, après quoi, mais pas avant, il lui fournira les renseignements qu'elle demande !

L'hon. M. BUREAU : Ceci n'est pas exact. Le ministre a dit qu'il déposera les documents lorsque M. l'Orateur aura repris le fauteuil.

L'hon. M. FOSTER : Il lui est facile de rappeler M. l'Orateur au fauteuil. Mais il se garde bien de proposer que le comité lève sa séance afin que M. l'Orateur reprenne le fauteuil. Votez ce crédit d'abord, dit-il, je vous renseignerai après.

L'hon. M. BUREAU : Ce que vous dites là est injuste.

L'hon. M. FOSTER : Et celui qui ose dire cela n'est autre que l'un des membres du département des légistes du Gouvernement, le solliciteur général à qui il incombe de veiller au maintien de certaines traditions de justice. Il a pourtant entendu le ministre de la Marine et des Pêcheries déclarer qu'il nous renseignerait lorsque nous aurions voté quelques-uns de ses crédits. Et il trouve mes paroles injustes ? Je le prie de s'expliquer.

L'hon. M. BUREAU : Si je ne me trompe, le ministre a dit ne pouvoir déposer les documents avant que M. l'Orateur ait repris le fauteuil. Tant que le comité est en séance et que M. l'Orateur n'est pas au fauteuil, il est impossible au ministre de les déposer. Mais l'honorable député a donné à entendre que le ministre exige que l'on vote d'abord ses crédits, après quoi il fournira les renseignements.

L'hon. M. FOSTER : Ses paroles ne laissent aucun doute ; on en pourra juger par le compte rendu des débats.

L'hon. M. BRODEUR : A l'exception de quelques lettres, l'honorable député a eu le dossier sous les yeux.

L'hon. M. FOSTER : Je ne l'ai pas vu. Aucun membre de la gauche n'a eu en main le dossier complet.

L'hon. M. BUREAU : C'est de l'argutie.

L'hon. M. FOSTER : Non pas ; c'est le solliciteur général qui cherche à fendre les cheveux en quatre. Il y a deux mois que la Chambre a ordonné le dépôt de deux dossiers ; le ministre ne s'est pas encore conformé à cet ordre et refuse même de se mettre en mesure de les déposer en disant qu'il renseignera la Chambre à la condition qu'elle vote d'abord ce crédit, sinon il n'en fera rien. Que l'on soit député ou qu'on ne le soit pas, il est impossible d'appuyer une telle attitude. La Constitution veut que nous soyons complètement renseignés avant le vote des subsides.

L'hon. M. BRODEUR : Tout ce que vous voulez, c'est faire de l'obstruction quand même.

L'hon. M. FOSTER : Je nie à mon honorable ami le droit d'accuser l'opposition de faire de l'obstruction. Lui qui a déjà occupé la charge d'Orateur—et Dieu sait ce qu'il en a coûté au pays—il est censé connaître les règlements de la Chambre ; il sait que nul député n'a le droit d'accuser un collègue de manquer de sincérité. Il y a quelques années, il jouait lui-même un certain rôle dans une circonstance semblable. En avril 1894, M. Daly, alors ministre de l'Intérieur, taxait l'opposition d'hypocrisie ; sir Wilfrid Laurier qui, à cette époque-là, dirigeait l'opposition, ne fut pas lent à soulever la question de règlement, et l'Orateur lui donna raison en décidant que nul député n'a droit d'accuser un collègue de manquer de sincérité. A l'heure présente, les membres de la gauche défendent leurs droits et ceux du Parlement ; ils sont de bonne foi, et cependant l'honorable ministre, qui doit connaître les règlements de la Chambre, nous accuse de faire de l'opposition systématique, de manquer de sincérité, quand il sait n'avoir

pas le droit de le faire. Voilà un de ses subterfuges ; c'est en y recourant qu'il se suscite des embarras.

L'hon. M. BRODEUR : Le mot subterfuge est-il parlementaire ?

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur suppléant est au bureau ; si je me sers d'expressions interdites, il me le fera observer. Si le ministre juge ce mot peu parlementaire, que doit-il penser de l'accusation d'hypocrisie qu'il proférait tantôt contre l'opposition, quand elle se borne à faire respecter les droits de la Chambre et les usage constitutionnels à l'égard du vote des subsides ? Où est le dossier que la Chambre lui a ordonné de déposer ? Va-t-il le remettre enfin, nous le communiquer ?

L'hon. M. BRODEUR : Je suis prêt à le faire en tout temps. Je l'ai apporté hier et ai déclaré être prêt à le déposer dès que M. l'Orateur reprendrait le fauteuil.

L'hon. M. FOSTER : Nous avons fourni au ministre l'occasion de proposer que M. l'Orateur reprenne le fauteuil et, partant, de déposer le dossier ; mais il s'est gardé de le faire. Des collègues qui ont jeté les yeux sur les documents m'ont dit qu'ils étaient fort incomplets, ce que le ministre a reconnu du reste. Le dossier qu'il a par devers lui est-il complet ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Dans ce cas, qu'il le dépose comme il y est tenu. Ce sera toujours autant de fait.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis prêt à le déposer dès que je le pourrai.

L'hon. M. FOSTER : Je permettrai au ministre de formuler sa motion.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'en puis formuler tant que se prolonge la séance du comité.

L'hon. M. FOSTER : Je vais reprendre ma place jusqu'à ce que le ministre ait proposé au comité de lever sa séance.

L'hon. M. BRODEUR : Les papiers n'ont aucun rapport avec l'article budgétaire actuellement à l'étude, et je n'entends pas me laisser conduire par l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : C'est précisément ce que nous attendions du ministre. Poussé au pied du mur, il ne trouve plus rien à dire. Pense-t-il que son attitude présente va l'aider à faire voter ce crédit ? Il sait bien le contraire, comme il sait qu'à minuit le comité lèvera sa séance sans qu'il ait été voté un seul dollar du budget de la Marine et des Pêcheries. A quoi lui sert-il de persister ainsi à donner de la tête contre un mur inébranlable et d'obliger ses fidèles partisans—dont un certain nombre n'y vont qu'à contre-cœur—à faire comme lui ? Il sait qu'à minuit nous ne serons pas plus avancés que nous n'étions jeudi au moment où la Chambre s'est formée en comité des subsides. Est-ce là sa diplomatie ? Le ministre tient beaucoup à passer pour un diplomate depuis qu'il a fait ses premières armes à Paris. Mais dans le cas présent, est-ce de diplomatie qu'il fait montre ou n'est-ce pas plutôt d'obstination profondément enracinée ?

J'ai dit qu'il ne serait pas plus avancé que jeudi ; mais il ne reviendra jamais au point d'où il est parti ce jour-là. Il s'est mis en une posture d'où il ne se relèvera jamais tant qu'il conservera le portefeuille de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. BRODEUR : Nouvelle menace.

L'hon. M. FOSTER : Comme il vous plaira ; je dis simplement ce qui est. Le ministre a soulevé contre moi ses partisans sous le prétexte que le prenant à partie, lui Canadien français, c'est à la race canadienne-française que je me suis attaqué.

M. BUREAU : Que l'honorable député me permette de lui faire une question. Sur quoi se fonde-t-il pour prétendre que le ministre a chargé les députés canadiens-français de dire que l'honorable député s'en prend au ministre parce qu'il est d'origine canadienne-française ?

L'hon. M. FOSTER : Pour n'avoir peut-être pas de bien onéreux devoirs à remplir, mon honorable ami le solliciteur général est assez intelligent pour observer l'attitude du ministre ; s'il l'a fait, il n'est pas sans savoir qu'il m'a adressé ce reproche en pleine Chambre ni une mi deux fois, mais à mainte reprise.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne l'ai pas fait.

L'hon. M. FOSTER : D'ici à la fin de la session, je me permettrai de citer les propres paroles du ministre. Un autre de ses procédés consiste à nous attribuer des motifs. C'est ce qu'il fait en prétendant que nous faisons de l'opposition systématique et que nous nous en prenons à lui à cause de sa race et de sa religion. Hier soir, des représentants de la province de Québec, des hommes qui ont tout mon respect, ont dit, paraît-il—je n'ai pas parfaitement saisi le fil de leurs discours rapidement débités—que si je prenais le ministre à partie, c'est parce qu'il est Canadien français. Quelle que soit l'origine d'un ministre, quelque partie du pays qu'il représente, il est nécessairement exposé à la critique. C'est bien maladroit d'amener le débat sur de pareilles questions qui y sont étrangères, si insignifiantes à certain point de vue et, d'autre part, trop importantes pour qu'on les traite de cette manière.

Et puis, le ministre se réfugie derrière ses fonctionnaires ; il nous offre ce spectacle unique d'un chef de ministère mettant son personnel en cause. En effet, il déclare qu'il va s'offrir la tête de tel ou tel coupable. Nous l'avons vu se tourner vers ses

partisans pour leur dire, en des termes dont la colère accentuait la violence, qu'en effet on lui paierait cela. Il nous fournit un autre échantillon de sa diplomatie lorsqu'il s'est agi de l'historiographe de l'"Arctic". Cet historiographe, a-t-il dit, est un conservateur, et puisque les conservateurs n'en sont pas contents, le Gouvernement le destituera, lui aussi. Ces choses, loin de mettre fin à la critique, tendent plutôt à faire voir le ministre sous un jour bien peu favorable. Qu'il défende ses dépenses par tous les moyens légitimes à sa portée, fort bien ! mais mêler ainsi à la discussion des sujets qui y sont aussi étrangers, c'est un procédé auquel les ministres ne nous ont jamais habitué et qui ne fait guère honneur au ministre de la Marine et des Pêcheries.

Je crois avoir fait bonne justice des critiques que l'on a dirigées contre moi la nuit dernière ; il me reste pourtant encore un mot à relever. J'ai dit que les deniers publics doivent servir aux fins que leur assigne le texte même des crédits, qu'il ne convient pas de faire servir $4,000 ou $5,000, votés par le Parlement pour des brise-glace, à solder les frais de voyage du ministre et de son secrétaire particulier. C'est là, ai-je dit, un moyen de détourner un crédit de la fin qui lui est assignée, de distraire des sommes pour les employer d'une façon que le Parlement n'a pas prévue. Le ministre a saisi l'occasion pour donner à entendre que je l'accusais d'avoir volé l'argent. Il n'est pas utile que je le suive sur ce terrain. Si le ministre se plaît et croit gagner quelque chose à recourir à un tel procédé, qu'il en tire tout l'avantage qu'il pourra.

Je passe maintenant aux choses de l'"Arctic", puisque le présent crédit semble être entièrement destiné à pourvoir aux dépenses de ce navire pendant l'année prochaine ainsi qu'à celles de l'expédition qu'il doit entreprendre. Lorsque j'aurai fini de discuter ce point, j'inviterai le ministre à nous faire un exposé complet du résultat de ces expéditions et de ces explorations. La maigreur des renseignements consignés au rapport du ministre me confond réellement. J'ai par devers moi les rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries pour les trois années au cours desquelles ces dépenses se sont effectuées. Je me propose de faire voir ce que ces rapports nous apprennent au sujet des résultats des expéditions de l'"Arctic". Ainsi, page 107 du rapport de 1905, je trouve la description du navire dont il est dit qu'il est revenu en novembre des eaux septentrionales. On s'attendrait naturellement à trouver là le compte rendu de son expédition ; mais non, il est tout simplement dit qu'au lieu de prolonger pendant trois années son séjour dans les mers du Nord, comme il devait, l'"Arctic", à la suite d'un accident survenu à ses machines, était revenu aux ateliers de réparation de Sorel d'où il devait repartir pour le Nord au mois de juin suivant. On ajoute aussi que l'on trouvera un autre compte rendu dans le rapport du major Moodie, qui devait être publié sous forme de supplément au rapport annuel.

Je trouve ce rapport du major Moodie, officier de la police à cheval, dans les documents parlementaires, sous le n° 28. Il est daté d'Ottawa, 30 décembre 1905. Il démontre que le major Moodie a été envoyé à la tête d'une patrouille de la gendarmerie à cheval et, naturellement, il n'a trait qu'à cet aspect de la question. Ce n'est qu'un rapport du major Moodie, de la gendarmerie à cheval, relativement aux affaires du corps qu'il dirigeait, à la distribution des différents détachements, aux circonstances dans lesquelles ils se trouvaient, à leurs fonctions et à d'autres détails de même nature. Je veux démontrer au comité que le rapport du major Moodie ne concerne en rien l'expédition du steamer " Arctic " dans les eaux septentrionales, ni l'objet principal de cette expédition. L'Etat n'a pas acheté, approvisionné et envoyé ce steamer là-bas dans le seul dessein de transporter des membres de la gendarmerie à cheval. Il se proposait autre chose. Un court passage du rapport du ministre pour l'année 1905, voilà tous les renseignements que nous possédons sur cette expédition, en ce qui concerne les intentions du ministère, autres que le simple transport des détachements de la gendarmerie à cheval jusqu'aux postes établis dans ces contrées septentrionales.

Nous sommes rendus à l'année 1906, et nous prenons le rapport du ministre, animés du désir de savoir ce qui s'est fait pendant les deux années antérieures. Le steamer " Arctic " est mentionné trois fois dans ce rapport. A la page 15, nous avons la simple mention des dates du départ et du retour, et la déclaration que les machines ont été endommagées et qu'il a fallu mettre le steamer dans le bassin de radoub de Sorel pour lui faire subir de grosses réparations. A la page 151, le steamer est mentionné de nouveau. Ensuite vient le rapport auquel il est fait allusion. On serait porté à croire que c'est un rapport fouillé offrant des renseignements sur les résultats de l'expédition. Le voici :

A bord du steamer " Arctic " de la flotte de l'Etat,
Havre d'Albert, goulet de Pond,
Terre de Baffin, 29 septembre 1906.

Au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai le plaisir de vous annoncer que le steamer " Arctic " est sain et sauf dans le havre d'Albert, goulet de Pond, sur la côte septentrionale de la Terre de Baffin, où nous avons rencontré le sloup " Albert " et la baleinière " Eclipse " par laquelle nous envoyons cette lettre.

Après notre départ de la pointe aux Pères, nous avons eu beaucoup de chance; nous avons été bien inspirés en choisissant

notre route au centre de la masse de glace flottante, et nous sommes d'abord entrés dans le goulet de Pond, le 19 d'août 1906. Nous nous sommes alors dirigés vers le nord en passant par le goulet de Navy-Broad, et nous avons pris possession des îles de l'archipel de Parry.

Voilà une phrase grosse de conséquences. De quelle partie des îles de l'archipel le capitaine Bernier a-t-il pris possession ? Ces îles étaient-elles comprises auparavant parmi les possessions britanniques ? Etait-il douteux qu'elles appartinsent à l'Angleterre ? Que veut-il dire lorsqu'il déclare qu'il en a pris possession ? Quelles ont été les formalités et quels sont les résultats ; qu'est-ce que tout cela signifie ?

En commençant par l'île Bylot, les îles Griffiths, Cornwallis, Bathurst, Byan, Martin, Melville, Prince-Patrick, Emerald, Eglington, Garrett, Davy, Young, Russell et Lowther, sur la pointe méridionale de laquelle j'ai arboré le drapeau, en lui donnant le nom de pointe Colonel-Gourdeau.

Cette expédition nous a donné trois choses : la baie Préfontaine, le cap Laurier et la pointe Gourdeau. Ce sont là les trois résultats éminemment importants de cette expédition arctique.

M. W. ROCHE : Je suis d'avis que l'honorable député manque de quelques renseignements fondamentaux. J'ai cru qu'il désirait arriver à un résultat précis par la méthode d'élimination. Le caractère de ses commentaires me fait croire qu'il a parlé incidemment des terres dans ces parages. Sur les bords de l'île Melville, de l'île de Baffin et de la Terre de Franz-Josef, il y en a qui soutiennent que les terres ne demeurent pas dans la même position, mais qu'elles s'abaissent ou remontent en rapport avec la quantité de glaces qui se trouve dans les régions arctiques. Par conséquent, je crois que l'honorable député devrait partir d'un principe certain, ne pas chercher à se renseigner par la méthode d'élimination, mais énoncer un fait certain qui lui servirait de point de départ. S'il choisissait un certain degré de latitude et de longitude, il pourrait partir de là pour parcourir toutes les îles de l'archipel et chercher à établir la distinction entre le territoire anglais et les régions arctiques proprement dites. Je ne veux pas m'étendre sur cette théorie. . .

L'hon. M. FOSTER : Etendez-vous tant que vous voudrez.

M. W. ROCHE: D'après laquelle la pointe Gourdeau, la péninsule Laurier. . .

L'hon. M. FOSTER : Le cap.

M. W. ROCHE : —et la Terre de Franz-Josef s'abaissent ou s'élèvent d'année en année, en rapport avec la quantité des glaces qui se trouvent dans ces régions, d'après laquelle ce qu'on distingue et relève cette année peut se trouver dans un autre endroit l'année suivante. Si l'honorable député se borne à étudier cette théorie et à résoudre cette question scientifique, il répandra des flots de lumière sur la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député a eu un principe fondamental comme point de départ. Il ne manque pas de renseignements fondamentaux; cependant, chose étrange à dire, en cherchant un terrain solide pour y poser le pied au cours de son excursion dans le domaine de la phisolophie, il en est enfin arrivé à la conclusion qu'il n'y a pas de terre ferme là-bas, mais que ces îles se déplacent constamment. Je crains que la base qu'il a choisie ne soit pas aussi fondamentale qu'il la croyait. Mais, je crois qu'il a énoncé une idée dont le ministre de la Marine et des Pêcheries pourra maintenant tirer parti pour motiver de nouvelles expéditions vers le Nord. J'y vois plus clair qu'auparavant. Le capitaine Bernier a pris possession de ces îles. Ce qu'il en a fait. Dieu seul le sait; cependant, il en a pris possession et le représentant d'Halifax dit qu'elles ne seront pas au même endroit, l'an prochain. Le capitaine Bernier sera avec nous à perpétuité, ou sa vie durant. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a maintenant une excuse pour justifier cette expédition qui coûte cent mille dollars par année, et le brave capitaine pourra se rendre dans les eaux du Nord et, avec le bâtiment rapide qu'il dirige, bâtiment capable de marcher à une vitesse de trois milles à l'heure dans des circonstances favorables, se mettre à la poursuite et s'emparer de ces îles fugitives et insaisissables. Mais, pourquoi ne les amarre-t-il pas et n'achève-t-il pas sa tâche après qu'il s'est emparé de ces îles?

Le représentant d'Halifax a une tournure d'esprit philosophique. Je crois que le ministre s'est aperçu que l'honorable député est doué d'une imagination vive et, s'il n'employait plus M. Vanasse, je conseillerais fortement au ministre de mettre le grappin sur le représentant d'Halifax, afin de l'envoyer avec le capitaine Bernier s'occuper des résultats phisolophiques de l'expédition et découvrir s'il y aurait un moyen d'amarrer et d'affourcher les îles de l'archipel, après que le brave capitaine s'en sera emparé, pour qu'il ne soit pas obligé de recommencer chaque année, attendu qu'il est très probable que la carrière parlementaire de l'honorable député, qui a été prolongée depuis quatre ans grâce à ses allées et venues au milieu d'un archipel moins glacial que celui que forment ces îles septentrionales, et attendu qu'il y aura très grande chance de trouver grâce à la prochaine élection.

M. W. ROCHE : L'honorable député lui-même ressemble à un philosophe péripatéticien. Il a souvent changé de terrain, au cours de sa carrière politique.

M. W. ROCHE: . . . et la Terre de Franztaté qu'il y eût lieu de rougir de la doctrine péripatéticienne telle que l'histoire l'a dé-

peinte. Je crois que ceux qui la professaient formaient un groupe de philosophes éminents. Il y a divers moyens de la mettre en pratique. Les uns l'appliquent pour éviter la saisie ; d'autres vont instruire leurs semblables et doivent voyager d'un endroit à l'autre, afin de les rencontrer.

L'honorable député a été chanceux d'avoir pu se déplacer depuis quatre ou cinq ans et, en compagnie de son vaillant et jovial collègue et voisin (M. Carney), il s'est dérobé à de nombreux périls, mais ils les ont évités de bric et de broc.

M. CARNEY : Pourquoi parlez-vous de moi ? Je n'ai pas ouvert la bouche. Quelle accusation a-t-on jamais portée contre moi ? J'ai toujours admiré l'honorable député, mais il devrait s'en tenir à dire la vérité devant cette Chambre. Dans ce cas-là, nous aurons un peu plus de respect pour lui ; mais, dans le cas contraire, nous pourrons le prendre à partie.

L'hon. M. FOSTER : Je regrette que l'honorable député soit de mauvaise humeur, car je suggérerais au ministre de la Marine. . .

M. CARNEY : Je puis me défendre seul.

L'hon. M. FOSTER : . . .de prendre son collègue plus âgé et plus pervers. . .

M. CARNEY : Il ne s'est jamais déplacé. Il n'a jamais été obligé de fuir. Il a été élu cinq fois et toujours par des majorités plus fortes. Vous ne pouvez pas en dire autant.

L'hon. M. FOSTER : Je regrette infiniment d'avoir irrité mon honorable ami. C'est la première fois que je l'entends adresser la parole à la Chambre, et le comité me doit de la reconnaissance, parce que j'ai fait sortir l'honorable député de son mutisme. Il est d'un bon naturel et j'ai toujours su qu'il était capable de prendre la parole et c'est moi, semble-t-il, qui ai dévoilé cette qualité chez lui.

Le journal du bord est le seul compte rendu qu'on trouve dans le rapport du ministre pour l'année 1906 des résultats de cette expédition qui a coûté si cher. Au rapport de l'année suivante, page 179, est annexé le rapport du commandant dans lequel celui-ci rend compte de sa mission particulière, l'établissement dans cette contrée de postes de la gendarmerie.

Nous voici à l'année 1907, après la troisième expédition. Naturellement, nous nous attendions à trouver des comptes rendus copieux, cette année-là. Qu'apprenons-nous ? A la page 13, nous apprenons que l' " Arctic " est parti à telle date, qu'il est revenu sans encombre à telle autre date ; ce sont les seuls renseignements concernant cette année-là. A la page 67, on peut lire :

Ce bâtiment est reparti pour les eaux septentrionales du Canada, au mois de juillet 1906, et il est revenu à Québec vers le milieu d'octobre, cette année. Le capitaine Bernier remettra, dès que faire se pourra, un rapport complet des travaux accomplis.

Puis-je savoir du ministre si ce rapport a été remis ?

L'hon. M. BRODEUR : Je regrette de dire que je dormais.

L'hon. M. FOSTER : En mon nom et au nom de la Chambre, je dois dire que le ministre manque gravement aux égards qui nous sont dus lorsqu'il s'endort pendant que nous critiquons son administration. C'est une nouvelle preuve de son mépris pour la Chambre. Mais, rempli de bonne volonté, je répéterai ma question. Le rapport a-t-il été présenté ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà répondu à cette question de l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER : L'a-t-il été.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député doit s'en souvenir.

L'hon. M. FOSTER : Je permets à l'honorable ministre de se lever.

L'hon. M. BRODEUR : Une fois suffit.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la réponse ?

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà répondu.

L'hon. M. FOSTER : J'exige une réponse et j'en aurai une.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député dit qu'il en aura une.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre, qui se plaint tant qu'on fait injure à sa dignité, ne respecte pas assez la Chambre pour se lever. Il marmotte quelque chose et, à ce que je puis voir, refuse de répondre.

Dans ces circonstances, je crois avoir le droit de me servir d'un langage énergique. Je puis, il me semble, exiger une réponse. L'honorable ministre devrait se respecter lui-même, s'il n'a pas de respect pour la Chambre et, s'il a quelque chose à dire, il devrait se lever pour nous adresser la parole. On le croirait dans un bar. Un habitué des buvettes aurait plus d'égard pour lui-même et pour son entourage.

M. BUREAU : Ce langage est-il permis?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je suis d'avis que l'honorable député n'aurait pas dû s'en servir.

L'hon. M. FIELDING : Quant au refus du ministre de se lever pour répondre, je crois que l'honorable député est trop exigeant. Il arrive souvent que des députés posent des questions ou répondent sans se lever ; mais cela n'implique pas d'intention blessante. Cela est souvent arrivé à l'honorable député lui-même.

L'hon. M. FOSTER : Cela est très vrai quand les membres du comité échangent des

propos d'un côté et de l'autre de la Chambre ; mais, lorsque je fais une question formelle, que je parle sérieusement et que je reprends mon siège pour attendre la réponse, je puis exiger qu'on me réponde de la même façon. J'attends la réponse du ministre à cette question.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai déjà répondu à cette question de l'honorable député. Je ne sais pourquoi il la pose de nouveau. C'est dans le dessein de me tenir ici, j'imagine. Je veux bien y rester. L'honorable député a peut-être l'intention de me rendre malade. (Exclamations.)

L'hon. M. BRODEUR : Oui, c'est ce qu'il cherche.

L'hon. M. FOSTER : Voilà un autre trait du caractère du ministre que je signale à ses collègues, à la Chambre et au public. Je déclare à mon honorable ami que je ne lui ai jamais posé cette question, que je ne lui ai jamais entendu faire et que je ne connais pas la réponse. En ce moment, j'ignore si ce rapport a été remis, imprimé ou distribué à la députation ; je ne l'ai pas vu. Rougissant enfin de sa conduite, le ministre se lève et laisse entendre qu'il a déjà répondu à la question, qu'il n'est pas nécessaire d'y répondre de nouveau et il me prête des motifs, faire de l'obstruction, d'abord, le rendre malade ensuite. Quelle attitude de la part d'un homme qui a été élevé au rang de ministre de la couronne. Cela équivaut à m'imputer des desseins meurtriers. Je lui donne l'assurance que je n'ai pas le moindre désir de troubler son repos, de le rendre malade ni de priver le pays du diplomate en herbe qui perce en lui. Mais, j'exige ces renseignements et le ministre aura moins de tracas s'il les donne que s'il les refuse.

L'hon. M. BRODEUR : J'ai dit que cette question a déjà été posée et que j'y ai répondu. L'honorable député vient de déclarer qu'il ne m'a jamais demandé s'il y avait un rapport. Qu'il prenne l'édition d'hier du hansard, il trouvera la réponse à la colonne 4446.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre veut-il me remettre ce rapport ?

M. BUREAU : Il est annoté.

L'hon. M. FOSTER : Je ne veux pas avoir les annotations.

M. BUREAU : Cela me surprend.

L'hon. M. FOSTER : Voilà une autre sage réflexion dans la bouche du solliciteur général du Canada.

Je lisais dans le propre rapport du ministre cette mention concernant l'expédition du steamer "Arctic" : "Le capitaine Bernier remettra, dès que faire se pourra, un rapport complet des travaux accomplis". J'ai demandé au ministre s'il avait reçu le rapport du capitaine Bernier. Mon honorable ami a refusé de répondre et, en citant le hansard, il a donné à entendre que j'avais posé cette même question hier et que j'avais obtenu une réponse. Ce que j'ai demandé hier, c'est si Vanasse avait fait l'historique de l'expédition et la réponse que j'ai reçue avait trait à cette question. Le ministre prétend-il que c'est se conduire franchement envers la Chambre ? J'exige qu'il me dise si le capitaine Bernier a remis un rapport et, dans l'affirmative, si celui-ci a été déposé ou s'il le sera.

L'hon. M. BRODEUR : Je puis dire que le capitaine Bernier et M. Vanasse préparent un rapport qui sera soumis au département.

L'hon. M. FOSTER : Le rapport de M. Vanasse, qui a été déposé, est-il celui qu'a promis le rapport du ministre en ces termes tirés de la page 67 : "Le capitaine Bernier remettra, dès que faire se pourra, un rapport complet des travaux accomplis" ?

L'hon. M. BRODEUR : Le rapport que l'honorable député a entre les mains a trait à l'expédition antérieure.

L'hon. M. FOSTER : Je répète ma question : Le rapport du capitaine Bernier dont il est fait mention à la page 67 du rapport du ministre a-t-il été reçu et quand pouvons-nous compter l'obtenir?

L'hon. M. BRODEUR : Je viens de dire que M. Vanasse et le capitaine Bernier préparent un rapport collectif.

L'hon. M. FOSTER : Qui comprendra ceci ?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

L'hon. M. FOSTER: Si je comprends bien, l'un des objets de cette expédition annuelle aux régions du Nord, c'était la surveillance des eaux septentrionales pour le compte du ministère des Douanes. Le ministre de ce département a-t-il déjà publié un rapport du capitaine Bernier ou des autres fonctionnaires concernant ce qu'ils ont fait à ce sujet, s'ils ont fait quelque chose ?

L'hon. M. PATERSON: Selon moi, l'expédition du steamer "Arctic" avait pour objet d'affirmer notre souveraineté dans ces eaux. Il n'y a pas de meilleur moyen de le faire que d'exiger que ceux qui se rendent là-bas et y trafiquent se soumettent aux lois douanières du pays. Je crois que ceux qui commandaient ces expéditions étaient revêtus de pleins pouvoirs en qualité de douaniers, et on m'apprend qu'ils ont prélevé les droits et les impôts tant sur les bâtiments écossais que sur les bâtiments américains. Je pense qu'ils ont établi deux postes de douane et perçu près de $1,200. Mais, nous attachons moins d'importance au chiffre de la recette qu'à la reconnaissance de notre souveraineté dans nos eaux septentrionales.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre a-t-il un rapport circonstancié sur ce sujet...

L'hon. M. PATERSON : Je crois qu'il y en a un au département.

L'hon. M. FOSTER : Ce rapport serait intéressant, si le ministre consentait à nous le procurer.

L'hon. M. PATERSON : Je crois que nous aurons probablement un rapport sur ce sujet et je le déposerai, si on le désire.

L'hon. M. FOSTER : Je serai très reconnaissant envers le ministre, s'il le dépose quand il pourra le faire sans se déranger.

Je désire dire quelques mots du coût de cette expédition. Si je ne me trompe pas, elle a été entreprise à la demande du ministre de l'Intérieur dans le but d'affirmer notre autorité dans les eaux du nord-est. J'ai insisté sur ce point et je m'attendais que tous les députés en feraient autant. Ce fut l'une des raisons qui motivèrent cette expédition. Naturellement, on ne s'attend pas que ce bâtiment entreprendra une croisière dans ces parages afin de percevoir les droits de douane. Ceux-ci sont perçus par les postes réguliers de la gendarmerie à cheval dont les membres sont autorisés à remplir les fonctions de douaniers. Ce sont les représentants permanents de l'autorité dans ces parages. Mais l'expédition avait un but sans lequel on ne l'aurait pas entreprise.

Si je suis bien renseigné, on n'avait pas d'abord l'intention d'acheter un bâtiment. Un bâtiment semblable coûte cher et, après avoir servi à l'usage pour lequel il a été acheté, il rapporte peu de chose, si on le vend, et donne lieu à des dépenses incessantes, si on le garde. Le crédit destiné aux dépenses de l'expédition a été adopté sans beaucoup de discussion pour des raisons d'ordre politique. Le chef de l'opposition et ses partisans, d'un côté, et le Gouvernement de l'autre, tombèrent d'accord que cette expédition était nécessaire. Il était convenu qu'on fréterait un bâtiment.

Je suis certain que l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) corroborera cette assertion. Cependant, le ministre de la Marine et des Pêcheries de ce temps-là nourrissait un autre projet. Il acheta un bâtiment de provenance douteuse, un bâtiment difficile à manœuvrer et qui ne pouvait guère servir à autre chose qu'à naviguer au milieu des banquises. Il l'acheta en Allemagne, je crois, au prix de $70,000. Incapable de marcher autrement qu'à une vitesse modérée, ce bâtiment prit 36 jours pour traverser l'Atlantique et, rendu au port, il coûtait $10,000 de plus. On découvrit alors qu'il fallait lui faire subir des réparations considérables. Quand il fut prêt à recevoir ses approvisionnements, il avait déjà coûté $93,112 à l'Etat. Lorsque les deux partis étaient tombés d'accord, il avait été convenu que les dépenses seraient maintenues dans des bornes raisonnables. Cependant, lorsqu'on entreprit d'approvisionner le navire, les extravagances les plus inexplicables eurent lieu. Cela a été établi à maintes reprises et le public sait à quoi s'en tenir. Les annales d'aucun département ne fournissent pas d'exemples des dépenses folles, excessives et extravagantes auxquelles ont donné lieu l'aménagement, l'équipement et l'approvisionnement de ce steamer.

En 1903-1904, je le répète, les dépenses se sont élevées à $93,112.42 pour l'acquisition du navire, les réparations, les approvisionnements, les gages, etc. En 1904-1905, aussitôt après que le steamer eût été radoubé de fond en comble, il y eut de nouvelles réparations qui coûtèrent $31,055. On mit alors à bord des approvisionnements pour une valeur de $112,050.50. Les gages de l'équipage représentèrent $16,928 et il y eut diverses dépenses au montant de $1,678 qui portèrent à $161,713.11 le total des déboursés faits en 1904-1905. En 1905-1906 on paraît avoir payé $5,000, solde du prix d'achat, c'est une dépense que je n'ai jamais pu comprendre mais qui peut peut-être s'expliquer. Si l'on ajoute $4,456 pour des réparations, et le prix des approvisionnements, les gages et diverses sommes, la dépense totale s'élève à $38,314, cette année-là. En 1906-1907, il y eut de nouvelles réparations au montant de $4,748.26 et d'autres dépenses qui portèrent le total à $32,-697.70. En 1907-1908, on a dépensé en tout $22,622 et, naturellement, le navire n'est pas armé pour l'expédition de l'année courante. Depuis quatre ans et demi que l'Etat possède ce steamer il a dépensé $348,-459.70, en tout. On se demande naturellement : Quels sont les résultats obtenus. Cette dépense est-elle contrebalancée par l'établissement de ces postes de la gendarmerie à cheval et l'avantage d'avoir fait flotter notre pavillon sur ces îles, car, bien entendu, ce bâtiment n'a pas découvert de terres nouvelles et il n'a pas remonté plus au nord que d'autres navires l'ont fait ou peuvent le faire. Il me semble qu'il n'y a qu'une réponse à cette question.

Pendant quelque temps, on s'est demandé ce que le Gouvernement se proposait de faire avec ce steamer. On eut un jour le dessein d'envoyer le capitaine Bernier à la découverte du pôle Nord. Découvrir le pôle Nord est, sans doute, une ambition louable. Depuis des siècles, des esprits aventureux caressent cette ambition.

Mais, que le Canada songe, ne fût-ce qu'un seul instant, à armer un navire pour aller à la conquête du pôle Nord—qui est peut-être aussi insaisissable et aussi mouvant que ces îles—que le Canada dont les ressources ont tellement besoin d'être développées, songe à se lancer dans une entreprise semblable, surtout lorsqu'il y a de riches particuliers qui se livrent à de telles dépenses par amour des découvertes, voilà un projet plus hardi que ceux que le Parlement a déjà approuvés ou qu'il approuvera. Mais, de nos jours, où l'on emploie les deniers publics à d'autres fins que celles auxquelles le Parle-

ment les destine, quelle garantie avons-nous que le ministre de la Marine, après en avoir causé avec le capitaine Bernier et, peut-être avec le représentant d'Halifax (M. W. Roche), n'enverra pas ce navire à la découverte du pôle Nord, l'an prochain et ne soustraira pas d'un autre crédit une somme suffisante pour faire face à cette dépense extraordinaire.

Je serais bien aise d'entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries nous faire un récit suivi des services que ce steamer a réellement rendus. Il demande $50,000 pour une nouvelle expédition et le comité doit se prononcer sur l'opportunité de cette dépense. Comment pourrait-il user de discrétion, s'il ne connaît pas les résultats des expéditions précédentes. J'attendrai avec un vif intérêt—et le comité en fera autant, j'en suis sûr—les déclarations de mon honorable ami (M. Brodeur) relativement à cette question.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois qu'on connaît suffisamment les intentions ministérielles relativement à la surveillance des eaux septentrionales. Cependant, elles semblent donner lieu à une divergence d'opinions. L'honorable député (M. Foster) doute apparemment qu'il soit à propos que le Canada exerce sa juridiction...

L'hon. M. FOSTER : Que le ministre me permette de l'interrompre. Je dois dire que je n'ai jamais exprimé d'opinion contraire. Loin de là, lorsque le ministre des Douanes (M. Paterson) a pris la parole tantôt, j'ai reconnu la vérité de tout ce qu'il disait. Et le ministre, au début de ses explications, dénature les faits.

L'hon. M. BRODEUR : Je suis bien aise d'entendre l'honorable député avouer que le Gouvernement doit affirmer sa juridiction sur ces eaux septentrionales.

L'hon. M. FOSTER : Il y a des années que le ministre aurait pu s'en réjouir.

L'hon. M. BRODEUR : Mais comment le Canada pouvait-il exiger qu'on reconnût ses droits sur ces îles sans envoyer là-bas une expédition pour affirmer son autorité? Les Américains allaient y vendre des denrées aux indigènes, et n'était-il pas à propos que Canada prît les moyens de faire reconnaître sa souveraineté et d'obliger les étrangers à acquitter les droits sur leur marchandise ? L'honorable député dit que le Gouvernement n'a pas pris les moyens convenables. Comment la mission aurait-elle pu parvenir jusque-là, si ce n'est par eau? On ne pouvait certes pas s'y rendre à la raquette. Je ne sais pas comment nous aurions pu affirmer notre souveraineté autrement qu'en envoyant une expédition navale. Si ma mémoire est fidèle, l'honorable député a aussi envoyé une expédition dans ces contrées, lorsqu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries, et pourquoi le présent ministère encourrait-il un blâme en imitant son exemple?



L'honorable député déclare que l'expédition a coûté très cher. Cependant, je puis établir que, lorsqu'il a organisé une expédition, il a payé ses provisions plus cher que nous avons payé celles du steamer " Arctic ". Il a été moins économe que le ministère actuel. Au commencement de l'année 1905, nous avons eu à choisir de quelle manière nous devions exercer notre surveillance. Une expédition avait déjà été envoyée là-bas sous le commandement de M. Low qui avait conseillé d'acheter un bâtiment. L'honorable député a donné le chiffre des dépenses faites depuis trois ans, jusqu'au 2 décembre 1907. Eh bien, pendant ces trois années-là, la dépense totale, y compris le prix d'achat d'un navire, s'est élevée à $348,459. Or, nous avons le rapport de M. Low, écrit au commencement de l'année 1905, dont j'extrais ce passage :

Vu l'impossibilité d'acheter le " Discovery " ou tout autre bâtiment convenable pour une exploration dans les régions arctiques, il faut construire un bâtiment et un bâtiment semblable ne peut être construit qu'à Dundee (Ecosse).... Il faudra un an au moins pour le construire. Au cours de la saison de 1905, pendant qu'on construira le nouveau bâtiment, l'Etat pourra en fréter un autre pour exécuter les travaux nécessaires.

Maintenant, quelle est l'estimation qu'a faite M. Low ? Pour une seule expédition dans ces contrées septentrionales pendant un an, M. Low a déclaré qu'il faudrait dépenser $366,500. Or, en trois ans, sous la sage administration du présent ministère, nous n'avons dépensé que $348,459.

On n'aurait pas pu trouver un meilleur navire que celui que nous avons acheté. Afin de me prendre personnellement à partie, l'honorable député déclare que j'ai dérobé à un crédit destiné à l'achat de bateaux brise-glace une somme d'argent que j'ai employée pour mon voyage en Grande-Bretagne. Monsieur le président, je devais me rendre en Grande-Bretagne et en Europe pour plusieurs affaires dont l'une était l'étude des appareils servant à briser la glace. Cette question occupe le Parlement depuis plusieurs années et j'avais reconnu qu'il était nécessaire de visiter plusieurs endroits où l'on construit des bateaux brise-glace en Europe. Cependant, l'honorable député déclare que c'était presque un crime de ma part de prendre sur ce crédit l'argent destiné à mes frais de voyage. Personne ne croirait, j'imagine, que mon honorable ami lui-même eût commis la même faute. Il disait, hier, que le crédit destiné aux dépenses casuelles était le seul dont on pouvait légitimement distraire une somme nécessaire pour faire face à des frais de voyage. Eh bien, j'ai feuilleté dernièrement les comptes publics et j'ai constaté qu'en 1886-87, l'honorable député a dépensé $465 en frais de voyage ; qu'il a dépensé $1,175 en 1887-88 ; $300, en 1888-89 ; $400, en 1889-1890 ; $1,566, en 1890-91 ; $1,198, en 1891-92 ; $1,429, en 1892-93 ; $635, en

1893-94 et $1,531 en 1894-95. En une seule année, ce personnage économe a dépensé plus de $1,500 en frais de voyage. Or, qu'ai-je dépensé sur le crédit destiné aux dépenses casuelles, en ma qualité de ministre de la couronne. En 1904-1905, l'année de mon entrée dans le cabinet, j'ai dépensé $200 en six mois. En 1905-1906, j'ai dépensé $691, tandis que ce personnage économe avait dépensé $1,175 et $1,566, pendant certaines années. En 1906-1907, mes dépenses ont été de $554. L'honorable député dit que c'est un crime de dérober au crédit destiné à l'achat de bateaux brise-glace le montant des dépenses qu'un ministre a faites au cours d'un voyage entrepris dans ce but.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre me permettra de protester. Il est établi qu'il me reproche d'avoir dit que c'était un crime.

L'hon. M. BRODEUR : Non, l'honorable député a dit que c'était un vol. Je supprimerai le mot crime, s'il lui déplaît. Or, l'honorable député a commis le même acte, il a aussi dérobé une certaine somme à un crédit qu'il n'avait pas le droit d'entamer. Je constate qu'en 1890-91 il a pris $954 pour frais de voyage sur un crédit destiné à l'établissement d'agences commerciales. Qu'il examine l'emploi qu'il a fait de ce crédit et il s'apercevra que je dis vrai. Or, dans ce crédit il n'est pas plus question de frais de voyage qu'il n'en était question dans le crédit destiné à l'achat de bateaux brise-glace. Allons donc ! je croyais qu'un individu ne pouvait pas, au dire de l'honorable député, dépenser plus que $10 par jour.

Voici un député, mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), qui a dépensé $954.-08 en un mois. Il s'est rendu à Washington ; son absence a duré exactement cinq jours, du 4 au 9 avril et il a déboursé $105.-97. Il avait peut-être un billet de faveur ; il a dû voyager gratuitement sur une certaine distance. C'est une extravagance. En 1891-92, l'honorable député a une fois de plus " dérobé " $692.58 au crédit ouvert pour l'établissement d'agences commerciales. En 1892-93, il se fit payer $954.33 pour ses frais de voyage à Londres, mais ce n'est pas la seule fois où, pendant qu'il était ministre des Finances, quelqu'un a " dérobé " une somme à un crédit et l'a fait servir à d'autres fins. Le rapport de l'auditeur général de cette année-là prouve que sir John Thompson a pris une certaine somme sur un crédit destiné aux " dépenses imprévues ", pour faire un voyage. Ce crédit n'est pas ouvert pour faire face aux frais de voyage. Il est destiné au paiement de gratifications. Mon honorable ami a déclaré qu'il n'y a qu'un crédit auquel on puisse avoir recours pour des frais de voyage, c'est le crédit des dépenses casuelles ".

M. A. A. McLEAN : Monsieur le Président, on a dit que la dépense totale pour le steamer " Arctic " s'élève à $348,459. C'est une somme d'argent considérable qu'on a dépensée pour un navire dont le pays n'a retiré aucun avantage connu du Parlement. Les officiers qui montaient ce bâtiment n'ont pas fait de rapport et le premier ministre ne connaît absolument rien de ce qui a été fait pour le bien de la population canadienne. La somme que j'ai mentionnée représent les dépenses faites jusqu'au 31 mars 1907 ; mais si le ministre ouvre le rapport de l'auditeur général à la page P—34, il s'apercevra que les officiers et les membres de l'équipage n'ont touché qu'une faible somme chacun. Je crois que ceux qui ont fait ce voyage ont préparé un rapport de l'expédition, mais nous ne serions pas excusables d'ouvrir ce crédit de $50,000 avant d'obtenir ce rapport. Qu'est-ce qui prouve à la Chambre que les soldes dus à l'arrivée du navire à Québec, au mois d'octobre dernier, ont été payés ? Nous n'avons pas de renseignements à ce sujet et le ministre de la Marine et des Pêcheries est tenu de nous en fournir.

M. SINCLAIR : L'honorable député ne sait-il pas que le ministre a remis ces documents à l'opposition qui les a maintenant entre ses mains ?

M. A. A. McLEAN : Non, ce n'est pas exact.

M. SINCLAIR : J'ai compris que le ministre a dit qu'il les avait passés à l'honorable député de Toronto-nord, bien qu'il ne les ait pas déposés officiellement sur le bureau.

M. A. A. McLEAN : J'ai demandé ce matin au député de Toronto-nord s'il avait les documents, et il m'a répondu que non.

M. SINCLAIR : L'honorable député n'était-il pas à la Chambre lorsque les document furent apportés et que le ministre les remit au député de Toronto-nord.

M. A. A. McLEAN : Le dossier n'était pas complet, et il fut remis au ministre. Nous avons le droit de faire déposer ces documents, afin qu'ils soient une partie des archives du Parlement et que nous puissions y avoir accès, les lire et en tirer des copies. Mais le ministre refuse de déposer le dossier devant le Parlement. Il a été dépensé en améliorations de ce bateau la somme de $33,900 pendant l'année terminée le 31 mars 1907, et on a dû en dépenser encore autant depuis qu'il est arrivé des eaux artiques. Nous avons donc le droit de connaître tous les détails de ces dépenses et le ministre devrait nous les communiquer. L'auditeur général prend les factures telles qu'on les lui envoie, et, naturellement, il admet comme exactes celles qui lui viennent des départements de l'administration. Mais d'après ce que je connais de son honnêteté et de sa droiture, il n'en paiera jamais une seule avant de s'être assuré positivement qu'elle est exacte. Le ministre de la Marine et des Pêcheries croyait-il que les comptes de son département étaient exacts? Non, il a dû suspecter certaines irrégulari-

tés, puisqu'il a fait venir de New-York une compagnie d'experts-comptables pour en faire la vérification. Il n'a arrêté aucun arrangement avec eux, pas même au sujet de leur logement à Ottawa, et paraît avoir décidé de leur payer tout ce qu'ils demandaient. Ont-ils trouvé des irrégularités dans les comptes de l'"Artic" ou de toute autre branche du ministère ? Nous avons le droit de le savoir ; mais le ministre ne nous a pas encore transmis le rapport. Il dit qu'il est prêt. Pourquoi ne le dépose-t-il pas alors ?... Le ministre est-il muet, qu'il ne veut pas me dire pourquoi il ne dépose pas ce rapport ? Il a dit ce matin qu'il le déposerait dès que M. l'Orateur aurait repris son siège...

L'hon. M. BUREAU : C'est cela la raison.

M. A. A. McLEAN : Je suis prêt à clore mes observations si M. l'Orateur veut prendre le fauteuil. Mais pourquoi le ministre n'a-t-il pas déposé ce rapport avant de nous demander de voter cet item.

L'hon. M. BUREAU : Il n'était pas prêt.

M. A. A. McLEAN : Mais il est prêt à présent, et je vais 'masseoir immédiatement pour lui donner l'occasion de le déposer. Il persiste encore à vouloir retenir ici la députation jusqu'à minuit samedi soir par pur entêtement.

L'hon. M. BUREAU : C'est votre propre faute.

M. A. A. McLEAN : Comment, mais nous avons répété à satiété que nous voulons que M. l'Orateur monte au fauteuil afin de donner au ministre l'occasion de déposer ces documents. Mais le ministre répond : Votez ce crédit et je ferai le dépôt en question.

L'hon. M. BUREAU : Je soulève la question de règlement. L'honorable député fait une assertion injuste et inexacte. Le ministre n'a pas dit: Votez ce crédit et je ferai le dépôt en question. Le ministre a expliqué pourquoi il n'a pas déposé les documents. C'était parce que M. l'Orateur n'était pas au fauteuil. Et l'honorable député sait pourquoi M. l'Orateur n'est pas au fauteuil: c'est à cause de l'obstruction qu'ils font, lui et ses amis.

M. A. A. McLEAN : L'assertion que j'ai faite est exacte. Non seulement le ministre a dit ce que je viens de répéter, mais d'autres députés de la droite ont employé le même raisonnement. Je l'ai entendu moi-même.

L'hon. M. BUREAU : Non, non.

M. BARR : Monsieur le président, l'honorable député (M. Bureau) n'a pas le droit de contester la déclaration d'un collègue sur ce que celui-ci croit avoir entendu.

M. A. A. McLEAN : L'honorable député (M. Bureau) n'était pas à la Chambre, ce qui l'excuse en quelque façon.

M. A. A. McLEAN.

L'hon. M. BUREAU : J'ai été ici tout le temps que le ministre de la Marine et des Pêcheries a été à son siège.

M. A. A. McLEAN : Je crois que l'honorable député n'était pas à la Chambre quand le ministre a fait cette déclaration. Maintenant, quels avantages le Canada va-t-il retirer de ces croisières dans le Nord ? M. Bernier a écrit le nom du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries sur un iceberg ; et il a mis également celui de M. Préfontaine sur un banc de glace, et, comme le dit si bien le député d'Halifax (M. W. Roche) ces montagnes seront un jour submergées. Je ne vois pas d'ailleurs l'utilité d'écrire des noms sur les icebergs qui sont susceptibles de disparaître sous l'onde ; autant les écrire sur le sable mouvant. A vrai dire, c'était aussi bien de s'employer à ce jeu comme de ne rien faire. Nous avons demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries de nous donner un rapport des opérations de cette croisière. Bien que la première expédition soit de retour depuis deux ou trois ans, le rapport de l'historiographe, M. Vanasse, n'a pas encore été déposé. J'ai ici les rapports du département de la Marine et des Pêcheries pour chaque année depuis le retour de ce premier voyage, mais je n'y vois pas celui de M. Vanasse. Aujourd'hui, nous exigeons du ministre des explications sur ce point ; le député de Toronto-nord lui demande le dépôt d'un rapport concernant bien des sujets qui ne figurent pas dans le rapport de M. Vanasse, et le ministre lui transmet une étude écrite en français par ce dernier, et qui n'a jamais été publiée par le gouvernement du Canada. Le ministre dit que la croisière de l' " Arctic " était nécessaire pour lui permettre d'affirmer l'autorité du Canada dans les eaux artiques. Il envoya acheter en Suède un bateau qu'il nomma l' " Arctic" mais même avant qu'on eut jamais songé à acheter ce navire, ce voyage avait été fait à pied bien souvent par nos explorateurs partis d'Ottawa. Ils avaient depuis longtemps pris possession de tous ces domaines au nom du Canada ; ils s'y étaient rendus par voie de terre et en étaient revenus de la même manière. Je ne vois donc pas qu'il était bien nécessaire d'envoyer une expédition navale dans le Nord pour affirmer notre juridiction sur ce territoire.

M. A. M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe). (Texte) : Monsieur le président, l'honorable député qui vient de reprendre son siège a plutôt lu que parlé sur le sujet qui nous occupe. Il en a été de même de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui, pendant près de deux heures cet avant-midi, nous a lu des extraits de rapports et de Livres bleus. On commence à s'apercevoir qu'il est temps que le dimanche arrive pour tirer d'affaire l'opposition dans l'attitude regrettable qu'elle a prise avant-hier. Quand nous voyons l'un des cham-

pions de la gauche—du moins au point de vue de la faconde—(le député de Toronto-nord), donner ainsi des signes d'épuisement, évidemment l'opposition est non seulement rendue au bout de ses arguments, mais encore au bout de ses dires les plus fantaisistes. Quand elle n'a plus d'arguments, il lui reste l'injure. Cela me rappelle une cause dans laquelle l'avocat de la défense, constatant qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour dire des choses désagréables, suivant son gré, à son adversaire, crut devoir en lire toutes faites dans et par le journal poursuivi.

M. PAQUET (L'Islet) : Mon collègue me permettra-t-il de lui demander de quelle cause il s'agit ?

M. BEAUPARLANT : Comme mon honorable ami de l'Islet n'est pas avocat, je lui rendrai le service de lui dire qu'au point de vue de la jurisprudence, d'un point de droit décidé, il n'y a qu'une cause rapportée qu'on peut citer. Pour le moment, c'est un fait d'analogie frappante avec le système préconisé par la gauche, et non un point de droit que je signale.

Le droit de parler librement, devant le Parlement ou les législatures, est un droit trop bien reconnu par les principes libéraux pour qu'il froisse mes convictions quand il est exercé avec mesure ; seulement ce droit comporte une responsabilité correspondante. Ceux qui l'exercent le doivent faire d'une façon judicieuse, sinon ils ont la responsabilité de l'usage qu'ils en font.

Où a été le point de divergence entre les deux partis ? Certains renseignements ont été demandés à l'honorable ministre de la Marine par le député de Toronto-nord, quand nous sommes entrés dans l'examen de ce crédit jeudi soir. Le ministre a répondu comme la chose arrive journellement devant la Chambre: Il me manque certains documents pour compléter ces rapports. Mes employés ne m'ont pas mis au courant de certains faits, et je ne suis pas en état de donner les détails sur cet item. Je les donnerai plus tard. Ce n'est pas que je veuille me soustraire à l'examen de ces crédits, au contraire je veux qu'ils soient discutés ultérieurement, du premier au dernier.

Voilà la position, et c'est la situation qui ressort des déclarations mêmes du ministre, que je trouve à la page 4142 des Débats non revisés.

Il y a plusieurs crédits qui embrassent plusieurs item, et si la Chambre voulait me fournir l'occasion d'expliquer ces derniers je consentirais à remettre à plus tard un item de chacun de ces crédits, afin que la Chambre puisse avancer son travail.

Qui a lié contestation sur une proposition aussi raisonnable ? C'est l'honorable député de Jacques-Cartier lui-même, qui, connaissant le ministre de la Marine très intimement, aurait pu se rendre avec empressement à sa demande. Et dans quels termes a-t-il lié contestation. A la page 4143, au cours de ses observations, je lis ce qui suit : " I would rather sit here right through until to-morrow afternoon than give way on that principle."

Voilà le point de départ de la procédure étrange dont nous avons le spectacle depuis bientôt quarante-huit heures.

Le ministre avait donné ses raisons, lesquelles, à mon sens, étaient parfaitement acceptables et dont il est au reste responsable, ce à quoi il n'a pas objection. C'est de pratique courante devant la Chambre. L'opposition, il me semble, aurait dû les accepter. A partir de ce moment, c'est donc elle qui a pris la responsabilité du débat auquel nous assistons depuis jeudi soir.

Je crois être logique en disant que c'est la partie qui repousse une proposition raisonnable qui prend la responsabilité des conséquences que comporte tel refus.

Les cours de justice, que fréquentent habituellement le député de Jacques-Cartier et beaucoup d'autres membres de l'opposition, ne se sont jamais refusées à remettre une fois ou deux fois, même plus souvent encore, l'audition d'une cause, du moment que des raisons valables étaient données. Et ce n'est pas toujours la partie qui a tort qui demande qu'une cause soit remise.

M. PAQUET : L'honorable député me semble avoir fait une étude spéciale des griefs dont il se plaint. Je crois qu'il est parfaitement renseigné sur l'histoire constitutionnelle du pays. Je serais heureux d'entendre tomber de ses lèvres le récit de ce qui s'est passé, avant l'union des deux Canadas. Il pourrait parfaitement nous donner le récit de l'histoire, au sujet du refus des subsides par Papineau alors qu'il représentait le Bas-Canada.

M. BEAUPARLANT : Je prends en très bonne part l'interruption de l'honorable député, et je dois prendre son interruption, telle qu'elle est formulée, avec une certaine reconnaissance, parce qu'il s'est chargé lui-même de répondre à sa propre question, en indiquant la circonstance où la chose s'est produite, mais pour d'autres raisons. Tout en demandant un renseignement, il nous a renseigné lui-même. Et je crois que nous ne devrions pas remonter si loin pour décider de la situation présente. Le débat a déjà une envergure suffisamment exagérée. Si mon honorable ami me le permet, je lui donnerai une autorité bien plus récente ; c'est sa propre opinion. Si j'avais sous la main les débats de la Chambre, d'hier, je pourrais lui lire sa propre déclaration sur l'opportunité de l'attitude de ses amis.

M. PAQUET : Je ferai remarquer à mon honorable ami que si je lui ai posé une question, ce n'était pas pour critiquer les remarques qu'il fait en ce moment, mais afin d'avoir un renseignement. Je reconnais qu'il n'est pas obligé de me le donner. Je comprends aussi que le débat a pris une éten-

due contre laquelle j'ai moi-même protesté. Il vit dans un milieu où ces questions sont toujours vivement discutées et approfondies. Saint-Hyacinthe possède de grandes écoles et une population fort bien renseignée.

M. BEAUPARLANT : Je me rendrai avec plaisir à la demande de mon ami de l'Islet, laquelle est très légitime, et en réponse je lui dirai qu'en effet j'ai lu, par exemple, assez attentivement le " Canada sous l'Union " de Turcotte, qui traite la question.

J'ajouterai qu'il est vrai aussi que je vis dans un milieu très bien renseigné sur ces questions. Saint-Hyacinthe possède une population éclairée. Elle compte de nombreuses et importantes maisons d'éducation, et c'est pour moi un grand avantage de vivre dans un milieu où l'on apprend beaucoup au simple contact de la population. Sans entrer dans aucun détail, je dirai à l'honorable député de l'Islet que jamais je n'ai vu dans aucun auteur d'histoire ou de droit constitutionnel concernant la politique du Canada, qu'aucun parlement ou assemblée délibérante ait été paralysé dans son fonctionnement normal pendant quarante-huit heures, alors que des raisons aussi bonnes que celles alléguées par le ministre de la Marine avaient été données.

Lorsque l'honorable député de l'Islet m'a interrompu, j'allais dire que le député de Northumberland-est (M. Owen) avait également constaté l'étrangeté du spectacle que l'on voit en ce moment, mais il n'en a pas trop attribué la responsabilité à un parti ou l'autre, et j'ai lieu de croire que c'est surtout parce qu'elle retombe sur ses amis politiques.

Je ne me suis pas levé pour défendre le ministre de la Marine. Il n'a pas besoin de moi pour le défendre, ni de qui que ce soit. Et je déclare ici que, lorsqu'il y a un instant, après que l'honorable député de Toronto-nord eut, deux heures durant, retenu l'attention de la Chambre, je déclare, dis-je, que j'ai éprouvé un sentiment de satisfaction—dont je n'ai pas été surpris du reste—quand j'ai vu le ministre se lever et, après quarante-huit heures presque sans sommeil, fustiger l'honorable député de Toronto-nord et lui mettre sous les yeux l'histoire de ses dépenses lorsqu'il était ministre, dépenses bien supérieures à celles du ministre de la Marine qu'on discute avec tant d'acharnement.

Je remarque que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a pris, du moins à ma connaissance, une bien petite part au présent débat. Je crois voir dans cette abstention une répudiation de l'attitude de ses amis politiques sur cette question

Je terminerai en donnant à mes honorables amis de l'opposition mon avis sur le résultat de leur conduite. L'obstruction qu'ils font sans motif, ils doivent le reconnaître, est bien inutile, et voici pourquoi.

Au point de vue de la procédure parlementaire, ils doivent savoir maintenant que le Gouvernement ne saurait céder et qu'il ne cédera pas ; que nous sommes en nombre ici et prêts à leur faire face aussi longtemps qu'il leur plaira de garder la même attitude. A cet égard donc, leurs efforts sont inutiles.

En second lieu. si l'opposition a cru, par ses critiques sur le compte de l'honorable ministre de la Marine, lui nuire dans l'opinion publique, elle a commis une erreur profonde, car de telles attaques rehaussent ceux qui en sont l'objet.

C'est ce résultat que l'opposition va atteindre. Comme c'est le contraire de ce qu'elle voulait, il s'ensuit que tout ce tapage a été parfaitement inutile. Elle le sait, et ce n'est donc pas là l'acte d'hommes sérieux.

M. WRIGHT : C'est regrettable que nous soyons ici en plein milieu du jour et sans un chef pour conduire la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM : Où est le chef de l'honorable député ?

M. WRIGHT : Nous n'avons pas besoin de lui pour le présent. Qui est responsable de ce débat prolongé ? Le Gouvernement croit pouvoir dicter à la Chambre quelle besogne elle est obligée de faire ou de ne pas faire. Le ministère de la Marine et des Pêcheries prête plus à la critique que tous les autres départements ministériels.

Malgré cela, le Gouvernement insiste, bien que nous n'ayons pas les renseignements demandés, pour nous faire voter les crédits de ce ministère même plutôt que de procéder à toute autre besogne. On accuse l'opposition de vouloir dicter au Gouvernement. Ce n'est pas notre intention d'imposer notre volonté au Gouvernement, mais le département de la Marine et des Pêcheries ayant été exposé dans le passé à beaucoup de critique, le Gouvernement aurait agi sagement en suspendant la discussion de ces crédits jusqu'après le dépôt des documents. C'est la faute au ministre, si le rapport de la croisière de l'"Artic" n'est pas encore déposé, car je suis sûr qu'il l'a en sa possession depuis six mois. Nous avons aussi demandé le dépôt d'un certain rapport qui nous est utile dans la présente discussion. Il fut déposé, mais dans un état si incomplet qu'il est complètement inutile pour l'opposition. Quel rapport avons-nous de l'expédition du capitaine Bernier l'année dernière ? De quelles îles a-t-il pris possession ? Quelle somme d'argent a-t-il perçue des pêcheurs de baleines et des chasseurs de phoques ? Nous ne devons pas essayer de faire croire que ces territoires ne nous appartiennent pas, et s'il faut quelqu'un pour aller commander une telle expédition dans les régions artiques, je ne vois personne qui soit plus en état de le faire convenablement que le capitaine Bernier. Je crois que le Gouvernement a traîné cette affaire-ci expressément pour forcer l'opposition à pren-

dre l'attitude qu'elle a prise. Je crois qu'il poursuit un but, et j'étais bien curieux de le connaître, lorsque l'honorable député d'Yale-et-Cariboo (M. Duncan Ross) a laissé échapper un mot hier soir tendant à faire passer le ministre de la Marine et des Pêcheries pour une victime. L'intention est évidemment d'aller dans une certaine province pour faire croire que le ministre a été attaqué à cause de sa nationalité. Je repousse toute intention pareille. Sa nationalité me laisse absolument indifférent. Prenons un autre département qui n'est pas administré par un homme de sa nationalité. Nous voyons qu'il y a deux ou trois ans qu'un certain navire est en construction à Sorel et que l'on destine aux mêmes fins que celui-ci dit-on. Il est intéressant de savoir exactement à quel service il sera affecté et quand il sera prêt. Le nom de ce bateau est le "Rouville" et nous avons déjà dépensé $85,000 à sa construction. Nous avons le droit de savoir si l' "Arctic" aura un adjoint et quelle sera son utilité. Ce bateau est-il destiné au service de la surveillance dans les régions arctiques ?

L'hon. M. BRODEUR : Le seul navire que le département a l'intention d'envoyer dans le nord est l' "Arctic".

M. W. WRIGHT : Que fera-t-on du "Rouville" ?

L'hon. M. BRODEUR : Le "Rouville" est au service de la police à cheval du Nord-Ouest, mais il a servi l'année dernière au pilotage.

M. W. WRIGHT : Je suppose que la police à cheval va l'employer pour faire le service de la surveillance, de concert avec l' "Arctic" dans le cercle glacial. Est-ce cela ?

L'hon. M. BRODEUR : La police à cheval a deux postes dans la baie d'Hudson, et notre croisière de l'année dernière était beaucoup plus au nord.

M. W. WRIGHT : Quand ce nouveau bateau sera achevé, nous aurons deux bateaux pour faire le même service qu'un seul faisait auparavant. J'aimerais savoir ce qu'on entend par prendre possession au nom du Canada. Autant que j'ai pu m'en rendre compte par les explications du capitaine Bernier, cela signifie qu'il plante quelque part sur ces terres arides une borne qu'il couvre avec quelque substance, et c'est ce qui constitue la prise de possession au nom du gouvernement canadien. Je crois que nous avons légitimement le droit d'être mis au courant du rapport de la dernière croisière du capitaine Bernier, et d'obtenir de la part du Gouvernement quelque déclaration sur les perspectives de cette expédition pour l'avenir, aussi quelle politique il entend suivre au sujet de ces régions du Nord généralement, et quelles sont les ressources naturelles de ces territoires. Je crois que ce n'est pas trop de demander ces explications au ministre avant de voter ce crédit. Mais le Gouvernement me fait l'effet d'avoir une intention secrète en nous refusant certaines de ces informations, ce serait, d'après moi, de forcer l'opposition à faire des objections qu'il pourrait faire passer pour des attaques contre le ministre de la Marine et des Pêcheries, afin de pouvoir les exploiter ensuite pendant les élections.

D'après ce que je connais personnellement du cours du marché, je crois qu'on a acheté à des prix excessifs une partie des approvisionnements de l' "Arctic". On m'a assuré aussi, je ne saurais dire jusqu'à quel degré d'exactitude, que ces expéditions de l' "Arctic" ont permis à plusieurs marchands de Montréal et Québec de se débarrasser de beaucoup de vieilles marchandises.

Je crois que nous devrions savoir combien de ces approvisionnements sont destinés aux Esquimaux, pendant la durée de la croisière, et combien ce service nous coûtera. Cependant le ministre refuse de nous donner ces renseignements. Puis, nous devrions savoir quel montant nous serons encore appelés à voter pour combler la différence impayée de la croisière de 1907, en sus de ce qu'elle a coûté d'après l'état partiel que nous voyons dans le rapport de l'auditeur général. Quand nous demandons ces renseignements, le ministre répond par le silence ou par des explications qui n'en sont pas.

Lorsque la Chambre a ordonné le dépôt de quelque dossier, celui-ci devrait être déposé dans un temps raisonnable, mais lorsque nous voyons le ministre entasser les documents sur son pupitre, pour nous faire croire que les dossiers sont prêts, et qu'il ne les dépose pas, je crois qu'il ne désire pas les déposer à temps pour nous permettre de nous former une opinion intelligente sur les crédits. Relativement à la proposition qui nous a été faite de voter un des crédits contenus dans cet item, et de laisser les autres en suspens, le fait que le ministre a pour habitude de détourner de leur affectation spéciale les crédits que nous votons pour les appliquer à d'autres fins, est une preuve suffisante qu'il recommencerait ce stratagème si nous votions un seul crédit sans avoir obtenu les renseignements que nous demandons. Il importe peu au Gouvernement que nous votions aujourd'hui plutôt que demain un certain crédit. Il lui siérait aussi bien que nous votions les crédits d'un autre ministère, laissant en suspens pour quelques jours ceux du département de la Marine et des Pêcheries et admettant le dépôt des documents. Mais le ministre ne l'entend pas ainsi parce qu'il a été froissé dans son orgueil ou sa vanité ; de sorte que nous sommes ici immobilisés simplement à cause de l'amour-propre du ministre. S'il en est ainsi, au pays de juger s'il n'est pas sage de continuer cette discussion.

Quant à moi personnellement je m'en soucie peu ou point. S'il faut siéger jusqu'à same-

di soir, je préférerais employer notre temps à expédier les affaires plutôt que de discuter un crédit sur lequel les renseignements sont incomplets. D'autres ministres sont prêts à soumettre et expliquer leur budget pendant que le ministre de la Marine et des Pêcheries fait préparer les documents. Pourquoi ne les entendrions-nous pas ? Il n'y a que l'amour-propre du ministre de la Marine et des Pêcheries qui s'y oppose. Voici son raisonnement : Quelqu'un m'a dit des choses désagréables. Nous allons voir : je suspens toutes les affaires du Parlement. C'est une attitude injustifiable de toute façon, et le premier ministre ferait acte gracieux en ordonnant d'ajourner l'étude du budget de la Marine et des Pêcheries jusqu'à ce que les documents aient été déposés.

Ce ne serait pas une humiliante capitulation de sa part de permettre à M. l'Orateur de prendre le fauteuil pendant cinq minutes afin de recevoir les documents du ministre. Nous pourrions ensuite continuer la discussion de ses crédits. Les membres de l'opposition ne désirent pas prolonger inutilement cette discussion. Donnez-nous les informations auxquelles nous avons droit et nous expédierons la besogne du Parlement. Le ministre n'a pas les égards voulus pour la Chambre, en décidant de ne pas nous faciliter notre tâche parlementaire, parce qu'un député—je crois que ce sont ses paroles—lui aurait dit des choses déplaisantes.

M. CLEMENTS : Je n'ai aucun blâme à imputer au ministre de la Marine et des Pcheries personnellement ni aux employés de son ministère. Tous m'ont toujours traité avec courtoisie. Mais après avoir feuilleté la liasse des comptes du comptable spécial, M. Falconer, telle que déposée à la demande du député de Toronto-nord, je dis en toute sincérité que tout député soucieux des intérêts de ses commettants, ne peut réprimer un sentiment de révolte contre des dépenses de ce genre. Quant à cette séance prolongée et à ses effets au point de vue des intérêts des partis, je crois que le pays entier saura gré à l'opposition pour ce qu'elle a accompli. J'ai discuté moi-même dans ma propre circonscription les dépenses de l' "Arctic" et du "Montcalm", et les électeurs, je crois, indépendamment de la nuance politique, envisagent ces questions très sérieusement. Quelque partisan qu'un électeur puisse être de l'actuel Gouvernement, il est douteux qu'il veuille se prononcer par son vote en faveur d'une administration qui ose faire de telles extravagances. J'ai été élu moi-même dans des conditions particulières. J'ai obtenu un privilège qui n'a pas été donné, je crois, à un autre député. On m'a élu avec l'entente que j'appuierais toute mesure que je croirais juste et raisonnable, sans m'occuper de sa provenance politique. Je n'ai pas encore appuyé une seule fois le Gouvernement sur sa manière de voir sur aucune question.

M. W. WRIGHT.

Mais je crois que je puis justifier tous les votes que j'ai donnés. Monsieur le président, j'espère que vous me pardonnerai si je m'éloigne un peu du sujet au cours de mes explications. Je désire faire une déclaration. Je suis probablement le seul à la Chambre qui est libre de s'exprimer comme je vais le faire. Si j'eus été ici quand la proposition fut faite d'affecter un crédit à l'achat des graines de semences pour les nouvelles provinces, j'aurais combattu la manière de voir du Gouvernement et celle de l'opposition, et j'aurais voté contre l'affectation d'un seul sou à ces fins.

Pour moi le fonds destiné à acheter ces grains est un des fonds de corruption les plus patents dont il soit fait mention au pays. Et lorsque vous annoncez aux quatre vents du ciel que le gouvernement du Canada doit affecter un crédit à l'achat de semences pour les cultivateurs de ces provinces, vous faites au pays une des plus mauvaises réclames possibles. J'ai de l'expérience dans les choses agricoles du Nord-Ouest, et je crois qu'il y a ample provision de graines de semences pour l'usage des cultivateurs. Et les cultivateurs n'auraient pas éprouvé de difficultés à se les procurer. Si le Gouvernement eut réellement voulu travailler dans l'intérêt des colons, il aurait pu mieux servir ces fins en proposant une loi dans le but avoué de les aider. . .

M. TALBOT : Monsieur le président, quels rapports y a-t-il entre les remarques de l'honorable député et le sujet en discussion ?

M. CLEMENTS : J'arrivais justement à la question. D'ailleurs j'avais averti monsieur le président, en commençant que j'avais quelques explications à donner.

M. TALBOT : Monsieur le président, j'appelle votre attention sur ce point.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La règle sur ce point n'est pas douteuse. Du moment qu'on demande un rappel au règlement, l'honorable député (M. Clements) doit s'en tenir au sujet en discussion.

M. CLEMENTS : Je m'efforcerai alors de m'en tenir à l'objet de la discussion.

Afin de les voir figurer dans les colonnes du hansard, je vais donner lecture de certaines notes du mémoire de M. Falconer, l'expert-comptable. D'abord, je tiens à dire qu'avant tout je suis Canadien, comme bien d'autres ici. Je voudrais que le Gouvernement employât des Canadiens. J'ai même protesté l'autre jour contre l'achat par le département de la Marine et des Pêcheries de petits yachts à gazoline aux Etats-Unis. C'est mon opinion qu'on devrait les acheter au Canada et par voie d'adjudication sur soumissions.

Dans le même ordre d'idées, je crois que nous avons assez de comptables habiles au Canada pour faire l'ouvrage des départements, sans aller en chercher à l'étranger. Je

vois donc que cet expert M. Falconer, a soumis, le 30 novembre 1906, un compte au montant de $9,445.24, dans lequel l'item principal est $917.22 imputable sur le chenal maritime. Le 31 décembre de la même année, autre compte, au total de $6,093.73 ; un autre le 31 janvier 1907, au montant de $6,481.34, avec encore $367.22 imputable au chenal maritime ; autre compte le 28 février, pour $5,008.93 ; le 30 mars, $2,921.67, au total de $31,235.25. Je vois encore qu'un grand nombre de ces factures ne sont pas certifiées, et celles qui le sont, le sont par M. Falconer lui-même, ce qui me paraît un procédé étrange.

De tous ceux de nos collègues qui ont pris la parole sur cette question, je crois que celui qui mérite le plus mes félicitations est l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Jackson), qui a très bien exposé les faits. J'espère que le Gouvernement pesera ses réflexions. Mais, voici le compte en détail pour le mois de novembre.

Avec la connaissance que nous avons, que la journée de travail est de sept heures pour un comptable employé à la vérification des comptes, nous trouvons ceci : Services, 256 jours, $7,638 ; indemnité journalière, 85 jours à $5 par jour, $415 ; frais de subsistance, 124 jours ½ à $4, $398, et 55 jours à $3, $165, total, $1,078.

Les frais de déplacement figurent pour la somme de $599 ; le sténographe, pour $79 ; les télégrammes, pour $42 ; la papeterie, pour $7.35. Le sous-ministre, je suppose, a dû certifier tout cela. En voici un cependant, qui ne paraît pas avoir été certifié du tout : W. B. Richards, 73 heures ½ à $75 par jour, $905 ; ce montant est une avance sur son compte pour un mois ; J. M. Gunn, 11 heures ½ à $75 par jour, $123 ; W. F. Russell, 91 heures ½ à $50 par jour, $794 ; Geo. E. Fawcett, 47 heures ½ à $50 par jour, $396 ; K. Falconer, 338 heures ½ à $40 par jour,$2,-201 ; L. R. Acton, 184 heures à $30 par jour, $913 ; F. H. Lalande, 36 heures à $30 par jour, $186 ; Geo. Paré, 118 heures à $25 par jour, $421 ; M. L. Cooley, 181 heures ½ à $25 par jour, $657 ; J. A. Marvin, 128 heures à $20 par jour, $371 ; S. Kettridge, 163 heures à $15 par jour, $353 ; J. J. Moorman, 49 heures ½ à $15 par jour, $109 ; A. B. Murray, 69 heures 4 heures, en voyage, à $15 par jour, $152 ; L. D. Come, 14 heures, 9 heures en voyage, à $15 par jour, $39.50 ; M. V. Finucane, une demi-heure à $3.50 par jour, 25c. E. McGibney, 8 heures ½ à $3.50 par jour, $4.13 ; E. C. Moulton, 9 heures ½ à $3.50 par jour, $4.75 ; J. Meikle, 2 heures à $3.50 par jour, $1 ; S. E. Burton, 4 heures à $3.50 par jour, $2. Voici un échantillon des comptes que je tiens à rendre publics. Lorsque les électeurs en auront pris connaissance, je crois qu'ils en viendront à la conviction que l'administration n'aurait pas dû les payer. Je ne puis m'empêcher de penser que si tout le personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries était rémunéré sur le même pied, il recevait de biens plus forts appointements qu'à présent. Je ferai observer que dans ma circonscription un gardien de phare ne reçoit que $450 pour un an d'ouvrage, et qu'il fait rien autre chose à part cela pour sa subsistance.

Pour revenir à ces comptes, en voici quelques-uns pour des frais de subsistance: W. B. Richards, 6 jours à $5, $30 ; W. F. Russell, 12 jours à $5, $60 ; G. E. Fawcett, 9 jours à $5, $45 ; J. Falconer, 56 jours à $5, $280 ; L. R. Actor, 40 jours à $4, $160 ; F. H. Leland, 9 jours à $4, $36 ; Geo. Paré, 19 jours à $4, $76 ; M. L. Cooley, 33 jours à $4, $132 ; H. A. Marvin, 23½ jours à $4, $94 ; S. Kettridge, 30 jours à $3, $90 ; A. D. Moorman, 9 jours à $3, $27 ; J. J. Murray, 12 jours à $3, $36 ; L. Côté, 4 jours à $3, $12. J'en appelle à l'opinion juste de la Chambre pour savoir si ces comptes auraient dû être acceptés par le département de la Marine et des Pêcheries. Je suis certain que le public les réprouvera. Voici maintenant la note des frais de déplacement: W. B. Richards, $36.50 ; Kenneth Falconer, $56.55 ; W. F. Russell, $27.80 ; F. X. Leland, $31.25 ; Geo. Paré, $6.85 ; S. Kettridge, $14.75 ; J. J. Moorman, $13.90 ; H. H. Petze, $13.90 ; H. Hipwell, $13.90 ; F. B. Whittet, $20.55. Voici un compte détaillé des frais de déplacement pour la semaine terminée le 5 janvier : chemin de fer, entre Montréal et Ottawa, $4. Pour la semaine terminée le 12 janvier, billet à réduction entre Ottawa et Montréal, $1.75, pullman, 50c ; retour de Montréal à Ottawa, y compris le pullman, $2.25 ; d'Ottawa à Montréal, $3.50, pullman, 50. Pour la semaine terminée le 19 janvier, Montréal à Ottawa, $4. Pour la semaine terminée le 26 janvier, d'Ottawa à Montréal, $4 ; de Montréal à Ottawa, $4 ; d'Ottawa à Montréal, $3.43. Pour la semaine terminée le 31 janvier, de Montréal à Ottawa, $4. Pourquoi tous ces déplacements et pourquoi les faire payer au Trésor ?

Pourquoi tant de voyages, et pourquoi le pays serait-il appelé à leur payer ces frais énormes en sus de tout ce qu'ils recevaient déjà ? J'espère que le ministre accédera aux vœux de l'opposition et permettra au comité de lever sa séance au lieu de nous garder ici jusqu'à minuit.

Il y a quelque temps j'ai eu occasion de parler de la conduite de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) au sujet d'un cas particulier dans mon comté et j'ai entendu dire dans les corridors de cette Chambre que l'on me servirait la soupe chaude aux prochaines élections. Le ministre de l'Agriculture a dit qu'il aimerait à venir dans mon comté. Je l'invite à y venir quand il voudra. Nous aurons bien soin de lui et je suis certain qu'il ne gagnera pas un électeur à la politique qu'il veut faire adopter. S'il vient chez nous et essaye d'expliquer l'item que nous discutons présentement au lieu de gagner des suffrages, le ré-

sultat sera tout simplement une majorité de 4,000 à 5,000 votes des électeurs de Kent-ouest contre lui. Ces électeurs ne sont pas aveugles ; ils jugent les choses à leur mérite et je ne crains pas leur verdict, à l'époque de l'élection. Je demande de nouveau au ministre de la Marine et des Pêcheries de consentir à ce que le comité lève séance et fasse rapport de ses travaux.

M. TAYLOR : Mon honorable ami de Kent-ouest a plus d'une fois demandé une réponse du ministre de la Marine et des Pêcheries à des questions très justes qu'il lui posait. Le ministre, au lieu de rester à son siège et de répondre à ces questions, s'est absenté de la salle. Pour ces motifs, je propose que la séance du comité soit levée.

(La motion est repoussée.)

M. NORTHRUP : Lorsque nous en viendrons à revoir à tête reposée la conduite de cette Chambre pendant les dernières quarante-huit heures, nous y trouverons difficilement un sujet de félicitations pour nous-mêmes représentants du peuple ou un sujet d'orgueil pour le pays. Je regrette que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ait quitté son siège, car dans les quelques remarques que je voulais adresser au comité, je me proposais de parler surtout de lui. J'aurais voulu le faire en sa présence, parce que, à mon avis, bien que toute l'affaire soit une simple tempête dans un verre d'eau, la seule personne responsable est le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Il existe des principes de gouvernement constitutionnel au sujet desquels nous nous accordons tous. Je suppose que tout membre de cette Chambre admet que la principale fonction d'un parlement est de voter les subsides à la couronne, et que le devoir particulier de l'opposition est de surveiller rigoureusement l'emploi qui est fait de l'argent du peuple, parce que, bien que théoriquement ce soit notre devoir à nous tous, d'un coté ou l'autre de la Chambre, nous savons qu'en réalité il faut que ce soit l'opposition qui entreprenne le devoir de surveiller la dépense de l'argent du public, et qu'il en sera ainsi aussi longtemps que la nature humaine conservera son caractère actuel.

Personne ne me contredira, je pense, si je dis qu'il y a dans la loi constitutionnelle au moins deux raisons sur lesquelles nous pouvons nous appuyer pour refuser de voter cet item. L'opposition aurait le droit de dire que le Gouvernement a perdu la confiance du pays et que, pour ce motif, elle ne veut pas lui voter un seul sou. L'opposition pourrait encore très bien dire que vu la mauvaise administration générale, ou dans un cas particulier, elle ne veut plus accorder d'argent à un ministre tant qu'il ne se sera pas lavé des accusations portées contre lui ou tant qu'il n'aura pas fourni à l'opposition les renseignements qu'elle demande.



On demande à la Chambre de voter la somme de $50,000 pour la surveillance de nos eaux boréales. Je crois que la droite reconnaîtra avec l'opposition que l'on a demandé certains renseignements au ministre de la Marine et des Pêcheries et qu'il ne les a pas donnés. Lorsque l'opposition peut s'appuyer sur une autorité telle que celle de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui a avoué que " quand l'opposition demande certains renseignements elle à certainement le droit de les avoir", aucun membre de la droite ne peut nous blâmer d'insister pour avoir ces renseignements avant de voter un seul crédit.

Il est vrai que l'on a ensuite proposer de voter d'autres crédits de ce département, mais je crois déjà avoir répondu à cet argument. L'opposition ne veut pas voter un seul sou au ministre de la Marine tant qu'il n'aura pas donné le motif de son refus d'apporter les renseignements que le très honorable premier ministre dit qu'il faudrait donner. Nous nous rendrions ridicules, nous serions indignes de la position que nous occupons, nous n'aurions aucune raison de refuser de voter ce crédit si nous en votions un autre en faveur du même ministre. Mais nous sommes toujours prêts, ainsi que nous l'avons dit plus d'une fois, à voter les crédits qui peuvent être demandés par un autre département.

Je regrette que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas à son siège, car je lui aurais fait appel en sa qualité d'avocat, reconnaissant le droit constitutionnel de l'opposition à s'opposer au vote d'un seul sou tant que l'on aura pas donné à la Chambre les renseignements qu'elle a droit d'avoir, ainsi que le premier ministre l'admet.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries est celui qui est à blâmer pour tout ce qui s'est passé depuis deux jours. Le département qu'il préside était, avant qu'il fût arrivé à sa tête, devenu si démoralisé que l'honorable premier ministre a déclaré à cette Chambre qu'il avait nommé le ministre actuel afin d'y apporter l'ordre et la justice. Mais quels ont été les fruits de l'administration de l'honorable ministre ? Quelqu'un peut-il signaler une seule amélioration depuis que le ministre a pris la direction du département ? On demandera peut-être pourquoi l'opposition ne veut pas voter de crédits au ministre de la Marine et des Pêcheries. Sans dire rien de blessant à l'adresse de l'honorable ministre, j'ai le droit de rappeler la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre il y a deux ans environ, au sujet des approvisionnements de l' " Arctic." Dans les "Débats" de 1906, on trouvera depuis la page 3208 jusqu'à la page 3227 que le ministre a, à plusieurs reprises, répété à la Chambre que les quantités énormes de provisions pour l' " Arctic " avaient été achetées sous la responsabilité du capitaine Bernier, qui avait été chargé d'en dresser la liste. Il a dit que le Gou-

vernement prenait la responsabilité de ces achats, parce que le département n'avait fait que se conformer au désir du capitaine Bernier.

Le comité des comptes publics tint une enquête et des témoins furent interrogés sous serment. La liste des provisions demandées par le capitaine Bernier fut mise devant le comité et tout ce que je puis dire, c'est que si les déclarations répétées du ministre devant cette Chambre sont vraies, il y a eu alors des faux et des parjures nombreux, parce qu'il y avait une contradiction complète entre les déclarations du ministre dans cette Chambre et les dépositions des témoins sous serment devant le comité. Si cela s'est passé il n'y a encore que deux ans, doit-on blâmer les membres de l'opposition aujourd'hui quand le ministre demande un crédit de $50,000 pour un autre voyage de l' " Arctic ", si nous refusons de voter ce crédit tant qu'il ne nous donnera pas des renseignements complets de la manière dont il se propose de dépenser l'argent ?

Le département étant dans un état déplorable, ce que le très honorable premier ministre a admis il y a deux ans, on a raisonnablement le droit de s'attendre que le ministre actuel aurait dû faire des améliorations ; mais il nous reste encore à apprendre qu'il ait renvoyé aucun fonctionnaire de son département coupable des méfaits qui ont coûté tant d'argent au pays, et comment peut-on imaginer quelque chose de plus puérile et de plus propre à appeler le mépris public de cette Chambre que de voir le ministre se croiser les bras et dire : Au lieu de déposer les pièces dont cette Chambre a ordonné le dépôt, je vais tenir les députés ici pendant quarante-huit heures ou plus, simplement pour satisfaire mon orgueil. Cela ne peut se faire au détriment de l'esprit et du corps des membres des deux côtés de la Chambre. Il vaudrait certainement beaucoup mieux que le ministre reconnût que la minorité a des droits et des pouvoirs, et que l'un de ces derniers est d'empêcher le vote du budget. Je demande au ministre, maintenant qu'il est à son siège, s'il ne serait pas mieux pour lui de mettre son orgueil de côté pour un instant, et de laisser les travaux de la Chambre se poursuivre.

M. THOMAS CHISHOLM : J'ai hésité à prendre part à ce débat jusqu'à présent. Je n'étais peut-être pas aussi convaincu que quelques-uns de mes collègues de sa nécessité. Mais le dernier vote m'a ouvert les yeux et j'ai vu où était la véritable obstruction. Jusque-là j'avais été plutôt porté à croire que, peut-être, nos propres amis méritaient une partie du blâme en la matière ; mais lorsque j'ai vu les membres de la droite déclarer par une aussi forte majorité que celle que nous avons vue il y a quelques minutes, qu'ils étaient décidés à arrêter la marche des affaires et à ne pas laisser lever la séance du comité, j'ai considéré qu'il était de mon devoir de protester, et je me lève pour protester contre la perte de l'argent public et du temps des membres de cette Chambre. On me permettra de donner lecture du crédit que nous discutons présentement, car nous nous en sommes éloignés tellement que plusieurs de nos collègues semblent ne plus savoir de quoi nous discutons. Le crédit est libellé comme suit :

Pour l'entretien de vaisseaux employés à la surveillance des mers du nord du Canada, et aussi pour établir et entretenir des postes de douane et des postes de police sur les îles, suivant les besoins qui peuvent surgir de temps à autre.

Or, si je me rends bien compte des faits de la cause, les membres de l'opposition demandent à voir les pièces justificatives de la manière dont l'argent a été dépensé. Nous sommes réunis ici depuis le mois de novembre. Le Gouvernement aurait dû être prêt à rencontrer la Chambre et aurait dû avoir toutes les pièces justificatives sous la main. Nous sommes rendus au mois de mars, et virtuellement nous n'avons rien fait. Nous avons perdu deux ou trois jours à discuter un item et je suppose que le Gouvernement compte que dans quelques semaines nous allons voter à la vapeur $15,000,000 ou $16,000,000 un de ces soirs, ainsi que nous l'avons fait l'année dernière. Mais ce n'est pas là agir en hommes d'affaires.

La difficulté a surgi, paraît-il, à propos d'un compte de pension d'experts amenés au Canada pour modifier le mode de comptabilité du département de la Marine et des Pêcheries. On a dépensé $47,000 pour mettre ces livres en bon ordre. Ils devaient être en très mauvais état avant cela, et ils doivent encore aujourd'hui être dans un état affreux, puisqu'il faut trois jours au ministre pour trouver les pièces justificatives des comptes de pension payés à des personnes de cette ville. Ces personnes chez lesquelles ont logé ces comptables doivent encore résider à Ottawa, et moins d'un demi-mille de distance de l'endroit où nous siégeons. Pourquoi le ministre n'envoie-t-il pas chercher chez ces personnes un état, et il peut avoir cela en moins d'une heure, des sommes payées par ces comptables en frais de pension? Un de nos honorables collègues a déclaré qu'il avait logé dans la même maison que trois de ces comptables, et qu'ils ne payaient pas plus d'une piastre par jour de pension. Mais on nous demande de leur accorder trois, quatre et cinq piastres par jour, et cela parce que les pièces justificatives manquent. Je ne serais pas surpris que tout le département fut conduit de cette manière. Je vois dans le rapport de l'auditeur général un item concernant ces comptables, à la page P—118 :

Voyages de la commission des experts et de son personnel: de New-York à Ottawa, de Montréal à Ottawa, etc., 18 hommes, $1,533.14.

Cela fait une moyenne d'environ $85 chacun. Or, on me dit que le prix d'un voyage

en pullman depuis Ottawa jusqu'à New-York est de $22, et je présume que c'est le même prix depuis New-York jusqu'à Ottawa. Nous voyons par là que l'on s'est fait payer pour le transport exactemnt dans la même proportion que pour la pension ; ces comptables ont déboursé $22 et font payer au pays $85 ; lorsqu'ils ont déboursé une piastre par jour en frais de subsistance, ils font payer $4 ou $5. Est-il étonnant que les membres de la gauche ou que le pays critiquent ? L'obstruction des honorables membres de la droite sera désapprouvée par le peuple. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries croit qu'il est un dictateur, un monarque absolu. Nous lisons dans les Ecritures, au livre des Rois, XVIII, chapitre 17, 18 un paragraphe concernant le grand roi Achab :

Et il arriva, lorsque Achab vit Elie que celui-là lui dit: N'est-ce pas vous qui troublez Israël? Et il répondit: Je n'ai pas troublé Israël, mais c'est vous et la maison de votre père, parce que vous avez oublié les commandements du Seigneur et avez suivi Balaam.

M. ARMAND LAVERGNE : Je soulève la question de règlement. Voici 48 heures que nous siégeons ici et je ne crois pas qu'il soit convenable de citer les Ecritures dans le but d'obstruer la marche des affaires dans cette Chambre.

M. TAYLOR : Le Gouvernement a grandement besoin de lire les Ecritures.

M. ARMAND LAVERGNE : Je maintiens mon rappel au règlement.

L'hon. M. FIELDING : A mon avis, ce n'est pas une question de règlement, mais une question de convenance. Est-il convenable pour un honorable député de lire les Ecritures, et a-t-il le droit de les monopoliser?

M. THOMAS CHISHOLM : Je croyais avoir le droit de montrer comment un dictateur avait conduit un peuple dégénéré, et il nous demande si nous avons troublé Israël, et notre réponse est que nous n'avons pas troublé Israel, mais que c'est "vous et la maison de votre père".

M. TALBOT : L'honorable député voudra-t-il bien nous démontrer le point de comparaison ?

M. THOMAS CHISHOLM : On nous dit que nous n'avons pas de droits dans cette Chambre.

M. TALBOT : Alors vous êtes le peuple abject ?

M. THOMAS CHISHOLM : On nous accuse à tort de faire de l'obsruction. Ce n'est pas nous qui la faisons, mais le Gouvernement. Je regrette de voir que la lecture des écritures ne soit pas permise dans cette Chambre. Notre pays et le Gouvernement en sont-ils rendus à ce point ?



L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami (M. Chisholm) se trompe. Je n'ai pas appuyé le rappel au règlement.

M. TAYLOR : Le ministre s'y est opposé.

L'hon. M. FIELDING : Non, j'ai pensé que l'objection n'était pas soulevée comme elle devait l'être. Mais j'ai dit que je croyais qu'il n'était pas convenable à un honorable député de citer des Ecritures à l'appui de l'opposition. On nous répond que l'on a droit de les citer à l'appui d'un argument.

M. THOMAS CHISHOLM : Je suppose que la difficulté réside dans le fait que nous n'avons pas eu de prières depuis deux ou trois jours ? Les prières sont-elles abolies complètement maintenant ?

L'hon. M. FIELDING : Il y a même peut-être là une bonne raison ?

M. THOMAS CHISHOLM : Je crois que l'honorable ministre des Finances se rend compte de la situation. L'obstruction ne se fait pas seulement dans cette Chambre, mais devant le comité des comptes publics et ce sont les honorables membres de la droite qui la font. Naturellement, ils s'en défendent ; mais qui a jamais entendu un prévenu à la barre avouer son crime, s'il croit pouvoir répondre victorieusement aux charges élevées contre lui ? Mais le fait est que la preuve dépend du Gouvernement et qu'il refuse de déposer les pièces justificatives que nous avons droit d'avoir. Dans toute association de bienfaisance les officiers sont obligés de montrer les pièces justificatives au vérificateur. C'est la même chose dans nos conseils municipaux de cantons et de comtés, et certes, dans le corps législatif le plus important de tout le pays, nous avons aussi le droit d'avoir les pièces justificatives.

Je veux maintenant toucher à une autre question. J'ai dans mes mains le "Eastern Chronicle" du vendredi, 28 février :

Lettre de sir Hibbert Tupper.
Vancouver (C.-A.), 14 février 1908.

Mon cher rédacteur,—La justice est un bijou rare. Dans votre numéro du 7 février vous avez un article intitulé: "Comparaisons", dans lequel vous dites:

Puis MM. Tupper et Thompson, représentaient le Canada dans la commission de la mer de Behring à Paris, en 1892-93. Tous deux étaient chacun accompagné d'un secrétaire particulier et ils avaient aussi un messager. Ces conservateurs économes dépensèrent à cette occasion $22,455.04, et il est bon de remarquer que Tupper était en même temps l'agent du gouvernement anglais et qu'en outre de la somme de $6,816.54 qui était le chiffre de ses dépenses et de celles de son secrétaire particulier, Tupper reçut du gouvernement anglais en sa qualité de représentant, une autre somme couvrant toutes ses dépenses.

Il y a quelque temps il m'a déplu de lire qu'un ministre de la couronne à Ottawa, qui étant serré de près au sujet de son compte de dépenses, s'était oublié jusqu'au point de

faire les assertions trompeuses et incorrectes sur lesquelles vous avez basé votre article. Je lui ai adressé immédiatement la lettre suivante :

Cher monsieur,—J'ai lu avec surprise votre réponse à la page 1799 de l'édition non revisée du hansard du 23 janvier 1908. Ce que vous y dites au sujet de mes dépenses comme agent est absolument inexact. Je n'étais pas "aussi agent." J'étais agent de Sa Majesté seulement dans cette question, et je n'ai rien eu à faire comme ministre de la Marine au sujet des $4,428.95.

"Le Canada s'est engagé à payer les dépenses de l'agent de Sa Majesté. L'Angleterre ne m'a rien payé pour dépenses ou autrement. C'est le comptable du gouvernement anglais qui a payé directement les représentants de l'Angleterre. Il ne m'est pas passé de l'argent par les mains. Le plus clair de l'affaire, c'est que j'ai perdu cette année-là mon indemnité parlementaire, pendant que j'agissais comme agent, et je n'ai pas reçu d'indemnité ni du gouvernement anglais ni du gouvernement canadien, et je n'en ai pas demandé non plus.

"Sur quelle autorité alors, je vous le demande, vous êtes-vous basé pour faire une assertion aussi erronnée?"

Je n'ai reçu jusqu'à présent aucune réponse à ma lettre, mais je constate que la calomnie fait l'œuvre qu'on voulait lui faire faire sans doute.

Votre tout dévoué,

(Signé): CHARLES HIBBERT TUPPER.

M. TAYLOR : Nous attendons maintenant une réponse de la part du ministre qui a fait cette assertion. Le parti conservateur n'a pas fait de tripotage. Si quelqu'un en a fait, ce sont les membres du Gouvernement actuel.

M. ARMAND LAVERGNE : Je demande un rappel au règlement. L'honorable député n'a pas le droit d'accuser aucun membre de cette Chambre de "tripotage".

Le PRESIDENT (M. Galliher) : Bien que je sois d'avis que ce terme soit parlementaire d'une façon générale, je ne crois pas que l'on puisse l'appliquer à un membre en particulier.

M. TAYLOR : Monsieur le président, j'en appelle de votre décision à M. l'Orateur.

(Son Honneur l'Orateur prend le fauteuil.)

M. l'ORATEUR : Le président a décidé qu'il était contraire au règlement d'appliquer le mot "tripotage" à un membre en partilier de cette Chambre.On en appelle de cette décision à l'Orateur. Je décide que la décision du président doit être confirmée.

Quelques DEPUTES : Nous en appelons à la Chambre.

(La décision de M. l'Orateur, mise aux voix, est confirmée.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lefurgey, |
| Armstrong, | Macdonald, |
| Aylesworth, | McCool, |
| Barker, | McIntyre (Perth), |
| Barr, | McIntyre (Strathcona), |
| Beauparlant, | McKenzie, |
| Bergeron, | McLean (Queen), (I.P.-E.), |
| Black, | McLean (York-centre), |
| Boyce, | Marcile (Bagot), |
| Boyer, | Marcil (Bonaventure), |
| Brodeur, | Michaud, |
| Bureau, | Miller, |
| Caldwell, | Northrup, |
| Carney, | Oliver, |
| Caron, | Pardee, |
| Cash, | Paterson, |
| Chisholm (Huron), | Pickup, |
| Clare, | Pringle, |
| Clarke, | Proulx, |
| Clements, | Roche (Halifax), |
| Copp, | Roche (Marquette), |
| Devlin, | Ross (Cap-Breton), |
| Dubeau, | Savoie, |
| Dugas, | Schaffner, |
| Fielding, | Sifton, |
| Finlay, | Sinclair, |
| Fisher, | Smith (Nanaïmo), |
| Fortier, | Smith (Oxford), |
| Foster, | Sproule, |
| Gauvreau, | Staples, |
| Graham, | Stewart, |
| Greenway, | Talbot, |
| Hughes (Victoria), | Templeman, |
| Hunt, | Tolmie, |
| Jackson (Elgin), | Turcotte, |
| Jackson (Selkirk), | Turriff, |
| Johnston, | Watson, |
| Lake, | White, |
| Lapointe, | Wilson (Lennox-et-Addington), |
| Laurier (sir Wilfrid), | Wilson (Russell), |
| Lavergne (Drum.-et-Arth.), | Wright (Muskoka)—84. |
| Lavergne (Montmagny), | |
| Law, | |

ONT VOTE CONTRE :

M. Lewis.—1.

M. TAYLOR : L'honorable député de London (M. Beattie) n'a pas voté.

M. SPROULE : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) n'a pas voté.

M. BEATTIE : J'ai pairé avec l'honorable député d'Algoma (M. Dyment).

M. TAYLOR : Chaque fois que le premier whip du Gouvernement n'assiste pas à la séance, il est entendu avec lui que je ne vote pas.

L'hon. M. FIELDING : De quel côté aurait voté mon honorable ami ?

M. l'ORATEUR : Je déclare que la décision du président est confirmée.

M. TAYLOR : Je croyais que les amis du Gouvernement voulaient prendre un peu d'exercice.

(La Chambre se forme de nouveau en comité général.)

L'hon. M. FOSTER : Grâce à la bienveillance de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries on m'a remis le rapport de l'historiographe. J'ai entre les mains un trésor que personne n'a encore ni vu ni connu. C'est un document écrit dans une langue que je ne connais pas suffisamment pour la lire couramment en manuscrit. Le document est écrit en français et bien que je sois très curieux de savoir ce qu'il contient et que je désire aussi beaucoup que cette Chambre sache ce qu'il dit, je me vois dans l'obligation de demander au sous-greffier de vouloir bien le lire pour moi à cette Chambre. Je ne connais pas de personne plus capable que lui de le faire, et je serai très heureux de lui remettre le document et de lui demander de vouloir bien le lire en anglais, afin que nous puissions savoir ce que contient la relation de l'historien. Le seul moyen de goûter l'amande, c'est de prier M. le sous-greffier de casser lui-même la noix.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne crois pas que ce document ait été mis devant la Chambre d'une façon régulière, mais je serais très heureux d'en déposer une copie. Mon honorable ami (M. Foster) désirait tellement voir le rapport de l'historiographe qu'il ne voulait pas attendre qu'on lui en fasse faire une copie, et j'ai pensé que je lui donnerais l'original afin de lui prouver que le document existait, ainsi que je lui avais déclaré.

Pendant que nous sommes sur cette question, je me permettrai d'appeler l'attention de l'honorable député sur un petit incident qui a eu lieu hier soir. Il a dit que j'avais " dérobé " à un crédit une certaine somme et que j'avais appliqué l'argent à d'autres fins. L'honorable député connaît parfaitement les faits. La Chambre avait voté un crédit pour un brise-glace. Il me fallait traverser en Europe pour étudier la question des brise-glace, et nous avons pris sur ce crédit la somme nécessaire pour payer mes dépenses de voyage. Mon honorable ami a dit que c'était mal, que c'était un " vol " ; c'est le langage dont il s'est servi à mon égard. Il a dit que j'avais " dérobé " l'argent de ce crédit et que je l'avais appliqué à d'autres fins.

J'ai appelé ce matin son attention sur le fait que peut-être il s'était rendu coupable de la même faute il y a quelques années. L'honorable député a pris, en 1890-91, $954.08, non pas sur le crédit voté pour dépenses casuelles, non pas sur le crédit général pour les dépenses de voyage, mais il a pris cette somme sur le crédit des agences commerciales. Il n'est pas plus permis d'appliquer l'argent voté pour les agences commerciales à des dépenses de voyage qu'un crédit pour les brise-glace. C'est mon honorable ami, le ministre des Douanes (M. Paterson) qui, à cette époque a appelé l'attention de la Chambre sur cette question et je veux la rappeler au souvenir de l'honorable député de Toronto-nord. Je lui citerai ce qu'il a dit alors et peut-être qu'il trouvera quand il aura lu ce passage que l'expression " dérobé " n'est pas une expression bien convenable. Dans le hansard du 18 mars 1892, je trouve ce qui suit :

M. PATERSON (Brant) : A la page B—91, je vois que $1,400 de dépenses imprévues sont imputées aux agences commerciales. Quels ont été les frais de la mission à la Jamaïque?

M. FOSTER : Oui ; la mission des Antilles et la mission à Washington. Les frais du voyage à Washington, cette année, seront aussi imputés sur les agences commerciales.

M. PATERSON (Brant) : Ce n'est pas l'affectation de ce crédit, n'est-ce pas ?

M. FOSTER : Les fins du crédit n'ont jamais été entièrement remplies, bien qu'elles le soient maintenant. Mais vu que nous n'avions pas d'excédent dans le crédit proprement dit, j'ai cru qu'il était aussi bien de prendre cet argent sur celui-là.

M. McMULLEN : Je remarque que bien que les frais de voyage du ministre des Finances à Washington soient imputés aux agences commerciales, ceux de sir Charles Tupper sont imputés aux frais divers. Quelle en est la raison?

M. FOSTER : Peu importe le crédit auquel ces frais sont imputés du moment que l'argent sort de la même caisse.

J'espère que l'honorable député retirera le mot " dérobé."

L'hon. M. FIELDING : Je crois que nous devrions abolir le hansard.

M. SPROULE : Je ne crois pas que nous en soyons encore arrivés au point de dire avec raison que le tort de l'un fait le droit de l'autre. Si c'était mal dans un cas, c'est mal dans l'autre. Mais parce que l'on apporte devant cette Chambre un précédent, cela ne rend pas l'acte meilleur ou pire. Si l'acte était mauvais alors, il l'est aujourd'hui. Je prétends qu'il était mauvais.

L'hon. M. FIELDING : Voit-on dans le hansard que lorsque l'honorable député de Brant (M. Paterson) parlait ainsi dans cette Chambre, mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) a dit que l'acte était mauvais?

M. SPROULE : Je ne le sais pas.

L'hon. M. FOSTER : Je ne veux pas chercher me dérober. Je vais attaquer la question de front. D'abord, en examinant à la hâte les pages du hansard, je vois que l'on critiquait très vivement à cette époque les actes du Gouvernement, et si ma mémoire me sert bien, ces critiques étaient faites par les députés qui appartenaient au parti libéral et que l'on considérait comme les représentants de la véritable doctrine libérale. Je vois qu'un de ces députés est M. Paterson, de Brant. Si je ne me trompe, ce M. Paterson, de Brant, qui, en 1892, critiquait si fortement cette méthode de prendre de l'argent voté pour une certaine fin et l'appliquer à une autre, est aujourd'hui ministre des Douanes et est le col-

lègue de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Or, lorsqu'un libéral aussi prononcé et qui exposait avec tant de force en 1892 les principes libéraux, siège aux côtés du ministre de la Marine et des Pêcheries en 1907, et permet à ce ministre de la Marine et des Pêcheries de prendre des milliers de dollars d'un crédit pour les employer à des fins entièrement différentes de celles pour lesquelles le Parlement les a votées, je suis porté à conclure que soit que sa première critique si sévère de ce changement dans l'application d'un crédit voté pour un objet, mais employé à d'autres fins, a perdu de sa force, ou il a auprès de lui un collègue ayant une tête assez forte pour ne pas se laisser influencer par cette ancienne doctrine libérale. Il est donc évident que le ministre des Douanes a renié ses principes de 1892 et a permis à son collègue en 1907 de faire ce qu'il disait être absolument mauvais alors. Je suis dans une situation différente. En 1892, n'ayant pas de crédit pour dépenses imprévues, j'ai été forcé par les circonstances de faire un léger virement de fonds, mais pour un objet de même nature.

Je déclare que ce n'est pas bien, et c'est toujours ce que j'ai pensé. Je suis beaucoup plus vieux aujourd'hui que je ne l'étais alors. L'acte, bien qu'il ne fût pas criminel, aurait pu être fait d'une manière différente, et je dis que depuis 1892 j'ai avancé, tandis que, je regrette beaucoup de le dire, le ministre des Douanes a fait un pas en arrière. Mais je ne permettrai pas au ministre de la Marine et des Pêcheries de se servir de mes actes d'il y a dix ou quinze ans passés pour défendre ce que je crois aujourd'hui être mal et ce que j'ai condamné chez lui. Je crois être plus sage aujourd'hui que je ne l'étais alors, et je désire que mon honorable ami le ministre des Douanes nous donne maintenant les raisons pour lesquelles il se dément.

L'hon. M. PATERSON : Je ne crois pas m'être démenti. Je n'ai jamais exprimé d'opinion sur la question. Je ne crois pas avoir jamais été surpris à faire une chose et ensuite la condamner en termes aussi véhéments que l'a fait l'honorable député (M. Foster), une chose qu'il disait être parfaitement légitime et qu'il a faite lui-même. Je n'ai pas lu le hansard, mais d'après les paragraphes que j'en ai entendu citer par mon honorable ami, je crois que tout ce que j'ai fait, c'est que lorsque la question est venue devant la Chambre, j'ai appelé son attention sur la conduite de mon honorable ami et je lui ai demandé s'il était bien d'agir ainsi. C'est tout ce que j'ai fait. Je n'ai pas dit : Vous avez volé. J'ai demandé simplement si mon honorable ami avait le droit ou non d'employer le crédit de cette façon, et qu'il a admis franchement que c'était parfaitement juste et raisonnable, parce que l'argent sortait de la même caisse et que cela ne faisait de tort à personne. Je n'ai pas insisté alors davantage.

Mon honorable ami devrait s'excuser humblement du langage dont il s'est servi. J'aurais considéré de mon devoir de m'excuser, si j'avais employé des termes à l'adresse d'un honorable député comme ceux dont s'est servi mon honorable ami, si j'avais fait la même chose qu'il critique.

Je croirais avoir perdu dans une grande mesure le respect de cette Chambre si je blâmais un collègue pour un acte de ce genre en l'accusant d'avoir volé de l'argent. Pas un parmi nous n'est exempt d'erreur, mais ces choses peuvent s'excuser entre gentilhommes. Si l'honorable député disait: J'ai fait la même chose moi-même et je regrette de m'être permis des paroles que j'ai prononcées et je désire les retirer, il pourrait, nul doute, se réhabiliter dans l'estime des membres de cette Chambre, mais tant qu'il ne le fera pas, il sera dans une situation fort équivoque.

L'hon. M. FOSTER : Au moment où je quittais la Chambre pour aller prendre mon lunch, le ministre de la Marine et des Pêcheries donnait lecture d'une liste des dépenses de voyage que j'avais fait pendant que j'étais ministre. Je l'ai écouté attentivement, et bien que je n'aie pas devant moi tous les chiffres, autant que je me le rappelle, l'honorable ministre a voulu faire croire que les dépenses étaient très extravagantes. Je crois que la liste lorsqu'on l'examinera en détail, prouvera tout le contraire. Pendant que j'étais ministre, mes dépenses de voyage se sont élevées en moyenne, de $400 à $600 par année ; dans quelques cas, elles ont été de $1,600, deux fois, je crois. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit que dans deux cas j'avais détourné un crédit de ses fins pour l'appliquer à d'autres. Un de ces cas était celui des agences commerciales. Je suis d'avis tout différent. Ce n'était pas un virement de fonds, car j'étais chargé d'aller visiter les Antilles pour y établir des agences commerciales. J'ai fait le voyage en amenant avec moi mon secrétaire particulier. Nous sommes allés à New-York, avons pris nos billets de passage, les avons payés, et avons visité chacune des Antilles dans un voyage qui a duré deux mois. Nous sommes allés jusqu'à Trinidad, avons eu des conférences avec les gouvernements et les chambre de commerce dans presque chacune de ces îles, et nous sommes revenus à Ottawa. Les dépenses de ce voyage se sont élevées à environ $950. Avant cela, nous n'avions pas d'agences commerciales. C'est un plan que j'avais conçu et que j'ai mis à exécution lorsque j'ai été ministre. J'ai établi plusieurs agences pendant ce voyage. Je n'hésite aucunement à dire que j'avais raison d'employer l'argent comme je le faisais. L'autre liste de dépense dont le ministre a donné lecture concernait le voyage à Washington, et il paraîtrait que dans ce cas-là ces frais de voyage ont été empruntés au crédit des agences commerciales.

L'hon M. BRODEUR : Et des dépenses casuelles.

L'hon. M. FOSTER : Il est permis d'employer de cette façon le crédit voté pour dépenses casuelles. Pour ma part, je ne trouverai pas de faute à employer une partie de ce crédit pour payer les frais d'un voyage qu'un ministre serait tout à coup appelé à faire dans l'intérêt du pays.

Tel fut le motif de notre voyage à Washington et l'argent, j'imagine, fut pris en partie sur les crédits affectés aux dépenses imprévues et le solde sur le montant voté pour les agences commerciales. Etait-il convenable de toucher aux crédits votés pour les agences commerciales et de les employer pour payer des frais de voyage? C'est une question que l'on peut discuter. Le procédé le plus régulier de pourvoir aux dépenses de voyage, c'est de mettre à contribution les crédits pour les cas fortuits. Pourtant, si durant l'année un voyage inattendu est fait sans qu'on puisse pourvoir à ses dépenses au moyen des crédits pour cas fortuits, alors, je suis d'opinion que les crédits pour dépenses imprévues peuvent être utilisées s'ils sont disponibles ; s'ils ne le sont pas, on peut trouver quelque autre moyen.

L'hon. M. PATERSON : Vous ne pensiez pas ainsi à l'époque.

L'hon. M. FOSTER : Alors je défendais mes crédits contre les critiques de mon honorable ami.

L'hon. M. BRODEUR : Si mon honorable ami veut lire le hansard, il verra qu'il a déclaré que cela ne faisait aucune différence parce que l'argent sortait de la même poche.

L'hon. M. FOSTER : Il s'agissait de voter l'item suivant :

Dépenses imprévues du ministère des Finances et du conseil de la Trésorerie, $9,000.

Voici ce qui a été dit :

M. McMULLEN : Je vois que l'année dernière la somme considérable de $5,400 a été dépensée en frais de voyage.

M. FOSTER : Oui, l'année dernière, ces frais ont été considérables ainsi qu'on le voit à la page B-90. Je citerai les principaux items. Il y a les frais de voyage du sous-ministre qui a été en Angleterre dans le but de contracter un emprunt temporaire. Il y a aussi les frais de voyage de l'inspecteur et de l'inspecteur-adjoint des banques d'épargnes qui sont obligés de parcourir toutes les parties du pays. Les dépenses du surintendant des assurances y sont comprises, bien qu'elles ne soient pas imputées finalement au fonds consolidé, étant payées par les compagnies elles-mêmes. Puis, il y a les frais de voyage du ministre en personne lesquels sont très élevés cette année.

J'étais alors ministre des Finances.

M. DAVIES (I.P.-E.) : L'honorable ministre ne se propose pas de faire un autre voyage aux Antilles.

M. FOSTER : Non. Je ne crois pas que les dépenses sont extravagantes si vous considérez la distance de milles parcours et la longueur du temps employé.

Le fait est qu'après cette explication, il n'y a eu aucune critique des dépenses aux Antilles, car il n'y avait pas de motifs raisonnables pour en faire et il semble qu'elles ont été prises sur les crédits des dépenses imprévues de mon propre département, le ministère des Finances. Ensuite M. Paterson a dit :

M. PATERSON (Brant) : A la page B-91, je vois que $1,400 de dépenses imprévues sont imputées aux agences commerciales.

Il semblait d'après cela, que la somme a été considérée comme une dépense imprévue et elle a été portée comme crédit afférent aux agences commerciales. De sorte qu'en réalité il n'y a pas eu de vote relatif aux agences commerciales. Je pensais autrement quand mon honorable ami a donné lecture du passage.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a eu un vote pour les agences commerciales et l'argent a été pris à même le crédit voté.

L'hon. M. FOSTER : J'admettrais que le vote a été relatif, en premier lieu, aux dépenses imprévues et qu'une partie du crédit a été réservé aux agences commerciales. J'ignore s'il y a eu un vote distinct pour les agences commerciales au crédit desquelles on a inscrit les dépenses du voyage de Washington. Ensuite M. Paterson a demandé :

Quels ont été les frais du voyage à la Jamaïque?

M. FOSTER : Oui, le voyage aux Antilles et le voyage à Washington. Les frais du voyage à Washington sont aussi imputés aux agences commerciales.

M. PATERSON (Brant) : Ce ne sont pas les fins de ce crédit, n'est-ce pas?

M. FOSTER : Les fins du crédit n'ont jamais été entièrement remplies, bien qu'elles le soient maintenant. Mais vu que nous n'avons pas d'excédent dans le crédit proprement dit, j'ai cru qu'il était tout aussi bien de prendre cet argent à même celui-là.

J'ignore si ce crédit était destiné aux dépenses imprévues ou aux agences commerciales et je n'ai pas l'intention de me condamner ou d'excuser quiconque jusqu'à ce que j'aie fait un examen de la question et vu quels étaient ces crédits. Quand j'aurai fait cela, j'expliquerai clairement à la Chambre ce qu'il en est.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a plus que cela.

L'hon. M. FOSTER : Alors je lirai plus loin :

M. McMULLEN : Je remarque que, bien que les frais de voyage du ministre des Finances à Washington soient imputés aux agences commerciales, ceux de sir Charles Tupper sont imputés aux frais divers.

S'ils sont imputés aux frais divers je ne vois pas que ce soit une faute. La discussion continue :

M. FOSTER : Peu importe le crédit auquel ces frais sont imputés, du moment que l'argent sort du même gousset.

Eh bien ! il n'y a rien là sur quoi le ministre puisse se baser pour tenter de me faire asseoir sur la même sellette que lui.

L'hon. M. BRODEUR : Je crois pourtant que l'heure est venue pour mon honorable ami, de retirer l'expression " voler " dont il s'est servi pour qualifier mon action.

L'hon. M. FOSTER : Laissez-moi citer un peu plus loin :

M. PATERSON (Brant) : Il est vrai que ce sont les deniers publics et sous ce rapport cela ne constitue pas une grande différence. Mais le crédit accordé aux agences commerciales était destiné à faciliter notre commerce étranger.

L'hon. ministre (M. Paterson) pensait à cette époque que la dépense aurait dû être payée avec le crédit régulier et j'estime qu'il était dans le vrai.

M. FOSTER : Dans ce cas, ces item sont parfaitement justes?

M. PATERSON (Brant) : Ce n'était pas l'objet du crédit. Cet objet était d'établir de nouvelles lignes de commerce, et le ministre ne devrait pas perdre cela de vue.

Mais j'ai donné des éclaircissements complets autant qu'il m'a été possible d'expliquer ce vote des crédits. Voici ce que j'ai déclaré hier soir—page 4246 du hansard (V. A.) :

M. FOSTER : C'est très vrai.

Le ministre s'est présenté devant la Chambre et il a expliqué qu'il se proposait de se livrer à des recherches dans son administration, quant aux meilleures méthodes de tenir la comptabilité; il a demandé à la Chambre de voter dans ce but un crédit et on lui vota $25,000. Le ministre avait raison alors. Il a dépensé les $25,000, mais au lieu de s'adresser à la Chambre et de lui demander un crédit supplémentaire, il prit, de propos délibéré, plus de $25,000 à un autre crédit accordé pour un usage tout différent. . .

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami (M. Foster) fait erreur. Le débat, au cours duquel il m'a accusé d'avoir volé une sertaine somme d'argent à un crédit pour l'appliquer à un autre usage, avait lieu sur mes dépenses de voyage et non pas au sujet des dépenses des experts-comptables.

L'hon. M. FOSTER : Je lis ce que je trouve :

. . . prit plus de $25,000 à un autre crédit accordé pour un usage tout différent, le crédit relatif au chenal des navires, afin de compléter le crédit spécial de $25,000. Je demande à tout ministre de la couronne s'il recommande la mise en pratique de moyens semblables. De pareils procédés viennent en conflit immédiat avec l'octroi des subsides par le Parlement. Le ministre n'avait pas le droit de voler à même un autre crédit pour continuer l'œuvre d'une idée pour laquelle il avait obtenu son premier crédit.

C'est là l'expression aussi forte dont j'ai fait usage. Le ministre a essayé hier soir et de nouveau aujourd'hui de donner à entendre que je l'avais accusé de voler de l'argent. Mais cela diffère complètement de mon affirmation. Toutefois, je suis assez franc pour dire que j'aurais pu me servir d'une expression qui aurait été moins offensante que le mot " voler ". J'aurais pu dire " transférer ". Mais l'intention que j'avais, était absolument la même que si je m'étais servi du mot " transféra " d'un crédit et utilisa l'argent pour un objet distinct qui n'avait pas été prévu. Si le ministre voit là quelques objections, je retirerai l'expression franchement et entièrement. En considérant le mot, maintenant qu'il est imprimé, il me fait l'effet d'être un peu trop fort. Si je devais m'en servir encore, après quelques minutes de sang-froid, je dirais " transférer " au lieu de " voler ".

Mon honorable ami sait bien que je n'ai pas fait usage de cette expression dans le sens offensant de prendre de l'argent pour son usage personnel à même un crédit, mais bien de prendre une somme d'argent consacrée à un crédit pour l'affecter à une autre dépense—affectation mauvaise. Je désire m'en tenir à ma déclaration, mais je présente des excuses pour une expression trop forte, bien qu'appliquée à la signification exacte de l'opération qui a eu lieu. J'aime à croire, maintenant, que tout est éclairci par les explications que j'ai données.

M. DEVLIN : C'est la quatrième session à laquelle j'assiste dans cette Chambre et je n'ai jamais vu l'honorable député de Toronto (M. Foster) dans la situation où il s'est mis cet après-midi. Nous, les représentants de la province de Québec, nous sommes accusés de soulever des préjugés de race parce que nous accourons à la défense du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) dans le débat soumis actuellement à la Chambre. Nous agissons ainsi parce que nous savons combien le ministre est honnête et son honnêteté est trop bien connue dans le pays pour qu'on puisse faire de semblables supposition à son égard. De ce côté de la Chambre nous avons entendu avec une peine extrême les expressions dont on a fait usage hier—accuser le ministre d'avoir " volé " l'argent d'un crédit pour l'appliquer à un autre. J'adresse mes félicitations à l'honorable député de Toronto-nord pour la déclaration franche qu'il a faite, affirmant que dans un moment de plus grand sang-froid il aurait employé le mot plus convenable de " transférer ". J'aimerais voir l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) retirer avec le même courage les expressions dont il s'est servi à l'égard de l'honorable ministre.

M. SPROULE : J'ai dit que l'administration du ministère était pourrie.

M. DEVLIN : L'honorable député a dit que certain mobilier avait disparu des ap-

partements de l'Orateur. Ne déclarera-t-il pas qu'il a fait cette affirmation dans la chaleur du débat ?

M. SPROULE : J'ai dit que des personnes à l'emploi du ministère s'étaient fait payer $5 par jour pour frais de pension quand elles ne payaient que $1 par jour et que nous n'avions pas de pièces justificatives. J'ai montré que cela cadrait bien avec les achats faits par Merwin et Brooks quand ils réalisaient des profits de 250 p. 100. J'ai dit que des affaires semblables prouvaient que l'administration du ministère était pourrie. J'estime que c'est l'expression la plus offensante que j'aie employée, si tant est qu'elle fut offensante. Quant aux meubles des appartements de l'Orateur—je ne me souviens pas d'avoir employé le mot meubles—je crois avoir dit " subsides ". J'ai déclaré que j'avais été informé d'une manière digne de foi que certains objets avaient disparu et j'ai demandé s'ils avaient été emportés comme souvenir ou si l'on pouvait dire ce qu'ils étaient devenus. Je n'ai pas dit que l'honorable ministre (M. Brodeur) les avait emportés.

Je suis un peu dans la position de l'orateur éthiopien—un célèbre orateur, tout comme mon honorable ami de Wright (M. Devlin). Ses discours étaient généralement très applaudis. Mais un beau jour, il parut devant son auditoire avec sur la figure un emplâtre très significatif. En toute justice, dit-il, il convient que j'explique à cet intelligent auditoire comment il se fait que je parais ici dans un pareil état. Je parle généralement là où je suis connu et où ma réputation m'assure un accueil favorable, et d'ordinaire, de chaleureux applaudissements accompagnés de bouquets me sont prodigués à tel point que mon estrade ressemble à un véritable parterre . . .

M. DEVLIN : Je soulève un point d'ordre.

M. SPROULE : Je vais retirer une déclaration si l'honorable député me le permet.

M. DEVLIN : Je crois que le temps de la Chambre est trop précieux pour qu'on l'emploie à écouter des anecdotes.

M. SPROULE : L'orateur poursuivit: Hier soir, j'ai parlé où je n'étais pas connu. J'ai provoqué beaucoup d'enthousiasme, de sorte que les gens sont sortis pour aller acheter des bouquets. Mais le fleuriste n'était pas là, de sorte qu'ils ont acheté autre chose, y compris des œufs, qu'ils ont commencé à lancer au hasard. Malheureusement l'un de ces œufs m'a frappé à l'endroit où vous voyez cet emplâtre. Et j'ai dans mon gousset un billet de $2 qui dit que la poule qui a pondu cet œuf n'était pas saine. Je dis que le ministère qui a pondu ces œufs n'est pas sain.

M. DEVLIN : C'est là une fort jolie histoire, mais elle a été très mal racontée. Or, pour en revenir au député de Toronto-nord, lorsque, dans le but d'empêcher de voter des fonds pour des fins nécessaires, il est obligé de venir en cette Chambre porter une accusation de vol contre le ministre de la Marine et des Pêcheries . . .

L'hon. M. FOSTER : Je soulève un point d'ordre. Je n'ai pas, dans le sens indiqué par les mots dont se sert l'honorable député, accusé de vol le ministre de la Marine et des Pêcheries ni aucun autre membre de cette Chambre. Je proteste contre cette expression et je demande qu'elle soit retirée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : La règle veut que la déclaration d'un honorable député soit acceptée.

M. DEVLIN : Je m'incline devant la décision du président, et je désire citer le hansard (V.A.) page 4246 où je trouve les mots suivants employés par le député de Toronto-nord :

Je demanderai à tout ministre de la couronne, s'il recommande ceci comme une ligne de conduite à suivre. Pareille manière d'agir ébranle la base même des crédits parlementaires. Le ministre n'avait aucun droit de voler à même un autre crédit pour suppléer aux besoins d'une administration extravagante du service désigné dans son premier crédit.

Je cite encore le hansard à la page 4123 :

Il y a plus. D'après les renseignements que nous avons, et tous les renseignements n'ont pas encore été produits—le ministre lui-même a l'habitude de retirer de fortes sommes et de les garder dans sa poche durant des mois, de s'en servir pour ses propres besoins, et de les rembourser lorsqu'il en est requis par le département de l'auditeur général.

Maintenant j'attire l'attention de l'honorable député de Toronto-nord sur le fait qu'il accuse de vol le ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. FOSTER : Je proteste contre cela. Je répondrai à cet honorable député ou à tout autre qui interprétera ces paroles dans ce sens. J'ai dit à la Chambre aujourd'hui ce que j'ai voulu dire par cette déclaration. Si l'honorable député veut citer toutes mes paroles au lieu de n'en citer qu'une partie, je n'y aurai pas d'objection, mais sa manière de citer mes paroles est de nature à faire croire que j'ai accusé le ministre de vol personnel. Je m'oppose à cette manière de lire mes remarques. Je demande la décision du président à ce sujet et je le ferai chaque fois que l'on fera cette déclaration.

L'hon. M. BRODEUR : Afin de rendre la chose plus claire, je suppose que l'honorable député n'aura pas d'objection à retirer les expressions dont il s'est servi à mon sujet dans la citation qui a été lue ?

L'hon. M. FOSTER : J'ai fait au ministre une déclaration franche et sincère et je lui ai dit, comme il le sait très bien, que le mot était trop vif et qu'à tête reposée, au lieu de

me servir de ce mot, je me servirais du mot "transférer". Je ne saurais aller au delà.

L'hon. M. BRODEUR : Mon honorable ami m'accuse d'avoir pris de l'argent dans le coffre public et de m'être servi durant des mois de cet argent pour mes propres besoins laissant à entendre au public que je m'en suis servi pour moi personnellement tandis qu'en réalité je l'ai utilisé pour la service public. Je crois que l'honorable député devrait également retirer cela.

L'hon. M. FOSTER: Cela est revenu sur le tapis et j'ai répété que l'expression dont je me suis servi était un peu trop vive et que tout ce que j'avais voulu dire c'était que le ministre a pris un certain montant d'argent, beaucoup plus, je crois, qu'il n'avait eu l'intention de dépenser et que, des mois après, il a remboursé cet argent. J'ai dit que durant ce temps l'argent est resté quelque part, soit à son compte de banque, soit dans son gousset. Voilà ce que j'ai voulu dire lorsque j'ai dit, pour des besoins personnelles.

M. DEVLIN : Dois-je comprendre alors que l'honorable député de Toronto-nord retire les expressions dont il s'est servi dans ses discours lorsqu'il a accusé de malversation le ministre de la Marine et des Pêcheries? S'il ne le fait pas je vais être forcé de continuer. L'honorable député de Toronto-nord semble très mécontent de la manière dont ses paroles ont été interprétées. Il n'aime pas que l'on dise qu'il s'est servi du mot "voler" ni du mot "vol." Je demanderai à l'honorable député de Toronto-nord de consulter quelques-uns des avocats qui siègent près de lui afin qu'il lui donne leur définition du mot "vol" et qu'ils lui disent si le mot n'est pas impliqué dans les expressions dont il s'est servi au sujet de la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries en disant qu'il a pris de l'argent à même un crédit alors qu'il n'avait pas le droit de le faire et qu'il a mis cet argent dans sa poche.

M. SPROULE : Je soulève un point d'ordre. Je demande votre décision sur la question de savoir si, après qu'un honorable député a expliqué le sens dans lequel il s'est servi d'une phrase et lorsqu'il déclare qu'il n'avait pas l'intention de parler de vol personnel, lorsqu'il a en ce sens retiré la phrase, un honorable député peut encore régulièrement tenter d'établir le fait même que l'honorable député de Toronto-nord a nié ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Voici ce que Bourinot dit à ce sujet :

Ce qu'un député dit pour s'expliquer—que cela s'applique aux mots ou à l'interprétation de son discours—doit être considéré comme avéré et ne doit pas être ultérieurement révoqué en doute.

Les mots dont il prétend s'être servi doivent être considérés comme étant les mots qui ont été réellement prononcés; et le sens dans lequel il dit qu'il les a employés doit être considéré comme le sens qu'ils doivent avoir dans le débat. Si un député désavoue l'usage de mots qui lui sont attribués et qui ont provoqué des objections, l'incident doit être considéré comme vidé.

M. DEVLIN : J'accepte votre décision, et je n'ai rien à ajouter, si ce n'est pour féliciter le député de Toronto-nord d'avoir si généreusement retiré toutes les accusations contre le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BERGERON : L'honorable député de Wright (M. Devlin) a dit il y a quelques instants certaine chose qui m'engage à prendre part à cette discussion. Si j'ai bien compris l'honorable député il a dit que la critique qui se fait ici est dirigée contre le ministre de la Marine et des Pêcheries parce qu'il est Canadien français et qu'il vient de la province de Québec.

M. DEVLIN : Je n'ai jamais dit en cette Chambre que les accusations portées contre le ministre de la Marine et des Pêcheries ont été portées parce qu'il vient de la province de Québec. Ce que j'ai dit, c'est que ce serait une lâcheté de la part des honorables députés de la province de Québec, si nous laissions attaquer l'un de nos collègues comme l'honorable ministre a été attaqué en cette Chambre, sans avoir le courage de se lever pour le défendre.

M. BERGERON : J'ai entendu mon honorable ami dire que c'était une insulte contre Québec. On trouvera cela dans le hansard lorsqu'il sera imprimé. Ce n'est pas là une manière loyale de discuter cette question.

M. DEVLIN : Je ne désire pas que cela paraisse dans le hansard puisque je ne l'ai pas dit.

M. BERGERON : Je suis obligé de m'en rapporter à ce que dit mon honorable ami, mais je suis convaincu que les Débats démontreront que ce sont là les mots dont il s'est servi.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député est obligé d'accepter la parole de l'honorable député de Wright. Il n'est pas question des Débats.

M. BERGERON : Je l'accepte, mais lorsque les Débats nous arriveront demain, je suis certain de constater que je ne me suis pas trompé. Il n'y a aucun doute que de graves soupçons pèsent sur le ministère de la Marine et des Pêcheries, que ce ministère soit administré par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ou par d'autres. Nous savons qu'environ $50,000 ont été dépensés dans le but d'introduire un nouveau système de comptabilité dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. Le pays sera étonné d'apprendre que ce ministère, qui a été organisé depuis la Confédération, est dans un état tel qu'il en coûte $50,000 pour mettre ses comptes en ordre. Il n'est pas néces-

saire de mentionner les détails qui ont été portés à ma connaissance, et je n'ai pas besoin de répéter la déclaration à l'effet qu'on a payé de l'argent pour des dépenses qui n'ont jamais été faites ; que certains hommes ont reçu $4 par jour pour leur pension lorsqu'il ne payaient que $1. Des pièces justificatives qui devaient être produites à la Chambre n'ont pas été produites, et c'est ce qui cause le retard apporté à l'adoption de cet item.

L'hon. M. BRODEUR : Cette maison a présenté des réclamations pour une somme d'argent considérable, mais j'ai refusé de lui payer cette somme par suite du fait qu'elle n'a pas fourni les pièces justificatives convenables.

M. BERGERON : Naturellement, j'accepte la réponse de mon honorable ami, mais il y a une chose qu'il ne saurait nier, et c'est que les arrangements conclus entre mon honorable ami et Falconer étaient des arrangements verbaux, conclus en pleine rue, me dit-on.

L'hon. M. BRODEUR : Où mon honorable ami a-t-il appris cela ?

M. BERGERON : Je l'ai entendu dire en cette Chambre et cela n'a pas été nié.

L'hon. M. BRODEUR : Oh ! personne n'a pris cela au sérieux.

M. BERGERON : Mon honorable ami dit que cet arrangement a été conclu comme tout autre arrangement que vous pourriez faire avec un notaire, un avocat ou un médecin. S'il est vrai qu'aucun autre arrangement n'a été conclu avec Falconer, il faudra beaucoup de temps aux membres de la gauche pour voter les crédits que l'on refuse au ministère, parce que cela dénote beaucoup de négligence de la part de mon honorable ami.

Qu'est-il résulté de ce travail de M. Falconer ? Après avoir employé ces gens à inaugurer un nouveau système de comptabilité pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, est-ce qu'on n'y tient pas aujourd'hui les livres de la même manière qu'auparavant ? Le ministre a, hier soir, fait des insinuations tendant à faire croire à du mécontentement chez quelqu'un de son ministère. A-t-on voulu donner à entendre qu'un employé de son administration avait inspiré cette critique ? Aucun changement n'a été fait, et j'aimerais à savoir de mon honorable ami si, dans son ministère, les livres se tiennent différemment de ce qu'ils l'étaient.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, les choses ont été modifiées.

M. BERGERON : En ce cas, je serai bien aise d'entendre mon honorable ami donner tantôt ses explications. Ce sont là quelques unes des raisons qui ont obligé la gauche à critiquer un peu sévèrement le budget de l'honorable ministre. Je sais que la chose est ennuyeuse ; mais quand il siégeait de ce côté-ci de la Chambre nous nous rappelons tous. . .

L'hon. M. BRODEUR : Je résisterai très bien. Je n'ai pas dormi plus de deux heures en deux jours et deux nuits ; mais je puis encore tenir.

M. BERGERON : Je sais que mon honorable ami ne nous demandera pas grâce ; je le connais pour un lutteur ; mais je me souviens aussi—et j'ai de bonnes raisons de m'en souvenir, car j'occupais alors le fauteuil de l'Orateur suppléant—je me souviens que pendant des heures, du siège qu'il occupait de ce côté-ci de la Chambre, il a sans merci jeté le blâme sur notre conduite. Les membres de l'opposition ont tous raison de critiquer sévèrement les dépenses de ce ministère. Ce n'est pas mon honorable ami seulement que je blâme. Sans doute il répond constitutionnellement des autres ministres qui l'ont précédé.

Les pêcheries, qui, en 1896 avaient coûté $427,251, ont coûté en 1906 $968,702 ; soit une augmentation de 127 p. 100 en dix ans.

L'hon. M. BRODEUR : Quel est aujourd'hui par contre le chiffre du revenu ?

M. BERGERON : Ceci constitue un autre côté de la question, que mon honorable ami pourra traiter plus tard. Le service des phares et des côtes a coûté en 1896 $466,658 ; l'année dernière, $2,530,308 ; soit 443 p. 100 d'augmentation. Quant au service océanique et fluvial, il avait coûté en 1896 $181,452 ; l'année dernière, $1,013,083 ; ce qui fait une augmentation de 458 p. 100. La dépense totale, qui, pour ce ministère, avait été en 1896 de $1,074,761, a été portée en 1906 à $3,437,932 ; soit une augmentation 1,029 p. 100. L'expédition de l'"Arctic" a fait hier l'objet d'un débat qui a duré près de quatre heures, et je crois que bien des gens conviendront avec moi que cette expédition n'a pas été profitable si on tient compte de ce qu'elle a coûté.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député aura, je suppose, la justice de reconnaître que depuis 1896 le ministère de la Marine et des Pêcheries a dû prendre à sa charge le chenal du Saint-Laurent et les travaux hydrographiques, qui à eux seuls coûtent $1,500,000.

M. BERGERON : Ce que dit là mon honorable ami est parfaitement vrai. Il voudrait faire croire que cette énorme augmentation de plus de 1,028 p. 100 est due au transfert de ses services. Mais qu'il me permette de lui rappeler combien les travaux publics ont coûté au pays, nonobstant ce transfert.

En 1896, l'administration des travaux publics avait dépensé $1,299,769 ; l'année der-

nière malgré le transfert dont il vient d'être parlé, cette même administration a coûté au pays $7,484,716, soit une augmentation de 476 p. 100. Si mon honorable ami veut m'expliquer par le menu les causes de cette énorme augmentation, je me ferai un plaisir de l'entendre.

L'honorable ministre n'aime pas qu'on lui parle de l'expédition de l' " Arctic ". On avait dit confidentiellement à un membre de l'opposition que cela allait coûter dans les environs de $10,000, et voici que nous en sommes aujourd'hui au demi-million. Après les révélations de l'examen fait sous serment devant le comité des comptes publics, nous savons que cette dépense était inutile et inconsidérée. Le public sait qu'il ne saurait être trop curieux quand cette administration de la Marine et des Pêcheries demande que la Chambre lui vote de nouveau crédit.

Mon honorable ami peut bien n'en être pas responsable mais il n'en a pas moins été prouvé devant le comité des comptes publics que des intermédiaires ont fait jusqu'à 187 p. 100 de profits sur des fournitures livrées à son ministère. Je le regrette pour mon honorable ami car, nous sommes de la même race. Il accuse l'honorable député de Toronto-nord de désirer qu'il soit malade et de chercher à l'affaiblir dans sa santé. L'honorable député de Toronto-nord n'a jamais eu pareilles pensées, ni lui ni personne autre de ce côté-ci de la Chambre. Nous remplissons un devoir, et c'est un devoir pénible ; ce n'est un plaisir pour personne que de siéger ici cinquante ou soixante heures. Si mon honorable ami, quand il nous présente son budget avait soin de déposer en même temps sur le bureau tous les comptes, reçus et papiers quelconques qui peuvent éclairer la Chambre il aurait depuis longtemps le vote de tous ces crédits. Il est inutile de penser que c'est une affaire sérieuse que celle-ci : il ne s'agit pas de finesse, c'est une question de devoir. Si les chefs n'en viennent pas à une entente, laquelle pourrait s'effectuer sans que l'honneur de personne puisse être amoindri, nous nous séparerons à minuit pour recommencer mardi après-midi.

Je crois devoir dire que l'on a placé sur le bureau de mon honorable ami le député de Toronto-nord certains dossiers que l'on demandait depuis deux jours, et ces papiers étaient en français. J'ai toujours été exact à demander que tout document déposé devant la Chambre fût imprimé dans les deux langues. Ça été généralement pour la minorité française que j'ai eu à faire cette demande, mais la majorité anglaise a non moins d'intérêts à ce que ces papiers lui soient présentés en anglais, attendu que bon nombre de députés ici ne connaissent pas le français. L'honorable ministre doit savoir que pour obtenir ses crédits, il faut qu'il soumette tous les documents nécessaires à une discussion diligente des divers articles de son budget. Je prie donc mon honorable ami de faire ce qu'on lui demande ; qu'il se décide à présenter à la Chambre tous les comptes, reçus et papiers que requièrent les circonstances. S'il n'a pas ceux qui se rapportent à l' " Arctic " que nous étudions en ce moment, laissons cet article en suspens et qu'il en prenne un autre moins sujet à contestation.

L'hon. M. FIELDING : C'est ce que nous avons proposé.

Des VOIX : Non, un autre ministère.

M. BERGERON : N'importe quoi qui puisse mettre fin à cette querelle.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami fait là proposition qui est juste et raisonnable. Il conseille que nous prenions certains articles qui ne soient pas sujets à contestation, laissons celui-ci en suspens. J'ai moi-même suggéré la chose il y a déjà bien des heures, et après que nous aurons adopté deux ou trois articles du budget de l'honorable ministre, nous pourrons clore la séance. C'est une sage proposition que fait là mon honorable ami, et nous serons heureux d'y accéder.

M. BENNETT : Tout ce que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit hier soir pour défendre cette extraordinaire dépense a été qu'il y a certains endroits où des articles sont fabriqués pour son ministère, et qu'il a fallu faire venir ces comptables en vue d'établir une tenue des livres propre à constater le coût réel des susdits articles. Qu'est-il arrivé il y a deux ans dans Ontario quant il s'est agi des comptes de la prison centrale ? M. Hanna, en prenant charge du bureau, y a trouvé un état de chose quelque peu alarmant. Tout de suite il s'est assuré les services d'un comptable de premier ordre qu'il a fait venir des Etats-Unis.

Des VOIX : Très bien, très bien.

M. BENNETT : Oui, des Etats-Unis, nous trouvons dans les comptes publics de la province d'Ontario pour l'année 1907, à la page 15 cet article de dépense :

Thorne, L. E. C., services comme comptable à $200 par mois, $2,350; frais de voyage, $48.65, ensemble $2,398.65.

Quelles étaient les capacités de ce M. Thorne ? Il avait été comptable à Port-Huron (vis-à-vis Sarnia), d'une maison dont la production annuelle s'élevait à $1,120,000 c'est ce qui l'avait fait connaître à M. Hanna. Mettez-en regard d'une pareille production l'infime rapport de nos magasins de Sorel. Pour ces $2 398 la province d'Ontario a retiré du travail de ce comptable beaucoup plus que le gouvernement fédéral n'a obtenu des siens avec $50,000. Les membres de l'opposition à la législature de Toronto ont cru voir un scandale dans l'emploi de ce comptable, et ils ont demandé une enquête devant le comité

des comptes publics. Le rapport de cette enquête se trouve dans les journaux de la législature d'Ontario. L'interrogatoire à été conduit par M. A. G. Mackay, qui est aujourd'hui le chef de l'opposition, et qu'a-t-il pu établir ? Impuissant à faire voir que ce M. Thorne n'était pas un homme compétent, mais en même temps émerveillé de l'immense savoir dont ce dernier avait fait preuve dans le maniement des difficultés de toutes sortes que présentaient les livres, M. Mackay s'est vu contraint de s'en tenir à des questions enfantines, du genre de celles-ci :

D. Etes-vous sujet britannique ?—R. Non, monsieur.

D. Avez-vous prêté le serment d'allégeance? —R. Non, monsieur.

*M. MacKay:*

D. Entendez-vous le prêter, si vous demeurez au service de cette province?—R. Peut-être. Je ne sache pas que j'aie l'intention de rester bien longtemps au service de la province.

S'apercevant qu'il ne pouvait entammer la science de cet homme en comptabilité, M. Mackay prend une autre direction, il pose au témoin cette question :

D. Est-il vrai qu'au-dessus de votre pupitre dans le bureau où vous êtes, vous teniez un drapeau américain?—R. Non; je l'ai fait un temps, pendant une semaine peut-être—un petit drapeau long comme ça:

D. Quelqu'un vous a-t-il fait savoir qu'il trouvait cela répréhensible?—R. Non, personne.

*M. Hanna :*

D. Combien long avez-vous dit?—R. Un pouce, un pouce et demi à peu près.

Cette dépense dans Ontario était une dépense honnête, faite par un gouvernement honnête ; tandis qu'ici c'est avec suspicion que nous considérons le paiement à des comptables venus du dehors, d'une somme de $50,000, et cette suspicion vient de ce que personne ne croit que pareille somme ait jamais été payée, mais que pour la plus grande partie, elle est allée à des personnes encore inconnues.

M. TAYLOR : Le ministre n'a pas encore répondu à la question que lui a posée mon collègue, touchant l'emploi à faire de ce crédit.

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

## Reprise de la Séance.

M. WHITE : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat ; mais puisque le Gouvernement refuse de donner à l'opposition les renseignements voulus, je crois devoir présenter quelques observations à l'appui de l'attitude prise par les députés de la gauche, pour la défense des droits consacrés pour la Constitution. Nous avons fait au Gouvernement une offre qu'il n'avait aucune raison de repousser. Nous lui avons offert d'aborder l'étude du budget de tout autre ministère et de remettre à plus tard la délibération des crédits du ministère de la Marine, en attendant que le ministre dépose sur le bureau les documents que nous demandons et que nous avons droit d'obtenir. Le Gouvernement ayant refusé d'accéder à cette demande, nous sommes parfaitement autorisés par là même à faire respecter le principe consacré en droit constitutionnel qui veut que la Chambre ne soit pas tenue de voter de subsides, à l'égard desquels on refuse de donner des renseignements essentiels.

L'hon. M. FIELDING : Quelques instants avant la suspension de la séance, un député de la gauche nous a suggéré de remettre à plus tard la délibération de l'article à l'étude et d'adopter un ou deux articles du budget de la Marine, de nature non contentieuse, puis de clôre la séance. Si l'honorable député est disposé a acquiescer à la proposition faite par le député de Beauharnois, nous y souscrirons très volontiers.

M. SPROULE : Je ferai observer que voilà longtemps que nous nous efforçons de trouver ce moyen : c'est-à-dire, d'obtenir les renseignements voulus et alors d'expédier tous ces articles, ce que nous pourrions faire à brève échéance.

L'hon. M. FIELDING : Je tiens seulement à affirmer que nous souscrirons volontiers à cette proposition.

M. SPROULE : Je désire, pour le moment, citer les autorités en droit parlementaire, sur la question. Todd, dans son ouvrage sur le gouvernement parlementaire en Angleterre, dit :

Le ministre qui est chargé du devoir de représenter le ministère en faveur duquel on propose ces crédits donne d'abord au comité tous les éclaircissements voulus, pour le convaincre qu'il est à propos et expédient d'accorder ces crédits, puis il procède à proposer chaque crédit successivement.

Je tiens, d'abord, à faire observer que le ministre n'est pas ici, ce soir, pour donner les éclaircissements voulus, et que son sous-ministre est aussi absent, lui qui, d'ordinaire, est présent ici, pour donner les renseignements que le ministre n'est pas supposé posséder. Le Parlement ne suit donc pas la règle bien établie, tant en Angleterre qu'au Canada pour la délibération du budget. Au commencement de ce débat, j'ai demandé si quelque autre membre du cabinet était disposé à remplacer le ministre. Je n'ai pas obtenu de réponse. Il est d'usage que le ministre ait sous les yeux un tableau des crédits qu'il demande à la Chambre, indiquant les usages auxquels est affecté chaque crédit, son mode d'emploi ainsi que l'emploi fait du crédit voté dans le même but, l'année précédente. L'opposition a le devoir de poser toutes les questions, et d'obtenir tous les renseignements propres à l'éclairer sur l'emploi de ces crédits et la légitimité des

dépenses exécutées, et qu'elle est autorisée à voter le nouveau crédit demandé. La règle consacrée par l'usage n'a nullement été suivie, à l'égard de l'article en délibération.

On nous reproche d'enrayer la marche des affaires de la Chambre. On l'a déclaré et je le répète, l'opposition ne veut pas se montrer arbitraire. Que le ministre nous donne les explications qu'il peut donner. Sir Richard Cartwright, lorsqu'il siégeait ici, à titre de ministre, nous donnait tous les renseignements qu'il possédait, et lorsqu'il lui était impossible de nous éclairer davantage, il s'en remettait à la générosité de la Chambre. Aussi jamais ministre n'a mieux réussi que lui à faire adopter son budget. La même remarque s'applique au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui semble prendre un soin scrupuleux de s'informer des affaires de son département. Parfois je me demande si le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) manque réellement de lumières ou bien si, possédant les renseignements voulus, il refuse de les communiquer à la Chambre. On dirait qu'il compte en faire accroire à la Chambre, en lui refusant presque tous les renseignements. Je me figure, parfois, qu'il pourrait nous donner dix fois plus de renseignements, s'il le voulait. Je ne veux pas être injuste à son égard . . .

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M. Sproule) fait erreur. Je n'ai jamais refusé d'éclairer la Chambre. Il est arrivé, parfois, qu'en discutant un article, un député demanda un renseignement sur un autre item, et alors je l'ai prié de remettre sa question, jusqu'au moment où les fonctionnaires attachés au service sont présents et me donnent le renseignement voulu.

M. SPROULE : Nous sommes censés discuter le budget du ministre pour la dernière fois. Tout indique qu'on veut nous en imposer cette année, comme on l'a fait l'année dernière. Le ministre affirme qu'il ne refuse jamais de nous éclairer et je veux bien le croire. Seulement, il se trouve dans un dilemme et je ne vois pas bien comment il pourrait échapper à la conclusion de l'autre alternative : c'est qu'il manque de lumières voulues, chose qui n'est guère honorable chez un ministre. Etablissons le contraste entre son attitude et celle du ministre de l'Agriculture (M. Fisher).

Quant nous lui posons une question, il pérore une heure durant ; on dirait que ce ministre est une source intarissable de renseignements. Si quelquefois la marche du débat de son budget est entravée, c'est lui-même qui en est la cause ; mais même cette obstruction lui fait honneur dans une certaine mesure, puisqu'elle montre sa bonne volonté et l'empressement qu'il met à nous éclairer. Quant au ministre de la Marine et des Pêcheries, il ne nous donne jamais que des bribes d'information. Je conseillerais au ministre de prendre une journée de vacance qu'il consacrerait à étudier, avec le sous-chef, le cahier préparé à son usage pour l'étude de son budget. Je le répète, si nous nous opposons à l'adoption de ces crédits, c'est qu'on nous refuse les documents que nous demandons. Bien que je ne sois nullement autorisé à parler au nom de mes collègues de gauche, je crois, toutefois, me faire leur interprète en disant que si le ministre consent à déposer sur le bureau les documents demandés et à nous donner le temps de les étudier nous aurons bientôt expédié son budget. Nous ne tenons nullement à retarder l'adoption de ses crédits ; seulement nous voulons faire notre devoir. Ce devoir, il nous est impossible de le remplir, parce que le Gouvernement et ses amis nous empêchent de le faire, en rendant dérisoires les fonctions de l'opposition dans cette Chambre.

M. HENDERSON : Avant d'entrer dans le vif du débat, je désire dire un mot au sujet des paroles prononcées par le ministre des Finances (M. Fielding) en réponse à une déclaration faite par le député de Beauharnois. Le député de Beauharnois s'est trompé, en faisant cette déclaration. L'offre de l'opposition, c'est que, si le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) consentait à ce que l'étude de son budget fût remise à plus tard, alors le ministre de l'Agriculture ou quelque autre ministre pourrait procéder à la délibération de son budget, et après en avoir adopté quelques crédits, le comité lèverait sa séance ; mais jamais l'opposition n'a consenti à l'adoption même du plus petit article du budget de la marine, sans avoir, au préalable, obtenu les documents en question.

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai nullement prétendu citer de paroles reflétant la pensée de l'opposition collectivement. J'ai fait allusion à la déclaration faite peu avant la suspension de la séance, par le député de Beauharnois (M. Bergeron) un membre distingué de l'opposition et cette déclaration concorde parfaitement avec les observations que je viens de faire, et nous étions prêts à souscrire à la proposition qu'il a présentée.

M. HENDERSON : J'en conviens, les paroles du ministre concordent parfaitement avec la proposition que le député de Beauharnois (M. Bergeron) a faite au nom de l'opposition, mais l'erreur de ce dernier s'explique par le fait qu'il était absent lorsque les membres de la gauche formulèrent leur proposition. Je regrette seulement d'avoir à ajouter qu'il s'est trompé. Il n'a pas bien saisi le sens de la proposition formulée par ses collègues de gauche ; le ministre des Finances ne doit donc pas chercher à bénéficier de l'erreur commise par le député de Beauharnois qui croyait bien alors se faire l'interprète de la véritable pensée de ses collègues, dans l'offre qu'ils avaient faite antérieurement. En vérité, il ne réflètent pas leur pensée. Il a été parfaitement bien compris que, pour aucune considération, l'opposition ne consentirait à la délibération

et à l'adoption même du moindre crédit du budget de la marine, quand bien même le ministre consentirait à abandonner pour le moment, l'article le plus important. Quelle est la raison de cette attitude ? C'est qu'entre tous ces articles il existe une étroite connexité, chaque article du budget du ministre se relie à l'article en question, ce crédit affecté aux experts-comptables. Ce crédit s'étend à tout le ministère, parce que l'argent dépensé dans ce but l'a été également au bénéfice des autres services se rattachant à ce département. L'opposition ne saurait donc souscrire à la proposition tendant à l'adoption d'un ou deux minimes crédits, et au renvoi du débat à un autre jour.

L'hon. M. FIELDING : Le député de Beauharnois ne s'est pas fait l'interprète de la pensée de ses collègues ; il a parlé en son propre nom.

M. HENDERSON : Je prétends que mon collègue (M. Bergeron) n'a fait que répéter ce qu'il croyait être la proposition présentée antérieurement. Si le député de Beauharnois était présent, j'en suis convaincu il corroborerait mon affirmation. Le député de Renfrew-nord (M. White) a cité certains discours prononcés, il y a quelques années, en faveur de l'organisation d'une expédition pour la découverte du pôle Nord, et entre autres discours, il a fait allusion à celui que j'avais alors prononcé. Je n'ai pas craint d'exprimer mon sentiment, dans cette circonstance et aujourd'hui, ce que j'ai proposé, c'est d'organiser une expédition au pôle Nord, sans qu'il en coûte un seul dollar au pays. Nous consacrons, tous les ans $800,000 ou $900,000 au service de l'immigration. Je me suis borné à dire que nous pourrions puiser dans ce crédit affecté à l'immigration une somme de $100,000 que nous donnerions au capitaine Bernier pour équiper un navire, et que si le capitaine Bernier découvrait le pôle Nord, ce serait là, pour le Canada, dans le monde entier, une réclame bien autrement fructueuse que celle que nous faisons tous les ans, à grands frais, pour l'immigration.

On se demande souvent ce que devient tout l'argent qui tombe dans la caisse publique. Pour la période décennale terminée en 1896 la totalité des recettes demandées à l'impôt avait atteint le chiffre de $287,931,372. Dix ans plus tard, le produit de l'impôt s'était élevé à $430,399,933, soit une augmentation de $142,468,561. En 1906, l'impôt sur le tabac seul avait produit $1,832,000 de plus qu'il ne l'aurait fait, sous le régime fiscal précédent. Dans le dernier remaniement du tarif, le relèvement du droit sur le sucre brut aurait produit $343,811 de plus qu'avant l'augmentation de ce droit. Ces deux exemples font bien voir la progression suivie dans la marche de l'impôt. Pour les cinq années finissant en 1896, la moyenne des taxes douanières était de $19,625,000 ; tandis que pour les cinq années suivantes, cette moyenne était de $24,659,000, et pour les cinq années suivantes, jusqu'en 1896 elle a été de $39,479,000. D'une façon générale, pour les trois différentes périodes en question, la moyenne de l'impôt a été pour les cinq années terminées en 1901, de $34,000,000, et pour les cinq années finissant en 1906, de $52,000,000. Ces chiffres font voir la marche ascendante des taxes imposées aux contribuables de ce pays, d'année en année. Le peuple, apparemment, a accepté cet état de choses. Que fera-t-il lorsqu'il viendra à mieux comprendre la situation. . .

M. TALBOT : Je soulève la question de règlement. Je vous prie, monsieur le président, de décider si l'honorable député a le droit de pérorer ainsi à perte de vue sur le régime fiscal du pays, depuis un quart de siècle. Cela se rattache-t-il à la question en délibération ?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : J'incline à croire que l'honorable député s'écarte un peu du sujet.

M. HENDERSON : C'est parfait ; je n'en dirai pas davantage, car je venais précisément de terminer cette partie de mes observations. Si l'honorable député eût soulevé la question de règlement un peu plus tôt, il aurait peut-être réussi à me faire abréger mon discours. Où va donc tout cet argent ? Je vais donner le chiffre global de la dépense, puis j'en viendrai à quelques articles de cette dépense. Pour les cinq années finissant en 1896, alors que le parti conservateur perdit le pouvoir, la moyenne de la dépense était de $37,000,000.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député songe-t-il à envoyer un navire au pôle nord?

M. HENDERSON : Si le ministre veut bien se reporter au texte du discours que j'ai prononcé, il se renseignera parfaitement sur mes vues à cet égard. Ce que je préconise dans ce discours, c'est l'organisation d'une expédition non pas à la baie d'Hudson, mais aux îles situées au nord de cette baie. Ce que j'y demande, c'est l'envoi d'une expédition, par voie du détroit de Behring, de la mer Arctique et qui reviendrait par voie du Groenland, en vue de la découverte du pôle. Voilà la pensée qui a inspiré ce discours. Je m'en tiens encore à ce que j'ai soutenu alors et je serais heureux que le ministre inscrivit à son budget une somme destinée à la réalisation de cet objet. Une des considérations que j'avais en vue, c'est que, si jamais navigateur canadien découvre le pôle nord, il y arborera le drapeau britannique, prendra possession, au nom du roi d'Angleterre, de toutes les terres situées entre le pôle et le Canada, tel qu'aujourd'hui connues. Mais je proteste, au nom du peuple canadien, contre les gaspillages et les folles dépenses auxquelles s'est livré le ministre de la Marine et des Pêcheries relativement

à l'expédition qu'il a organisée. Pour donner un exemple, je rappellerai qu'on a acheté quatre-vingts habits de drap pilote bleu et quatre-vingt-sept douzaines de chemises et de caleçons pour trente-quatre hommes. Le député de Bellechasse pense-t-il que ce soit là une dépense judicieuse?

M. TALBOT : Si l'honorable député voulait être juste et raisonner un peu, il comprendrait que ces articles ont été achetés pour l'équipage.

M. HENDERSON : Tout le monde n'est pas doué du bon sens que croit posséder le député de Bellechasse.

M. TALBOT : Nous vous en prêterons un peu.

M. HENDERSON : Merci de l'offre, mais ce bon sens là, je n'en aurais cure.

M. DEVLIN : Pour quelle période de temps a-t-on acheté ces articles?

M. HENDERSON : Si je ne me trompe, le "Neptune" devait prendre la mer, durant l'année et porter des fournitures supplémentaires. Il faut se rappeler qu'il ne s'agissait pas d'une croisière qui devait durer trois ans, mais d'une expédition de douze mois.

L'hon. M. BRODEUR : Non ; l'expédition devait durer trois ans. Que l'honorable député se reporte au texte de l'enquête qui a eu lieu. Je vois qu'il puise ses données dans une brochure publiée par le parti conservateur.

M. HENDERSON : Oui ; c'est bien cela.

L'hon. M. BRODEUR : Le temps de la Chambre serait mieux employé à discuter l'article en délibération.

M. HENDERSON : Il paraît que les quatre-vingt-sept douzaines de chemises et de caleçons n'ont pas suffi pour un équipage de trente-quatre hommes, puisqu'ils ont dû revenir au pays, au bout de quinze ou seize mois.

M. DEVLIN : A-t-on acheté ces articles pour l'équipage ou pour être distribués a divers ports ?

M. HENDERSON: Je ne sache point que le ministre de la Marine ait organisé une expédition pour faire la charité aux habitants de l'extrême-nord. S'il avait eu l'intention de faire don de ces articles aux Indiens ou aux Esquimaux, il aurait dû d'abord obtenir l'autorisation de la Chambre pour faire pareil emploi des deniers publics.

M. DEVLIN : L'honorable député ne sait donc pas que nombre de ces articles étaient destinés aux postes de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ?

M. HENDERSON : Je ne le sais pas, et du reste je ne pense pas que cela soit exact. C'est un autre département qui pourvoit aux besoins de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Il figure ici un item de quatre-vingt sacs à coucher, à $25 pièce. Il y avait trente-quatre marins et ils ont réussi à se glisser dans quatre-vingts sacs de nuit. Voici cinq cents cigares de la Havane, à dix cents pièce, d'excellente qualité.

M. BICKERDIKE : Il n'y avait pas de cigarettes ?

M. HENDERSON : Oui ; il y en avait vingt-cinq mille.

M. DEVLIN : L'honorable député fume-t-il ?

M. HENDERSON : Oui, voilà plus de cinquante ans que je fume.

M. DEVLIN : Des cigares ?

M. HENDERSON : Non ; je ne fume point de cigare.

M. DEVLIN : Alors l'honorable député n'est pas bon juge de la qualité des cigares.

M. HENDERSON : Si l'honorable député veut m'offrir un cigare, jamais je ne refuse. Si, un beau jour, il me présente un beau cigare, je lui dirai ce que j'en pense.

M. DEVLIN : Si l'honorable député veut bien m'accompagner hors de la Chambre, un instant, je vais lui en offrir un.

M. HENDERSON : Je serai bien aise d'accompagner l'honorable député lorsque j'aurai terminé mon discours, et s'il a cinq, dix, ou cinq cents cigares, je lui aiderai volontiers à les fumer. Mais j'ajoute : "ne m'offrez jamais de cigarettes, car je m'accorde à dire avec le député de Montréal (M. Bickerdike) que les cigarettes sont un véritable poison.

L'observation que je vais présenter à la Chambre, je la fais avec le sentiment intime de ce que j'affirme. Je n'impute aucun blâme au ministre de la Marine ni à aucun de ses collègues, pour tous ces gaspillages insensés et pour les scandales qui ont éclaté au pays, depuis quatre ou cinq ans. Mon blâme s'adresse moins au chef du ministère ou à ses fonctionnaires qu'au premier ministre qui préside au gouvernement du Canada. J'ai souvent entendu dire, au pays, qu'on ne saurait reprocher une seule faute à sir Wilfrid Laurier.

Quelques VOIX : Très bien !

M. HENDERSON : Je le demande aux interrupteurs qui applaudissent à ces paroles: quel est l'homme qui dirige tout ce monde? Quel est l'homme à qui il suffirait de faire un simple signe du petit doigt, pour paralyser tout cet organisme, pour mettre fin à ces iniquités ? Cet homme, c'est le premier ministre.

Le premier ministre peut congédier et révoquer ces messieurs, et s'il ne le fait pas, il demeure comptable et directement responsable du gaspillage et des folles prodigalités dont le pays est témoin, depuis huit ou dix

ans. Monsieur le président, je vous remercie de l'attention que vous m'avez prêtée. Le souvenir de ce débat vivra longtemps dans la mémoire du peuple ; le compte rendu de nos débats pénètrera jusqu'aux extrémités du pays ; on le lira et le peuple se demandera ce que tout cela veut bien dire.

A mon avis, ce débat est toute une révélation ; les résultats qui découleront des discussions qui ont eu lieu ici, ces jours derniers tourneront au bonheur ou au malheur du Gouvernement et les ministériels devront en subir les conséquences.

M. STAPLES : Le comté que j'ai l'honneur de représenter se compose, dans une large mesure, de laborieux et intelligents cultivateurs qui comptent bien que je scruterai scrupuleusement les dépenses effectuées par le Gouvernement et je réussirai facilement à les convaincre de la légitimité de l'attitude adoptée par l'opposition relativement à, cet item de $50,000 consacrés, aux frais d'entretien de certains navires affectés à l'exploration des eaux septentrionales du Canada. A cet égard, je désire poser une question au ministre de la Marine et des Pêcheries. A la page P—60 du rapport de l'auditeur général figure une dépense se rattachant à un bateau pour l'arrachage des chicots, dans la rivière Rouge, près de Selkirk. Je désire savoir si la dépense effectuée pour ce bateau rentre dans le budget du ministre de la Marine.

L'hon. M. BRODEUR : Elle ne rentre certainement pas dans ce crédit.

M. STAPLES : Rentre-t-elle dans le budget de votre ministère ?

L'hon. M. BRODEUR : Je ne le pense pas.

M. STAPLES : A mon avis, il faudrait consacrer une partie du crédit en discussion à l'équipement de ce bateau, afin qu'il puisse être employé aux croisières dans les eaux de la rivière Rouge, en remontant la chaîne des lacs et au besoin, en descendant le cours de la rivière Churchill, ce qui permettrait d'obtenir de précieux renseignements sur ce pays.

L'hon. M. BUREAU : Il est consolant de voir que le député de Toronto-nord (M. Foster) a décidé de faire peau neuve. Cet après-midi, il a présenté des excuses au ministre de la Marine pour lui avoir adressé des paroles blessantes, au cours du débat, et ce soir, pour nous montrer, sans doute, qu'il a conscience de l'injustice qu'il a commise et qu'il est tenu de s'amender, il donne une nouvelle preuve qu'il a dépouillé le vieil homme, en paraissant ici affublé d'un nouvel habillement. Espérons qu'il a mis au rancart ses vieux habits et que sa conversion sera durable. Il y a un vieux dicton qui dit que c'est le tailleur qui fait l'homme. Je félicite l'honorable député d'avoir choisi un si bon tailleur. Ce tailleur a réussi à opérer chez notre collègue

M. HENDERSON.

une réforme que tous nos arguments avaient été jusqu'ici impuissants à effectuer. Poussé au pied du mur par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) qui a prouvé que l'honorable député a fait usage de deux poids et deux mesures, durant ce débat, il n'a nullement cherché à justifier l'opinion émise dans la citation que le ministre a fait valoir contre lui, citation empruntée au compte rendu de 1892, mais il s'est contenté de demander au ministre des Douanes (M. Paterson) de dire comment il se fait qu'il ait changé d'avis et qu'il approuve aujourd'hui qu'on prenne sur des crédits qui ont une autre affectation, des sommes d'argent qu'on consacre à d'autres dépenses, virements qu'il condamnait si énergiquement autrefois.

L'explication donnée, est celle-ci : au moment de son départ pour assister à la conférence impériale, comme nous étions au milieu de la session et qu'il n'avait pas été voté de crédit affecté aux frais de cette conférence, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) prît sur lui d'emprunter au crédit destiné aux brise-glace la somme de $2,000, et cela sur l'avis de ses fonctionnaires ; ces fonctionnaires, de l'avis même du député de Halton (M. Henderson) faisant partie de l'administration et étant souvent appelés à donner aux ministres des avis auxquels ceux-ci sont obligés de s'en référer. Le ministre a utilisé une partie de cet argent pour les usages du service des brise-glace ; car il nous a dit qu'il s'était rendu en Allemagne, dans le but de faire des recherches à cet égard, c'était là une mesure préliminaire qu'il était nécessaire de prendre, avant de commencer la construction de ces brise-glaces ou d'en faire l'achat.

Voilà des faits bien connus de la Chambre. Le député de Toronto-nord (M. Foster) ancien parlementaire qu'il est, qui, à titre d'ancien ministre, connaît parfaitement les questions qu'un ministre doit traiter a sévèrement critiqué le ministre de la Marine. Je suis bien aise qu'il ait retiré, en partie, les expressions acerbes dont il s'est servi. Il a retiré le mot " voler," dans le sens de virement consistant à prendre sur un crédit qui a une certaine affectation, des sommes qu'on consacre à d'autres usages. Il a, en outre, retiré l'accusation qu'il avait portée contre le ministre, dans la chaleur de la discusion : C'est-à-dire, d'avoir employé des deniers publics pour son usage personnel ; mais cette rétractation est conditionnelle. Ainsi, durant cette même séance du 27 février, d'après le compte rendu officiel, l'honorable député, après que le ministre l'eût accusé d'avoir porté contre lui une malicieuse attaque—et à mon avis, c'est à bon droit que le ministre a caractérisé de la sorte cette attaque, puisque l'honorable député (M. Foster), dans un moment de calme et de sang-froid, a avoué qu'il avait dépassé les bornes permises—l'honorable député, dis-je,

a affirmé qu'il était en mesure de prouver son allégation et qu'il allait apporter des preuves à l'appui. Voici ses propres paroles :

Il est possible que dans la chaleur du débat j'aie quelque peu dépassé la mesure, mais quant à la substance de mes observations, je suis en mesure d'apporter les preuves à l'appui. S'il est trop fort d'affirmer qu'il s'est servi de cet argent pour son utilité personnelle, je dirai que ces deniers ne sont pas appliqués à des objets d'intérêt public et que le ministre les garde dans sa poche ou les inscrit à son propre compte.

M. SPROULE : Je prie monsieur le Président de rappeler l'honorable député à la question. L'explication a été donnée et acceptée. Si je comprends bien la décision rendue par le président, après que la Chambre a reçu cette explication, personne n'a le droit d'emprunter de citations au hansard, afin d'étayer son argumentation. L'honorable député est tenu d'accepter la déclaration. Il ne saurait se permettre indirectement ce qu'il n'a pas le droit de faire directement.

L'hon. M. BUREAU : J'ai accepté l'explication de l'honorable député (M. Foster). Je l'ai même félicité de la chose. Assurément, j'ai bien le droit de citer le compte rendu . . .

M. SPROULE : Monsieur le président, je vous prie de décider s'il est permis au solliciteur général d'emprunter des citations à ce débat, à l'appui de sa thèse.

L'hon. M. FIELDING : S'il s'agissait de donner une interprétation aux paroles de l'honorable député (M. Foster), alors je me rangerais à votre avis. Mais l'honorable député (M. Bureau) a bien le droit d'emprunter une citation au compte rendu des débats. Il va sans dire que s'il tentait de donner une explication équivalant à un refus d'accepter la déclaration du député de Toronto-nord (M. Foster), la question de règlement aurait quelque raison d'être.

M. SPROULE : Dans quel but le solliciteur général donne-t-il lecture de cet extrait, sinon pour prouver que l'honorable député (M. Foster) n'a pas fidèlement traduit sa pensée?

L'hon. M. FIELDING : Le solliciteur général n'a point rendu compte de son intention, et pourvu qu'il cite fidèlement le hansard, il ne viole point le règlement.

L'hon. M. BUREAU : A mon avis, rien ne s'oppose à ce qu'on donne lecture de la déclaration. . .

Des VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Le règlement est parfaitement clair.

L'hon. M. FIELDING : Le député de Toronto-nord (M. Foster) n'a pas discuté le texte de son explication, acceptée par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais bien que le ministre ait accepté l'explication, cela ne prive nullement le solliciteur général du droit de citer les affirmations de l honorable député.

M. SPROULE : Cela lui enlèverait le droit de chercher à s'en servir comme d'arguments à l'appui de sa thèse, contrairement au règlement.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai fait que deux affirmations. La première est celle où figure le mot " voler ", mais non pas dans le sens que lui a attribué le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), devant cette Chambre. J'ai expliqué ma pensée et donné le mot que j'entendais substituer à celui employé, en premier lieu. Cela règle la question. Et quand bien même l'honorable député (M. Bureau) citerait un autre passage du compte rendu—car il affirme que j'ai répété l'allégation—mon explication s'appliquerait encore ici. C'est le ministre de la Marine qui a affirmé être satisfait de cette explication. Après que le ministre eût fait sa déclaration, le député de Wright (M. Devlin) la discuta.

L'hon. M. BUREAU : Je réclame la parole, monsieur le président.

L'hon. M. FOSTER : Je discute la question de règlement.

L'hon. M. PATERSON : La question est décidée.

L'hon. M. FOSTER : Sans doute, mais le solliciteur général (M. Bureau) n'entend pas s'en tenir à cette décision.

Des VOIX : C'est une erreur.

L'hon. M. FOSTER : Le député de Wright a essayé de donner à mes paroles une interprétation qu'elles ne comportent point, et voilà maintenant que le solliciteur général, tout en déclarant qu'il accepte mon explication, ramène la question sur le tapis.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député comprend, sans doute, le règlement.

L'hon. M. FOSTER : S'il le comprend, c'est parfait.

L'hon. M. BUREAU : J'ai affirmé que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) avait rappelé à l'honorable député (M. Foster) l'opinion qu'il a exprimée en 1892 sur ces questions, et alors celui-ci a essayé de prouver que le ministre des Douanes (M. Paterson) avait aussi changé d'avis. Voyons comment l'honorable député (M. Foster) a procédé. C'est là un de ses grands exploits d'acrobatisme ; esquiver la réponse, en posant la question. Relisons le compte rendu de 1892 (volume 1). Une question se présente sur l'article qui suit :

Département des Finances et du conseil de la trésorerie—dépenses casuelles, $9,000.

M. FOSTER : L'objectif visé par ce crédit n'a jamais été entièrement réalisé, bien qu'il le soit aujourd'hui. Mais comme il ne restait pas de reliquat du crédit proprement dit, j'ai cru qu'il serait tout aussi bon d'emprunter cet argent à ce crédit-là.

Il ne prétend nullement qu'il y ait rien d'applicable aux usages auxquels il veut appliquer cet argent.

M. McMULLEN : Je vois que, tandis que les dépenses du ministre des Finances à Washington sont portées au compte des agences commerciales, celles de sir Charles Tupper sont portées à divers comptes. Comment cela se fait-il?

M. FOSTER : Peu importe, au fond, le compte auquel ces dépenses sont portées, vu que tout cet argent sort du même gousset.

M. PATERSON (Brant) : Sans doute, ce sont des deniers publics, et à cet égard, la chose importe peu. Seulement, ce crédit affecté aux agences commerciales est destiné à faciliter notre commerce extérieur.

M. FOSTER. Ces item sont donc parfaitement réguliers?

Je demande à l'honorable député où est donc la divergence d'attitude ? Le ministre des Douanes ne répond pas qu'il a vieilli. Cela remonte à seize ans ; mais l'honorable député (M. Foster) dit : J'ai changé d'avis, j'ai dit cela dans un moment de faiblesse.

L'hon. M. FOSTER : Je n'ai rien dit de tel. L'honorable député m'attribue des paroles que je n'ai jamais prononcées et j'exige qu'il les retire.

L'hon. M. BUREAU : L'honorable député affirme.

L'hon M. FOSTER : Monsieur le président, je demande votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il faut accepter la parole de l'honorable député.

L'hon. M. BUREAU : J'accepte volontiers la déclaration de l'honorable député. S'il n'a pas employé cette expression-là même, c'est là du moins, l'impression qu'il a créée et celle qu'il voulait produire. L'attitude actuelle du ministre des Douanes est absolument identique à celle qu'il adopta, à l'époque en question. Il dit alors : Ce sont des deniers publics, vous en avez rendu compte, nous sommes convaincus que, soit qu'elles figurent sous la rubrique de dépenses casuelles soit sous toute autre rubrique, tout est parfait. Mais l'honorable député (M. Foster) n'adopte pas aujourd'hui la même attitude. Il a donné toute la publicité possible à l'allégation qu'il a formulée ici. Il s'est scandalisé de ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries, à la veille de son départ pour un voyage de six mois, ait pris $600 ou $900—j'oublie le chiffre précis—pour ses frais de route ; il prétend qu'il s'est par là rendu coupable d'un crime, qu'il a puisé ces fonds dans un crédit qui avait reçu une toute autre affectation ; et il ajoute que comme question de principe, et pour affirmer les droits que lui assure la Constitution, il refusera, de voter ce crédit. Mais qu'ont fait et dit ces messieurs ? Précisément la même chose.

Si le sous-chef de l'opposition éprouve aujourd'hui des remords de conscience et s'il a pris la résolution de se rétracter, je n'en saurais dire autant du député de Grey-Est (M. Sproule). Cet honorable député n'est pas aussi méticuleux, dans les accusations qu'il porte. Il affirme qu'à l'époque où le ministre de la Marine et des Pêcheries était Orateur de cette Chambre, certains articles sont disparus des appartements de l'Orateur. Quand on lui demande de préciser, de dire la source de ses renseignements sur quelle base reposent ses accusations, il dit qu'elles ne s'appuient que sur de simples rumeurs et qu'il tient ses renseignements de source digne de foi. Tout député qui fait une allégation basée sur une simple rumeur ou une information venant de source digne de foi ne devrait pas avoir honte de désigner les auteurs des renseignements sur lesquels reposent ses accusations ou de révéler les documents où il a puisé ses renseignements. S'il fallait appliquer pareille théorie, s'il fallait prêter l'oreille à toutes les rumeurs de la rue et même à celles des couloirs, et s'appuyer sur pareils racontars pour porter des accusations contre les députés, ce serait en vérité, un bel état des choses. Il a été question d'un voyage du député de Toronto-nord à Washington et il a été rumeur que les trois ministres, compagnons de route, eurent une altercation à l'égard de la répartition des dépenses à faire entre eux. J'ignore ce qui en est, je ne sais pourquoi on a refusé d'acquiescer à la demande du député de Toronto-nord, à l'égard de ce partage. Peut-être est-ce que l'honorable député dépensait moins que les autres.

L'hon. M. FIELDING : Quelles que puissent être les autres divergences d'opinion dans cette Chambre, tout le monde s'accordera à dire qu'il ne convient pas que nous siégions, le jour du repos dominical. Sans doute, l'occasion se présentera plus tard, pour aborder et discuter ces questions ; aussi dois-je prier mon honorable ami (M. Bureau) de céder la parole, afin que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de la question, quitte à reprendre plus tard, la suite de ses délibérations. Il nous reste à peine assez de temps pour réintégrer nos domiciles, avant que l'heure du repos dominical ait sonné.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.,

L'hon. M. FOSTER : Avant que la séance soit levée, le ministre de la Marine et des Pêcheries voudrait-il bien nous dire s'il déposera maintenant sur le bureau de la Chambre le rapport dont le dépôt a été ordonné, le 8 décembre et qu'il nous a dit avoir en sa possession ?

L'hon. M. BRODEUR : Il serait préférable de faire le dépôt de ces documents, lundi. Il se fait tard.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures cinquante-cinq minutes du soir.)

# INDEX

## QUATRIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

## ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.


ADAMSON, A. J., *Humboldt.*

Chemin de fer de Niagara-Sainte-Catherine-Toronto: bill (n° 82) 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 5205, 5263; 3e l., 5291.

Compagnie d'assurance, la " Northern ", institution civile: bill (n° 7), 1ère l., 243; 2e l., 484; comité et 3e l., 5291-92.

Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur observ. Humboldt: édifice public, (sub.) 8985 et suiv.

ALCORN George Oscar, *Prince-Edouard.*

Immigration: commission payée à Albert G. McDonald, (int.) 9023; agents, (sub.) 10444 et suiv.

Intercolonial: correspondance des trains à Harlaka, (sur int. Morin) 453.

Humboldt: édifice public, (sub.) 8998 et suiv.

Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg: (sub.) 10461.

Musée Victoria: (sub.) 1559.

Salles d'armes: construction, (sub.) 1434 et suiv.

Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13026 et suiv.

Elections fédérales: bill (n° 80) pour modifier la loi des, 1ère l., 1736; 2e l., 5451.

Listes d'électeurs: bill (n° 115), 2e l., 9028 et suiv., 12320 et suiv.; comité, 12431 et suiv., 13588 et suiv., 13637 et suiv., 13920.

" Natal Act ": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1910 et suiv.

Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12600.

Naufrages: enquêtes (sub.) 3315 et suiv.

Marées: observation, (sub.) 3329.

Surveillance des eaux du nord du Canada : (sub.) 4949.

Pénitenciers: (sub.) 5772 et suiv.

Voies et moyens: comité, 6224.

Halifax: édifices militaires, (sub.) 7507 et suiv.

Viandes et conserves: bill (n° 149) 3e l., 7569 et suiv.

Pont de Belleville à Prince-Edouard, bill (n° 20), comité, 8033 et suiv.

Belleville: salle d'armes, (sub.) 8043; pont, bill (n° 20), comité, 8953 et suiv.

Guelph: salle d'armes, (sub.) 8045 et suiv.

Dauphin: édifice public, (sub.) 8930 et suiv.

AMES, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Arpentages: (sub.), 10473 et suiv.

Achat de terrains houillers: par M. Hawie, (int.) 10485, 11021.

Compagnie houillère de la Saskatchewan et de l'Alberta: rapports au gouv. sur qualité de houille extraite, (int.) 10749.

Rapides Saint-André: améliorations, octroi de terres, (int.) 251.

Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9994 et suiv.

Terres fédérales: affermage des terres à pâturage, (int.) 251; terres vendues à Hough et Cie, (int.) 380; terrains houillers loués, vendus, etc., (mot. pour doc.) 725; (int.) 3346; terres louées, (int.) 3349; acquisition de certains homesteads à l'ouest du 5e médien, (int.) 3556; terrains carbonifères, par qui demandés et possédés, (mot. pour doc.) 3561; (int.) 3608; terres réservées pour le poste de la quarantaine, (int.) 3610; concessions de terres aux compagnies de chemins de fer, (int.) 4966; détenteurs de certains terrains houillers, leurs noms et domiciles, (int.) 5709, 6050; subventions en terres aux chemins de fer, combien d'acres? (int.) 7250, 9019.

Coupes de bois: n° 1168, superficie, adjudication, etc., (int.) 379, n° 1100 idem, 380; permis de coupe au Manitoba et au Nord-Ouest, renouvellement, (int.) 717; coupes 1107, 1108 et 1171, (mot. pour documents originaux y relatifs) débat, 1179 et suiv., 1241 et suiv.; (motion rejetée) 1248-1249; (débat sur mot. Foster) 1843 et suiv.; aliénation de coupes au Nord-Ouest, (débat sur observ. Lake) 2353.

Concession Boyle: mémoire à ce sujet, (int.) 583, 706.

Lac Mégantic: travaux, (int.) 11862.

Montréal: casernes, (sub.) 7767; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7769 et suiv.; stations postales, Pointe Saint-Charles et de l'Est, (sub.) 7778-7779 et suiv.

Hough et Cie: paiement, (int.) 591.

Lac Mégantic: quai, (int.) 10492.

AMES, Herbert B.—*Suite.*
Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11289 et suiv.
White, James: en Angleterre, au sujet de ligue panbritannique, (int.) 720.
Montréal: nouvel entrepôt de vérification, (mot. pour doc.) 724.
Traité français: et surtaxe sur marchandises allemandes, effet, (int.) 875; pays désignés par l'article 8 du traité, (int.) 875; traitement de la nation la plus favorisée, (int.) 876, 877; importations par un port des Etats-Unis, (int.) 877; documents y relatifs, (mot. pour doc.) 882; bill (n° 57), pour le faire ratifier, 1ère l., 1457, 1464 et suiv.
Arsenault, Auguste: emploi, (int.) 1402.
Chemins de fer: subventions et chartes accordées en 1894 et depuis juillet 1896, (int.) 9715.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 11066.
Tupper, sir Charles: dépenses au sujet du traité français de 1893, (explic.) 1481.
Port-Hood: havre, et passe nord, (sub.) 11829 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1965 et suiv.
Lac Porter: canal, (sub.) 11821 et suiv.
Coupes de bois, (suite): concession Rochester, (explication sur un fait personnel) 2393; combien de permis accordés dans l'Ouest en 1896-1897? (int.) 2485; concessions de coupes, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2589 et suiv.; mode de concession des coupes de bois, (débat sur observ. Turriff) 9121 et suiv.; permis de coupe dans le township 39, rang 11, ouest du 2e méridien, (int.) 12072.
Terres fédérales: concession en homesteads de la section 18, t. 53 r. 4, ouest du 5e mér., (int.) 8776; terrains houillers de l'Alberta et de la Saskatchewan, étendue aliénée depuis 1er juillet 1896? (int.) 9723, 11562; bill (n° 181), 2e l., 11689 et suiv.; comité, 11995 et suiv.
Comptables experts: paiements à eux faits, (int.) 3347.
Immigration: primes aux agents, augmentation, (int.) 3556; immigration chinoise: bill (n° 184), comité, 11270 et suiv.
Documents: demandés par le comité des comptes publics, le ministre de l'Intérieur a-t-il dit au personnel de son département que les députés ne pourraient les examiner, sauf pendant séances de ce comité? (int.) 4006.
Recensement des provinces: quelle carte a été publiée? (int.) 4583.
Round-Hill: quai, (sub.) 11845 et suiv.
Documents: détention par les députés, article du "Globe", (débat sur explic. Borden) 4857.
Caraquet: quai, (sub.) 12276 et suiv.
Irrigation: bill (n° 99), en comité, 4867 et suiv.
Ports, rivières et ponts, en général, (sub) 12280 et suiv.
Forces hydrauliques: dans l'Alberta et la Saskatchewan, vendues ou louées, (int.) 8773.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4913 et suiv.
Cloutier, J. E., Chicoutimi: paiements à lui faits depuis 1906, (int.) 8775.
Compagnie d'irrigation Robins: travaux, (int.) 4962, 5431.

AMES, Herbert B.—*Suite.*
Pêche: privilèges de pêche au petit lac des Esclaves, (int.) 6696.
Taché, J. C.: emploi, (int.) 8567.
Terres fédérales: concédées dans l'Ouest jusqu'au 1er novembre 1907, (int.) 7250.
Gaets Frères: sommes à eux payées, (int.) 11023.
Ex-juge en chef McGuire: retraite ou allocation par lui retirée, (int.) 11023.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12411 et suiv.

ARMSTRONG, Joseph E., *Lambton-est.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 349, 382, amend., 397, rejeté, 525, 526.
Dépêches: plaintes au sujet du transport, (int.) 367, 2104; dans la Colombie-Anglaise, (int.) 3898; transport entre Digby et Westport, (int.) 7549; à Rimouski, (int.) 8563.
Affaires indiennes: (sub.) 646.
Intercolonial: (sub.) 10680 et suiv.
Recensement et statistique: (sub.) 13527.
Mines: ministère, (sub.) 670.
Commerce: ministère, (sub.) 687 et suiv.
Commission géologique: yacht à Moose-Factory, usage, (int.) 11790.
Annuaire statistique: (sub.) 704.
Steamers: subvention postale, (int.) 714; (mot. pour doc.) 885, 2104.
Importations: d'Allemagne, (int.) 715; d'absinthe et de cognac, (int.) 715.
Documents: dépôt des originaux, (débat sur motion Borden) 1947; détention par les députés, (observ.) 4858.
Agriculture: ministère, division de l'horticulture et de l'industrie laitière, (int.) 2249.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, mesures pour la faire lever, (int.) 2250; (mot. pour doc.) 2895.
Postes: service postal, plaintes, (int.) 2297; arrangements postaux avec Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3271 et suiv.; pesage des matières postales en vue du transport, (int.) 5032; achat d'un bateau pour service des postes, à Rimouski, (int.) 5033.
Spry-Bay: jetée, réparations, (int.) 2480.
Jetées ou docks: construits ou en voie de construction dans l'Ontario, (mot. pour doc.) 2486.
Journaux: hebdomadaires et semi-hebdomadaires, seront-ils compris dans nouvel arrangement postal? (int.) 3150, 6764; décision à prendre? (int.) 3612.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3259.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3741 et suiv., 3777 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3935.
Alcool: emploi pour fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4030 et suiv.
Gore: débarcadère, (sub.) 12706.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8198 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (mot. pour doc.), débat, 4038 et suiv.; impressions pour le service extérieur, (int.) 5712; steamer acheté pour le service du département, nom, coût du service, etc., (int.) 5906.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4223 et suiv.

ARMSTRONG, Joseph E.—*Suite.*
Sarnia: édifice public, (sub.) 8201.
Chemin de fer transcontinental-national: longueur depuis Edmonton jusqu'à l'océan, (int.) 4605; transport de ses approvisionnements par les voies américaines, (int.) 9453.
Canal maritime de Sainte-Claire et de l'Erié: bill (n° 98) concernant la compagnie du, comité et 3e l., 4770.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8989.
Expositions: sommes dépensées à ce sujet, (int.) 4775.
Fermes expérimentales: revenus et dépenses, (int.) 4775.
Terres: indiennes, ventes depuis 1896? (int.) 4776.
Grains: inspection, revenus et dépenses, (int.) 4776.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4934.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11387 et suiv.
Foin et paille du Canada: interdiction, (int.) 4964.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89); comité, 12666 et suiv.
Bibliothèque du Parlement: (sub.) 11013.
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, mouvement pour l'abolir, (int.) 13740.
Chemins de fer: commission, augmentation du personnel, bill (n° 112), en comité, 5178.
Indiens: (sub.) 13390 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5234.
Election de Huron-sud: comptes de l'officier-rapporteur, (int.) 9714.
Fleuve Saint-Laurent: dragage du chenal, (sub.) 5249 et suiv.
Glaces: frais de rupture, (sub.) 5254.
Indiens: terres et îles leur appartenant, (int.) 5293.
Exposition de Jamestown: participation du Gouvernement, (int.) 5294.
Grand-Bend: quai, construction, marché à ce sujet, (int.) 5300.
Forages: pour trouver gaz, houille et pétrole, (sub.) 13825 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5341.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11067 et suiv.
Québec: pont, nécessité de le construire plus haut, (int.) 5423.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11160 et suiv., 12180 et suiv., (déc.), 12185.
Daly, Brock et Barlow: MM. R., M., et A. E.: emploi, (int.) 5425, 5426, 5713; D. B. Dowling, *idem*, emploi, (int.) 5811.
Passagers: à destination du Canada, refusés aux agences, (int.) 5708.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6008.
Monnaie: pièces d'argent frappées, pour quel montant, depuis le commencement des opérations? (int.) 9018.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6319 et suiv., 6336 et suiv., 6885 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (sub.) 6444 et suiv., 6478 et suiv.
Commission des études géologiques: dépenses depuis 1896, (int.) 6701.
Exportations: dans des compartiments frigorifiques, (int.) 6702.

ARMSTRONG, Joseph E.—*Suite.*
Grand-Bend: jetée, (int.) 9312.
Postes: soumissions pour le transport des dépêches, en fait-on pour toutes les routes postales? (int.) 6703; combien de dossiers demandés et déposés depuis l'ouverture du Parlement, affectant le ministère des Postes? (int.) 6704; lenteur des services postaux, plaintes, (observ.), débat, 7609 et suiv.; amélioration du mode de transport du courrier, (int.) 9311; transport du courrier venant de Sandy-Cove, soumissions, (int.) 9311; service extérieur, appointements et allocations, (sub.) 9525 et suiv.; irrégularités du service postal à Montréal, quelle mesure prise pour y remédier? (int.) 9719; tarif à un cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11229 et suiv.
Intercolonial: tuyaux en béton, acquisition, soumissions, (int.) 6954; entretien, (sub.) 10710 et suiv.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6965 et suiv.
Cookshire: édifice public, (sub.) 7636 et suiv.
Rimouski: dragage, etc., (int.) 8094.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 905 et suiv.; comité, 13623 et suiv.
Saint-Joseph: lac Huron, Ont., quai, construction, (int.) 9310.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9605 et suiv.
Postes, (suite): commission pour recettes postales, payée en 1907? (int.) 9723.
Chemins de fer et Canaux: causes devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.) 10877 et suiv.
Congrès international de Bruxelles: souscription, (sub.) 10879.
Expositions: (sub.) 11091 et suiv.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11506.
Edifices publics: à Ottawa, (sub.) 11552 et suiv.
Affaires indiennes: administration, (observ.), débat, 11566 et suiv.
Election de Huron-est: l'officier-rapporteur a-t-il réglé ses comptes? (int.) 12534.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12628 et suiv.

AVERY, Melzar, *Frontenac.*
Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2578 et suiv., 2755 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5341.
Pénitenciers: (sub.) 5773.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7602 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens; bill (n° 173), comité, 11219.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11533 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8264 et suiv.

AYLESWORTH, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*
Dimanche: observance au Yukon, (int. Foster) 587, lettres à ce sujet, (observ.) 872.
Grève aux usines de poêles Buck, (débat sur int. R. Smith) 9456.
MacIlreith, R. T., avocat: employé par le Gouv., (int. Foster) 722.

AYLESWORTH, hon. Allen B.—*Suite.*
Ficelle d'engerbage: achat, (int. Elson) 10178.
Juges: fonctions extrajudiciaires de deux, dans enquête sur administration du gouv. de la province de Québec, (int. Lavergne) 873; insuffisance du nombre de juges dans la province de Québec, (int. Lavergne) 873; hon. juge Forbes, nomination, (mot. Taylor pour doc.) 933, 1931; juge additionnel dans district de Québec, (int. Lavergne) 1341; sir Alexandre Lacoste, ex-juge en chef de la cour d'appel, à sa retraite, participation à la politique, (int. Delisle) 2006.
Juge puîné d'Essex, nomination, (int. Clements) 2012; séjour obligé du juge Cimon dans le district de Kamouraska, (int. Lavergne) 2302; juge Forbes, nomination, (int. Taylor) 2478; juge Magee, causes entendues en 1905 et pas encore jugées, (int. Taylor) 2687; démarches du juge Cimon pour être nommé juge dans district de Québec, (int. Lavergne) 3085; paiements au juge Cimon, frais de voyage ou supplément de traitement, (int. Lavergne) 3085; juges de la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, projet de résolution, 8573; bill à ce sujet, 1ère l., 8573; 2e l., comité et 3e l., 11393-11394; nouveaux juges: au Manitoba et dans l'Ontario; nomination et traitement, (projet de résolution) 13015, 1382; bill n° 206), à ce sujet, 1ère l., 13185; nommera-t-on un juge de cour de comté pour le district de Sudbury? (int. Monk) 13038.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int. Foster) 1402.
Shepley, M., avocat, services, (int. Foster) 1158.
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int. Bennett) 2301.
Justice: ministère, frais d'administration, (sub.) 10899.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: attitude des employés dans élections municipales, (int. Léonard) 2891; congés accordés à des employés, (int. Léonard) 2892; paiement au gardien J. P. Forster, pour services, (sub.) 13567.
Commission des chemins de fer: bill (n° 206) concernant le président ou le président adjoint, si ce fonctionnaire a été juge de la cour supérieure avant sa nomination, 1ère l., 13185; 2e l. et comité, 13705; 3e l., 13708.
Détenus : libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2927.
Amirauté: au Canada, modification de sa juridiction, (projet de résol.) 2983.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11156 et suiv., 11202 et suiv., 12171.
Fraser, A. W.: paiements à lui faits, (int. Blain) 3086.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise: achat d'emplacements et de terrains, (sub.) 13567.
Hogg, W. D., paiements à lui faits depuis 1896, (int. P. D. McLean) 3088.
Comptables experts: paiements à eux faits, (int. Ames) 3347.
Blunden, Brederick: procès et condamnation, (débat sur mot. Ward pour doc.) 3595, 13557.
Liquidations: bill (n° 102) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 3605; 2e l., comité et 3e l., 4090; bill (n° 144), idem, 1ère l., 6422; 2e l., comité et 3e l., 6830-6832.

AYLESWORTH, hon. Allen B.—*Suite.*
Elections fédérales, bill (n° 115) pour modifier la loi des, concernant listes d'électeurs, 1ère l., 4756 et suiv.; 2e l., 8208, 12295 et suiv., 12420; comité, 13568 et suiv., 13636 et suiv., 13894; 3e l., 13924.
Cour d'échiquier : bill (n° 116) pour modidifier la loi y relative, 1ère l., 4765; 2e l., 8898; comité, 8899; 3e l., 8908.
Impression et reliure des rapports, (sub.) 5751.
Cour suprême: bill (n° 121) pour changer le rôle des causes inscrites pour audition, 1ère l., 5031; 2e l., comité et 3e l., 5739-41.
Dépenses casuelles, (sub.) 13566.
Amirauté: administration de la justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol.) 5041; bill (n° 122) à ce sujet, 1ère l., 5073.
Chemins de fer: commission des, augmentation du personnel, bill (n° 112), en comité, 5174 et suiv.
Réserve indienne de Matlakatla et des Songees (int. Borden), 5718.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes, noms, salaires, nationalités, croyances, etc., (observ. sur mot. Sproule pour doc.) 5727.
Kelley, J., constable de la police fédérale, démissionnaire, allocation, (sub.) 5751.
Pénitenciers: (sub.) 5758 et suiv.
Lettres de change: bill (n° 142) pour modifier loi y relative, correction d'une erreur de copiste dans le texte, 1ère l., 6328; 2e l., comité et 3e l., 6827-6830.
Immigration: japonaise, lois à ce sujet, désavouées? (int. Smith) 6957.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7720.
Statuts de la Saskatchewan contenant dispositions contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (int. Lavergne) 6959, 7182.
Service civil: enquête par le juge Cassels, instructions données aux avocats Watson et Perron, (int. Foster) 7867, 7984.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, (int Lake) 7988.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12591.
Spiritueux: vente prohibée sur le parcours du transcontinental, quel mode adopté pour nommer magistrats chargés de faire respecter la loi? (int. Foster) 8376 et suiv.
Prisons et maisons de correction: bill (n° 166) pour modifier la loi y relative, en ce que concerne la Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 9008; 2e l., 11213; comité, 11214; 3e l., 11216.
Juges, (suite): traitement des juges de la cour d'appel de la Colombie-Anglaise (projet de résolution) 8861; bill (n° 165) y relatif, 1ère l., 8862.
Service civil: enquête par le juge Cassels, combien payé, par jour, à MM. Watson et Perron, avocats? (int. Foster) 9251.
Tabac: bill (n° 173) pour en restreindre l'usage chez les jeunes gens, 1ère l., 9450; 2e l., 11216; comité et 3e l., 11793; amendements du Sénat, 13700.
Yukon: appel de deux décisions de la cour suprême défavorables à la Couronne, sera-t-il interjeté par le Gouv.? (int. Sloan) 10797.
Jeunes délinquants : bill (n° 190), 1ère l., 11452; 2e l., comité et 3e l., 13022-13030.

AYLESWORTH, hon. Allen B.—*Suite.*
Statuts de 1907; bill (n° 204) pour modifier le chapitre 38, 1ère l., 13181; 2e l., et comité, 13701 et suiv.; 3e l., 13703.
Territoires du Nord-Ouest : bill (n° 210) modifier la loi y relative, inspection des causes judiciaires, 1ère l., 13287; 2e l., comité et 3e l., 13708.
Transcontinental: expropriations dans Madawaska, (int. Michaud) 13299.
Code criminel: modification, abrogation de l'article 415 sur les chemins de fer, bill (n° 212), 1ère l., 13568; 2e l. et comité, 13988 3e l., 13991.
Grâce: droit de grâce, dossier relatif à l'exercice de ce droit, (rép. à motion Foster pour document) 13740.

BARKER, Samuel, *Hamilton-est.*
Tabac: industrie du tabac canadien, (amend. à mot. Dubeau) 956.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12431 et suiv.
Documents, (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1209 et suiv.; garde des documents publics, (débat sur observ. Blain) 8135 et suiv.
Banque d'Hamilton: fonds de retraite, institution civile, bill (n° 56), 1ère l., 1254; 2e l. et comité, 1528; comité et 3e l., 5291-92.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1498; appel des décisions du comité, débat sur mot Blain) 3248 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1535.
Hodgins, Major, accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12915 et suiv.
Musée Victoria: (sub.) 1553.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12597 et suiv.
Haney, H. J.: réclamation, (mot. pour doc.) 1757, 3152, 3833.
Chemins de fer: aide, 13962 et suiv.
Intercolonial: acquisition d'ateliers à Moncton, par voie de location, (mot. pour doc.) 1757.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3849 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3928 et suiv.
Québec: commission du pont; quand son rapport sera-t-il déposé ? (int.) 4056.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4910 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5270 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.), 5936 et suiv.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique; bill (n° 151), en comité, 8520 et suiv.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (observ. sur int. Borden) 6154 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: différend entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvt., (int.) 6520; protestations au sujet d'acquisition de terrains (int.) 6954; détermination de la limite est de la section des montagnes et de la limite ouest de la section des prairies, (int.) 9709.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7490 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13456.

BARR, John, *Dufferin.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 289.
Immigration: agents, (sub.) 10341.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10792.
Téléphone: pose de fils au-dessus des voies ferrées, (int.) 715.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 43) pour la modifier, 1ère l., 871; 2e l., 5433, 5449
Commission des chemins de fer: demandes à elle présentées, pour faire traverser les chemins de fer par fils télégraphiques, etc., (int.) 1154, 1155, (mot. pour doc.) 1348.
Monnaie Royale: (sub.) 1541
Rentes viagères : pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11389 et suiv.
Scrip: aux militaires ayant fait service en 1885, (int.) 2244.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2281 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12424 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3748
Recensement et statistique: (sub.) 13531.
Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours (sur observ. Kennedy) 14222 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans (observ.), 3915 et suiv., bill (n° 109), comité, 13245.
Graines: production, aide, (sub.) 13540.
Accise: saisies par les fonctionnaires, (int.) 3999.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13260.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13935.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4711 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.), 8920 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm), 5222.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour interdire la fabrication et la vente, 5316 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6492.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E. et de l'Intercolonial par le " Chemin de fer Interprovincial ", (débat sur projet de résol. Hughes) 6559 et suiv.
Affichage: de scènes de violence et de crime, prohibé par la loi, (int.), 6765.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 7586 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7842 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster), 9632.
Service civil, bill (n° 189), 2e l., 11929.

BEATTIE, Thomas, *London.*
Tabac: remaniement des droits, (débat sur projet de résol. Templeman), 6402 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, comité, 6794 et suiv.
Meurtre commis aux casernes de London, (observ.), 7678.
Chemins de fer: aide, 13965 et suiv.

BEAUPARLANT, Aimé M., *Saint-Hyacinthe.*

Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (débat sur observ. Foster et autres), 4340 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, (observ. sur mot. Fielding pour 3e l., 4530, 4549 et suiv.
Expositions régionales : subventions accordées, (int.), 4584.
Code criminel: bill (n° 161) pour le modifier au sujet des droits de la presse dans ses rapports avec les tribunaux, 1ère l., 7663.

BELAND, Henri Sévérin, *Beauce.*

Traité franco-canadien: distribution du texte (int.) 628; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3684.
Importation d'anthracite et de coton brut des Etats-Unis, et exportation de bois de corde aux Etats-Unis, (int.) 1572.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (débat sur projet de résol. Black) 2670.
Chemins de fer: bill (n° 6) (M. W. F. Maclean) pour modifier la loi des 2e l., 3455.
Discours prononcés en français: publication en retard, (observ.), débat, 3615.
Rhem, Frederick C., Elias et Isidore Frank: brevets, bill (n° 110), 1ère l., 4051; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5205.
Bois à pulpe: exportation, (débat sur projet de résolution Lewis) 5012.

BENNETT, William H., *Simcoe-est.*

Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (débat sur obser. Taylor) 199.
Steamer *Speedy*: achat, (int.) 587.
Dragage dans la baie de Matchedash, (int.) 589, article du "Globe", (explic. sur fait personnel) 2469; compagnie de Parry-Sound, paiements à elle faits (int.) 2892; dragage de la rivière Holland, (int.) 3086, 3147, 4967; dragage à Owen-Sound, inspecteur, (int.) 3148, à Midland, en 1906, (int.) 3354; dragage en 1907, (int.) 3354, à Midland et à Tiffin, (int.) 3555, 6946.
Impressions et papeterie: (sub.) 635.
Travaux publics: ministère, (sub.) 663.
Commerce: ministère, (sub.) 671 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1019 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1091, 1124 et suiv., 1148 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1198 et suiv.; dépôt des originaux, (int.) 2390; dépôt devant les comités, (int.) 2393; détention par les députés, (obser.) 4851.
Comptes publics: comités des, dépôt des pièces originales devant ledit comité, (int.) 1439, 1482, 1483; appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3193 et suiv.
Observatoire astronomique: (sub.) 1515.
Musée Victoria: (sub.) 1519 et suiv.
Ile Griffith: vente, (int.) 1570.
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int.) 2009, 2301.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2337 et suiv.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2828 et suiv

BENNETT, William H.—*Suite.*

Ile du Prince-Edouard : pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2845 et suiv.
Annapolis: port, (sub.) 11764 et suiv.
Oromocto. N. B.: dragage des bancs de sable, (int.) 12072.
Dragage: à la Nouvelle-Ecosse, (int.) 12073; à Yarmouth, (int.) 12076; à Saint-Jean, N.-B., (int.) 12288.
Dragueurs : enregistrement au Canada, (int.) 12073.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12678 et suiv.
Meaford, Midland et Tiffin: ports, améliorations, (sub.) 12708 et suiv.: (voir aussi "Dragage").
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12825 et suiv.
Pêche: avec rets à enclos, permis accordés en 1905, (mot. pour doc.) 2895.
Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11294 et suiv.
Woodstock, N.B.: population, appointements de M. Smith, directeur de la poste, (observ. sur int. Crocket) 2991.
Indiens: (sub.) 13373, 13381 et suiv.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3057 et suiv.
Expositions: (sub.) 11132 et suiv.
Owen-Sound: dragage, inspecteur, (int.) 3148; édifices publics, (int.) 3148; inspecteur d'un édifice public, (int) 3149; entrepreneur d'un édifice public, (int.) 3150.
"Office Specialty Company": fournitures, (int.) 3150, (mot. pour doc.) 3357.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12616 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub..) 3266 et suiv., 3324 et suiv.
Clark, capitaine Arthur: tué à Parry-Sound, gratification à ses parents, (int.) 13992.
Postes: arrangements avec Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3272 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3317 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57), en comité, 3751.
Steamer *Speedy*, dépenses, (int.) 3996.
Riopellle, Joseph: évaluation des propriétés de la rue Sussex, rénumération, (int.) 3996.
Chemins de fer et Canaux: exposé général de la situation par M. Graham, (observ.) 4601 et suiv.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4873 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8923 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8988 et suiv.
Soumisions: formalités de dépouillement, débat sur observ. Reid) 4926 et suiv.
Surveillance des eaux du nord du Canada: (sub.) 4949.
Phares: salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4955.
Sorel: enquête à Sorel, rapport de M. Gaudet, dépôt, (int.) 5644, 5815, 11323; la conduite de M. E. Roy ne devrait-elle être examinée par le juge Cassels ? (int.) 8315; M. E. Roy est-il encore à l'emploi du ministère ? (int.) 8687.
Pénitenciers: (sub.) 5755 et suiv.

BENNETT, William H.—*Suite.*
Lac Stoney: quai, (int.) 5811; inondation dans l'île de ce lac, dommages, (int.) 5813, 5899, 6048.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5873, débat sur observ. Borden) 7961 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5931 et suiv.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 5945 et suiv.
Edifices publics fédéraux: (sub.) 7828 et suiv.
Pêcheries: de la baie Georgienne, commission, quand aurons-nous son rapport? (int.), 5986; inspection et garde des pêcheries, (sub.), 6043.
Lac Adam: endiguement, (int.), 6060.
Foin : expédié au sud-africain, réclamations, (int.), 6052.
Voies et moyens: comité, 6190.
Forestiers: Ordre Indépendant des, tripotage de leurs fonds, par MM. Foster, Bennett et Fowler, article du "Canada", (explic.), 6277.
Wiarton: dragage, (int.), 6706.
Dragage: interpellation sur les adjudications de dragage, (débat), 7060 et suiv.; etreprises de dragage à Midland, Tiffin et Victoria-Harbour, (int.), 7541, 8569; dragage à Chicoutimi, (int.), 7549; dragage à Fort-William et à Port-Arthur, (int.), 9023, 9256.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12424, 13592 et suiv., 13647 et suiv., 13913 et suiv.
Compagnie dite "Eclipse Manufacturing Company": (observ.), 7829 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7834 et suiv.
Postes: surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.), 9297 et suiv.
Réserve indienne de Dorkis: vente du bois, protestation par les Indines, (int.) 11455

BERGERON, J. G. Horace, *Beauharnois.*
Remèdes brevetés: bill à ce sujet, (int.), 371, 631, 2688, comité à ce sujet, (int.), 4054.
Secrétariat d'Etat: (sub.) 635.
Auditeur général: bureau, )sub.) 661.
Travaux publics: ministère, (sub.) 666 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.), 671 et suiv.; 695 et suiv.
Dragage: dans la province de Québec, (int.), 711, (mot. pour doc.), 884-885, 2998, à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int.), 2481; dans le port de Québec, (mot. pour doc.), 3437.
Saint-Laurent, (île d'Orléans) quai: dépenses, (int.), 928.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (débat sur mot. Dubeau), 952.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1006.
Steamers et brise glace de l'Etat: (sub.) 1077, 1135 et suiv.
Saint-Fulgence: jetée, bordereau de paie, (int.) 1161.
Saint-Laurent: quai, montant voté, (int.) 1168.
Savard, Dr Edmond: emploi, (mot pour doc.) 1177.
Canal de Beauharnois: bail, (mot pour doc.) 1178, 1807; enquête, frais, (int.) 3148.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1226.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1270 et suiv.
Elections fédérales: bill (n° 80), pour modifier la loi des, 1ère l., 1747.
"Natal Act" sanction refusé par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1917 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1977.
Saint-Anicet: quai, recettes et dépenses, (int.) 2007, 3344.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2342.
Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2507 et suiv., 2773 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8923.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2956.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3252 et suiv.
Traduction: française des textes officiels (observ. Bergeron) 3290 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3299 et suiv., 3314 et suiv.
Dépêches : transport entre Saint Pascal et Kamouraska, (int.) 3351.
Canal de Soulanges: irrégularités, (int.) 3551.
Milice: correspondance du lieut.-col. Mallette au sujet du major Sabourin et de l'organisation d'un régiment à Valleyfield, (mot. pour doc.) 3561; construction d'une salle d'exercices militaires à Valleyfield, pétition des citoyens à cette fin, (int.) 8051.
Saint-Anicet: quai, dépenses, (int.) 3607.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3620.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, comité, 3715 et suiv., 3774 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47) en comité, 3772 et suiv.
Rivière à la Graisse, Rigaud; dragage, (mot. pour doc.) 3832.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), non imprimé en français, (rép. à observ. Lavergne) 3860 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver), 3902, 3960 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, débat sur observ. Foster et autres, (observ.) 4370 et suiv.
Elections: fédérales, bill (n° 115) pour modifier la loi des, 1ère l., 4763 et suiv.
Banque de Vancouver: institution civile, bill (n° 32), en comité, 4771 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4898 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4920 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5224.
Fleuve Saint-Laurent: dragage du chenal, (sub.) 5247 et suiv.
Journaux: remise de taxes postales aux journaux canadiens, (int.) 5424.
Budget: exposé budgétaire, débat, 5590 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5759.
Canal de Lachine: reconstruction des murs en talus, (sub.) 5914 et suiv.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Canal Welland: jetées, (sub.) 5931 et suiv.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 5944 et suiv.
Phares: construction, et aides à la navigation, (sub.) 6036 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, (débat sur projet de résol. Templeman) 6397 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6442 et suiv., 6487 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6728 et suiv.
Service civil: commission, traduction de son rapport en français, (int.) 6506, 7255; enquête par le juge Cassels, commencera-t-elle bientôt et concernera-t-elle un ou plusieurs départements ? (int.) 6949; (débat sur observ. Borden) 7684 et suiv.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), comité, 6509 et suiv.
Farnham: bureau de poste, améliorations, (int.) 6697.
Rivière-du-Loup: bureau de poste, embellissement de l'emplacement, (int.) 6697; receveur de la poste, nom, salaire, etc., (int.) 6698.
Talbot, Evariste: emploi sur l'Intercolonial, (int.) 6698.
Notre-Dame-du-Portage: quai, dépenses en 1906 et 1907, (int.) 6698.
Canal de Soulanges: enquête, par qui faite, coût, rapport, (int.) 6703.
"Gazette du Travail": où imprimée, coût? (int.) 6706.
Chambre des Communes: feuilleton, défaut de concordance entre la version anglaise et la version française, (int.) 7177.
Statuts de la Saskatchewan (1907): contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (débat sur int. Lavergne) 7186 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger la loi y relative, comité, 7195 et suiv.
Montréal: hôtel des postes, construction, des soumissions ont elles été demandées? (int.) 7251.
Immigration: française et belge, prime, agents employés, sont-ils payés par le Gouvt.? (int.) 7252; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7307.
Sorel: irrégularités dans le service, enquête par M. Victor Gaudet, avocat, rapport, (int.) 7322, 7437, 8315, traduction du rapport, devrait se faire sans retard, (observ.) 8688.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7450 et suiv.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7493 et suiv.; hôpital d'hiver, (sub.) 7516.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7518, (observ., sur mémoire de R. T. MacIlreith, avocat, pour examen des titres) 7523.
Postes: détournements à l'hôtel des postes, à Montréal, (int.) 7513; port des lettres locales, réduction, surintendant des postes, nomination, bill (n° 162), 1ère l., 8310; surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.) 9291 et suiv.; uniformes des facteurs, (sub.) 9300.
Dragage: à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int.) 7559.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7604 et suiv.
Grosse-île: quarantaine, (sub.) 7643.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645.
Lévis: édifice public, (sub.) 7649.
Valleyfield: salle d'exercices militaires, construction, pétition des citoyens à cette fin, (int.) 8051, (voir aussi "Milice", lettre "M"); rupture d'un barrage, inondation, (observ.) 8178, 8376.
Sainte-Anne de Sorel: terrain obtenu de M. Rajotte, pour construire un phare, (int.) 8098.
Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution contre lui par le chef de l'opposition, tous les députés conservateurs français, moins un, sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (explication) 8372.
Election de Prince-Albert: défense des droits de la minorité par M. Pergeron, entachée d'hypocrisie, article du "Leader", de Regina, (explic.) 9009.
Exposition anglo française de Londres : achat de marchandises de la compagnie T. Lindsay, d'Ottawa, à ce sujet, (int.) 9021.
Subvention aux provinces : montant, avant le remaniement des dites subventions, (int.) 9022.
Ile Ingonish: gardien du phare, (int.) 9024.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 9086 et suiv.; comité, 12424 et suiv., 12457 et suiv.
Rapports : adoption, procédure y relative, débat sur observ. Borden) 9317 et suiv.
Fusil Ross: tripotages de M. Sam. Hughes, paroles attribuées à M. Bergeron, (explication et dénégation) 9560, 9780.
Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (int. et observ.) 9563; comité, 4e rapport, (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10737 et suiv.; (int. au sujet du 2e et du 3e rapports), 13134.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9666 et suiv.
Dragage: dans Ontario et Québec: demandes de soumissions, (int.) 9720, 10486.
Saint-Michel-des-Saints, comté de Berthier, reveveur de la poste, (int.) 9925.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10781 et suiv.
Canaux: personnel et réparations, (sub.) 10808 et suiv.; statistiques, (sub.) 10814 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, (sub.); personnel et dépenses casuelles, 10821 et suiv.; statistiques, 10824; arbitrages et sentences arbitrales, 10826 et suiv.; études et inspection, 10836 et suiv.; commis surnuméraires; appointements, 10844; frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, 10862.
Valleyfield: inondation, ingénieur envoyé sur les lieux, rapport, (int.) 10836 et suiv.
Brochure: biographie de sir Wilfrid Laurier, reproduction d'un article du "Messenger", de New-York; journal publié de l'agrément des Jésuites de cette ville, brochure répandue dans le pays, (observ.) 10851 et suiv.; article du "Citizen", (explic. et dénégation) 10931.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Brunet, A.: pour le rénumérer comme représentant du Gouvt. dans la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, $2,000, (sub.), débat, 10885.
Expositions: (sub.) 11118 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11156 et suiv.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), 2e l., 11212.
Service civil: bill (n° 189) pour amender la loi du service civil, 1ère l., 11241 et suiv.
Commission du service civil: traduction et impression de son rapport en français, (int.) 11876, 13739, 14156.
Enquête du juge Cassels: MM. Watson et Perron, avocats, services, mode de paiement, (int.) 11269.
Immigration: chinoise, bill (n° 184) pour modifier loi, taxe, etc., comité, 11271 et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11426 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11459 et suiv.
Enquête du juge Cassels, traduction du rapport en français, (int.) 11761.
Plomb: primes, bill (n° 191), comité, 11807.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.), explications Pugsley, (observ.) 11810 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11833 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11928 et suiv.; comité, 12788.
Intercolonial: fonctions de M. Rivard, permis de circulation à M. John O'Shaughnessy, (int.) 12074, 12290, 11535; barrières à construire entre Sainte-Monique et le fleuve Saint-Laurent ? (int.) 12536.
Nicolet: nouveau bureau de poste, est-il terminé et qui est receveur de la poste, à ce bureau ? (int.) 12075.
Chemins de fer: bill (n° 118), télégraphes et téléphones, 3e l., 12190 et suiv.
Juges: de la cour supérieure, à nommer dans la province de Québec, (int.) 12418, 12801, (observ., sur bill (n° 206), 13705.
Rivière Nicolet: dragage, adjudicataire des travaux, (int.) 12535.
Manchester, Dr: détournement de fonds, par lui opéré, à l'asile de New-Westminster, (int.) 12536.
Canal Welland: éclairage à l'électricité, etc., (sub.) 12807; arpentage, (sub.) 12821 et suiv.
Côté, Boivin et Cie: paiements à eux faits depuis 1897, (int.) 13287.
Canal de la baie Georgienne: (motion pour exemplaires du rapport y relatif) 13482.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité 13488 et suiv., 13495.
Marine marchande: modification de la loi y relative, bill (n° 183), comité, 13515.
Recensement et statistique: (sub.) 13526 et suiv.
Expositions: (sub.) 13537 et suiv.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13544.
Employés publics à Ottawa, recevront-ils des augmentations d'appointements? (int.) 13561.
Cour suprême du Canada: achat de livres à Paris, (int.) 13566.,
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115) comité, 13603 et suiv., 13662 et suiv.

BERGERON, J. G. Horace.—*Suite.*

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13703.
Evanturel, Jules: ainsi appelé dans les évaluations budgétaires, et appelé autrement dans le compte rendu officiel des débats, (observ.) 13723.
Traité franco-canadien: où en serons-nous s'il n'est pas ratifié? (int.) 13741.
Vancouver: émeutes, indemnité aux résidents chinois, (sub.) 13816.
Coton: industrie dans la province de Québec, différends industriels; frais de la commission chargée de s'en enquérir, (sub.) 13817 et suiv.
Restaurant: à l'usage des deux Chambres, (observ. sur motion Pugsley pour comité chargé d'étudier cette question) 13889, (int.) 14190.
Conférence intercoloniale de Londres, 1907; dépenses des ministres canadiens qui y ont pris part, (int.) 13891. 14191.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13944 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13973 et suiv.
Ottawa: édifices publics, chauffage, (sub.) 14013.
Canal de Beauharnois: bail consenti au syndicat Robert, (int.) 14154.

BICKERDIKE, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne; bill (n° 23) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 698; comité, 2888, 3028; 3e l., 3028.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13231.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5345.
Chemin de fer central de Pontiac, compagnie du, bill (n° 155), comité et 3e l., 8726.
Bassins de radoub: construction, encouragement, bill (n° 119), en comité, 7214 et suiv.
Banques: vérification indépendante de leurs écritures, (int.) 11790.

BLACK, Judson Burpee, *Hants.*

Alose: œufs, incubation à Windsor, (int.) 9314; pêche à l'alose sur le littoral canadien de l'Atlantique, renseignements à recueillir, (int.) 9314.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (projet de résol.), débat, 2652 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11220.
Cabotage: abolition, (mot. retirée) 2895.
Tempérance: bill (n° 197) pour amender loi, 1ère l., 11241.
Traduction: française des textes officiels, (débat sur observ. Bergeron) 3296.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5477 et suiv.

BLAIN, Richard, *Peel.*

Intercolonial: (sub.) 10379 suiv.
Postes: appointements des receveurs dans les campagnes, (int.) 191.
Subventions aux provinces: sommes payées, (int.) 330.
Pont: entre Hull et la Pointe-Gatineau, aide, (int.) 370.

BLAIN, Richard.—*Suite.*
Accise: employés, (sub.) 850 et suiv.
Blé: blé gelé expédié de l'ouest dans l'est du Canada, (obser.), 856.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.), 1056 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.), 1079 et suiv.
Chien de mer: envoie de résidus aux Etats-Unis, (int.), 1173.
Immigration: primes, payées depuis 1896, (int.), 5482.
Documents: dépôts des originaux, (débat sur mot. Borden), 1940.
Travaux publics : ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5160 et suiv.
Service civil : bill (n° 189), 2e l., 11914, 11936 et suiv. ; comité, 12240 et suiv., 12794 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12428 et suiv., 13593 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.), 1971.
Ports et jetées: recettes, (int.), 2479.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14182 et suiv.
Fruits: marquage, loi y relative, (observ.), débat, 2852 et suiv.
Grains de semence: avoine, achat et distribution, (int.) 13182, 13298.
Fraser, A. W., paiements à lui faits, (int.), 3086.
Milford-Haven : quai, construction, coût, (int.) 13718.
Comptes publics: comité, appel à la Chambre, de ses décisions, projet de résol.) 3181-3182 et suiv.; rejeté, 3255.
Naufrages: enquêtes, (sub.), 3261.
Compagnie Rolla L. Crain, d'Ottawa, paiements à elle faits, (int.) 3353.
Compagnie manufacturière l'Eclipse, paiements à elle faits, (int.) 3354.
Compagnie dite "Canadian Towing & Wrecking Compagny, marchés avec elle, (mot pour doc.) 3356.
Employés: certains employés de la Chambre des Communes non mentionnés comme bénéficiant de la nouvelle loi du service civil, (int.) 14210.
Compagnie dite "Midland Towing & Wrecking Company": marché avec elle, (mot. pour doc.) 3356.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13938 et suiv.
Canal maritime de Saint-Claire et de l'Erie, bill (n° 98) concernant la compagnie du, 1ère et 2e l., 3432, 4409; comité et 3e l., 4770.
Dragueur "King-Edward": travaux à Lunenburg, (int.) 13720.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ.) 3968.
St. Mary: bureau de poste: achat de l'emplacement, compte pour annonces, (int.) 12536.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4687 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13196 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., 4732.
Indiens: (sub.) 13375.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4895 et suiv.

BLAIN, Richard.—*Suite.*
Porcs : abattage, (observ.), débat, 13744 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4915.
Brantford: édifice public, (sub.) 7818 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur; (sub.) 11626 et suiv., 11813 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5273 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11194 et suiv.
Round-Hill: quai, (sub.) 11847 et suiv.
Cigarettes: projet de résolution tendant à en interdire la fabrication et la vente, (débat) 5303 et suiv., 5477 et suiv.
Edifices publics fédéraux; (sub.) 7829 et suiv.
Institut des architectes du Canada; institution civile, bill (n° 88), en comité, 5618 et suiv., 5644.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173) 2e l., 11223.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5679 et suiv.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11530 et suiv.
Pénitenciers: (sub.), 5753 et suiv., 5765 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5889; le rapport sera-t-il distribué aux députés, et quand le sera-t-il? (int.) 6148; enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7747 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5926 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13246.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6090 et suiv.; amend. 6112, mis aux voix et rejeté, 6143.
Voies et moyens: comité, 6213 et suiv.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11379 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, (observ.) 6414 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, en comité, 6779 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6902 et suiv.
Travaux publics : ministère, livres techniques, etc., (sub.) 11654 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national : accidents au cours de la construction, moyens à prendre pour les prévenir, (observ.) 6970, 7806.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7099 et suiv.
Lettres: port, avant la confédération, quelle réduction depuis? (int.) 8562.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7493 et suiv.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 7570 et suiv.
Compagnie dite " Eclipse Manufacturing Company", (débat sur observ. Bennett) 7829 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7837 et suiv.
Pensionnaires: du gouvernement britannique: demeurant au Canada, leur a-t-on donné avis de la réduction de leur pension? (int.), 7863; quelles sommes payées dans les trois ans avant l'abrogation de la loi de pension, et chaque année depuis, sous le régime de la loi de retraite? (int.),

BLAIN, Richard.—*Suite.*

Vaisseaux de guerre des Etats-Unis sur les grands lacs, renseignements sur leur armement, (int.), 7863.
Documents publics: garde des, (observ.), débat, 8129 et suiv.; 8178 et suiv.; 8180.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11736.
Leamington: édifice public, (sub.), 8186.
Owen-Sound: édifice public, (sub.), 8188 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, présence de la milice, (int.), 9103.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P.: bill (n° 151), en comité, 9161 et suiv.
Enquête du juge Cassels: ajournement jusqu'au mois de septembre, (int.), 11453; M. Watson, avocat nommé par le gouvernement pour diriger l'enquête a-t-il obtenu la permission de s'absenter pour aller en Angleterre? (int.), 11455.

BOLE, David Wesley, *Winnipeg.*

Banque de Winnipeg: institution civile, bill (n° 19), 1ère l., 449; 2e l., 706; comité, 2887; 3e l., 3028.
Alcool: emploi pour des fins industrielles; (projet de résolution), 4006.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8316 et suiv.
Pénitenciers: fournitures, (explic.), 5810.

BORDEN, Hon. sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Fusil Ross: commandes et paiements y relatifs, (int. Foster), 175; compagnie du fusil Ross, négociations, pour vente ou transport de son contrat, (int. Worthington) 186; fabrique, fonctionnaires publics y employés, (int. Worthington), 381; compagnie du fusil Ross, location des plaines d'Abraham, (int. Reid) 1404; modèle scellé du fusil Ross disparu et retrouvé, (int. Worthington), 3351.
Appareils à fausse cible: commandes, (int.) 179.
Milice: promotions, (int. Worthington), 368; munitions de guerre, achat, par quel agent? (int. Worthington) 371, 3152; solde du 62e fusiliers de Saint-Jean, (int. Daniel), 878; solde, enquête, (int. Macdonell), 1346, 2248; scrip aux militaires ayant fait service en 1885, (int. Barr), 2244; camp de Niagara en 1907, (int. Northrup), 2246; rapport annuel, (dépôt), 4679; exercices anuels, (sub.), 5913.
Toronto, commune de la garnison, vente, (int. Macdonald), 369; nouvelle casernes, plans, (int. Macdonald), 7550.
Fusil Sutherland: hausses, combien achetées? (int. Worthington), 591, 6959.
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes), 1063 et suiv.
Guerre sud-africaine: médailles pour soldats du 3e détachement, (int. Hughes), 1155; scrip aux volontaires, (int. Hughes), 1156; (projet de résol. Oliver), 3969 et suiv, (int. Herron), 11977.
Lindsay: champ de tir et salle d'exercice, (int. Hughes), 1157.
Fusils: achat de fusils autres que le fusil Ross, (int. Worthington), 1169.
Eastman: accident de fusil, (int. Worthington), 1172.

BORDEN, Hon. sir F. W., K.C.M.G.—*Suite.*

Halifax: garnison, Canadiens remplacés par Anglais, (int. Lavergne), 1341; effectif de la garnison, ( int. Smith), 1346.
Esquimault: prise de possession, effectif de la garnison, (int. Smith), 1346.
Fusil Ross (suite): distribution des fusils Ross, (int. Worthington), 3352; scandale du fusil Ross, article du "Citizen" (explic.), 5170; terrains loués à la compagnie du fusil Ross, l'arsenal ou cartoucherie de Québec y sont-ils situés? (int. Worthington), 8371; arme reconnue de qualité inférieure, après épreuve faite en Angleterre, article du "Citizen", (explic.) 8554; coût du fusil Ross, (int. Worthington), 8561; baïonnettes pour le fusil Ross, marché pour fourniture, (int. Worthington), 8563, 8838; combien payé pour fusils Ross complétés et livrés? (int. Foster), 8568; (débat sur observ. générales faites par M. Worthington, concernant le fusil Ross) 9379 et suiv.
Compagnie d'équipements de campement la Dominion de Montréal, fournitures, (int. Worthington) 3353.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, en comité, 4682 et suiv.
Terres: achat par M. Foster au nom d'une compagnie, mais pour son propre bénéfice, paroles attribuées à sir F. Borden, (explication) 7785, 9912.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5100 et suiv.
Fusil Ross, (suite): rapport du major Gaudet, (int. Worthington) 10177.
Milice, (sub): approvisionnements et fournitures, 5913; exercices annuels, 5989; approvisionnements de la milice active à Halifax, marché à ce sujet, (int. Worthington) 6705; régiments aux fêtes du tricentenaire de la fondation de Québec, (int. Worthington) 8371; inspection des canons et de l'artillerie, qui la fait? (int. Foster) 8568; arriéré d'allocations dû à la milice, (int. Worthington) 8839; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9289 et suiv.; brigade de cavalerie des Cantons de l'Est, assistera-t-elle aux fêtes du tricentenaire à Québec? (int. Worthington) 9717; nouveau régiment d'infanterie à Sherbrooke, (int. Worthington) 9717; arriérés d'allocations à la milice, (int. Worthington) 9718; réunion des camps d'instruction, cette année? (int. Borden) 10246, 10306.
Fortifications: construction à Québec ou à Lévis (int. Worthington) 6961.
Belleville: salle d'armes. (sub.) 8042.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8044.
Québec: fêtes du tricentenaire, l'association des vétérans de l'armée et de la marine y sera-t-elle représentée? (int. Foster) 8377, 9104; la milice ne s'y rendra pas. Pourquoi? (int. Hughes) 8779; ne lui permettra-t-on pas d'y aller? (int. Hughes) 8781, 9150; présence de la milice, (int. Blain) 9104; (observ. Macdonell) 9272 et suiv.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9749, 9793 et suiv., 9842 et suiv.
Milice: crédits, (mot.) 10779; exercices annuels, 10780, 14223.
Chaussures, article de l' "Evening Journal": (explication) 11265; construction de salles

BORDEN, Hon. sir F. W., K.C.M.G.—*Suite.*
d'armes, (sub.) 11419 et suiv.; (sub.): solde et allocation. 12756; appointements et gages. 12756; propriétés militaires, 12757; réparations au cap et aux murs de Québec, 12757; matériel de guerre et autre, 12758.
Fusil Ross, (suite): accidents, (int. Hughes) 11024, 12071.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11494; édifices, quartiers, casernes de Fort-Osborne, (sub.) 11509.
Cavalerie Strathcona: casernes. construction, (sub.) 11514.
Rankin: colonel, démission, (int. Clements) 11976.
Milice, (suite), (sub.): vivres et approvisionnements, 12759; dotation aux fanfares et sociétés de tir et d'artillerie, 12761; collège militaire royal, 12761; arsenal du Canada, 12764; droits de douane, 12765; achat d'armes et d'équipements, (débat) 13135 et suiv.; exercice anuel, y compris revue de Québec, 13839; collège militaire royal, 13840; mouvement commémorant bataille de Stoney-Creek, 13841; gratification à la veuve du chirurgien-capitaine Murray, 13841 ; au gardien J. Donovan, 13841 ; vente des terrains de l'artillerie à Toronto et à Montréal, bill (n° 218) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 14094, 14095; menaces proférées par le ministre au sujet de certains fonctionnaires conservateurs, (explication de M. Foster) 14267.
Lake: général: (dépôt de son mémoire au sujet de la milice) 13414.
MacKenzie, capitaine: pensionnaire de l'armée britannique, (int. Foster) 13841.
"Canadian Patriotic Funds": association, bill du Sénat pour permettre aux membres de cette association de voter par correspondance, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 13991, 13992.
13e hussards: pourquoi n'a-t-il pas reçu médailles pour services? (int. Foster) 14216.

BORDEN, Robert Laird, *Carleton, O.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 24.
Japon: immigration japonaise, documents, (int.) 98.
Subventions aux provinces: augmentation, paiement, (int.) 181.
Fonds: placement en fidéicommis en Angleterre, (int.) 181.
Lovell, John, député: décès, (éloge) 243.
Emprunts temporaires: (int.) 248, depuis octobre 1906, (int.) 329.
Dette publique: échéances depuis octobre 1906, (int.) 329, en 1908, (int.) 329.
Hodgins, M.: emploi, retraite, (int.) 381.
Gunn, B. B., député: décès, (éloge) 450.
Comités permanents: formation, (int.) 527, 581.
Chambre des Communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 612 et suiv.; inconvénient du nouveau règlement, (observ. Maclean) 3045; émission des brefs d'élection dans un certain délai pour remplir sièges vacants, bill à cette fin, 2e l., 5449.
Québec: pont, (mot. pour doc.) 628, 1806.
Immigrants: circulaires trompeuses à leur adresse, (int.) 629.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*
Intérieur: ministère, (sub.) 640 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 692 et suiv.
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9), comité, 784, 985 et suiv.
Irrigation: bill (n° 10), 2e l., 796 et suiv., comité, 991.
Assurance: bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 859.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (mot. pour doc.) débat, 885 et suiv., (int.) 982; abolition des primes à l'immigration, (débat sur projet de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; immigration japonaise, mission de M. Lemieux au Japon à ce sujet, (observ.) 1680, 1682, (mot.), débat, 2105, 2123, rejeté, 2241.
Collège militaire: punition d'un cadet: (débat sur observ. Hughes) 1066 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1089.
Esquimault: station navale, entretien, (int.) 1163, (mot. pour doc.) 1175.
Pêche: primes payées, (mot. pour doc.) 1177.
Quais, jetées et brise-lames: construction, (mot. pour doc.) 1177.
Edifices publics: endroits où il en a été ou non construits depuis 1897, (mot. pour doc.), 1177-1178.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1187 et suiv.; dépôt des documents originaux, (int.) 1682, (mot.) 1687, adoptée, 1733; documents demandés par M. Ames, dépôt, (mot.) 1806, (mot. Foster), débat, 1845.
Halifax: garnison, soldats canadiens remplacés par soldats anglais, (int.) 1256.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1272 et suiv., 1447 et suiv.
Chambre des Communes: délai à propos de vacances de sièges, bill (n° 66), 1ère l., 1401; (mot. McLean pour modifier règle 38), 3095.
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1424.
Pakenham: service postal, plaintes, (int.) 1481.
Parc de la Côte-du-Major: vente, (int.) 1482.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1498.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1779 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, bill à cette fin, (int.) 1808, 2984.
Assurances: bill (n° 42), 2e l., 1811.
"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1911 et suiv.; correspondance avec le lieut.-gouv. à ce sujet, (mot. pour doc.) 1931.
Traités : japonais, documents manquant, (int.) 1999; traité entre Canada et Etats-Unis, projet, (int.) 2103.
Ile du Prince-Edouard: travaux publics de 1873 à 1907, (mot. Lefurgey pour doc.) 2255.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2285 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (débat sur projet de rés. Pugsley) 2305 et suiv.
Réserve de Metlakatla: (mot. pour doc.) 2468.
Dragage: baie de Matchedash: (débat sur explic. Bennett) 2471.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2579 et suiv., 2617 et suiv.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ. Sproule) 2997.
Graines de semence: achat pour le Nord-Ouest, paiements répartis sur trois années, (débat sur mot. Lake) 3010 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3117 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3135 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3190 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3257, 3296 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3270 et suiv.
Traduction : française des textes officiels, (débat sur observ. Bergeron) 3293.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: bill (n° 25) en comité, 3342, 3853 et suiv.
Service civil: rapport de la commission du, dépôt, (int.) 3434.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3520; bill (n° 4, idem, 2e l., 3528.
Blunden, Frederick: procès et condamnation, (débat sur mot. Ward pour doc.), 3598.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3643 et suiv.; comité, 3724, 3781 et suiv.
Elections: provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3811.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.), 3909 et suiv.
Indiens de Dokis: ont-ils rétrocédé ou permis de rétrocéder leurs droits sur leur réserve? (int.) 4001.
Champs de bataille nationaux, achat: bill (n° 111), 2e l., 4566 et suiv.
Tunnel: entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme; construction, (débat sur observ. Martin) 4848 et suiv.
Documents: dépôt des originaux, détention par les députés, article du "Globe", (explication) 4854.
Commission de la mer de Behring: dépenses de sir Charles Tupper, (mot. pour doc.) 4864.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4884 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4895 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4915.
Immigration: japonaise, restriction s'appliquant seulement aux ouvriers errants, d'après le comte Hayashi, (int.) 4936; fraudes dans le service de l'immigration à Halifax, (int.) 5172, 5814, 5910, 6769, 9009.
Agent du Canada au Japon: nomination, (int.) 4969.
Aciérie d'Algoma: suspension de ses opérations, (int.) 9010.
Amirauté: administration de la justice, pension aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5044 et suiv.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5153 et suiv.
Service civil: commission, quand son rapport sera-t-il publié? (int.) 5171; portée de la commission, (observ.) 6438; enquête par le juge Cassels, (int. et observ.) 7677-7679 et suiv.; (obser. sur le rapport de la commission du service civil), débat, 7868, motion pour commission d'enquête, 7897, rejetée, 7982.
Chemins de fer: commission, augmentation du personnel, bill (n° 112), comité, 5174 et suiv.
Owen-Sound: grève, quelles mesures ont été prises pour y mettre fin? (int.) 9011.
Navires de guerre des Etats-Unis: requête demandant permission de passer dans nos eaux, (int.) 5570.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5655 et suiv.
Réserve indienne de Metlakatla et des Songhees, (mot. pour doc.) 5718.
Pénitenciers: (sub.) 5793.
Chemin de transcontinental-national: longueur de la division est, (int.) 5811, 9707; coût de toute l'entreprise, mot. pour doc., renseignements en réponse à cette motion, incomplets, (observ.) 5985; inondation, (int.) 9011; demande de renseignements, 10896.
Québec: pont, contribution du peuple, (int.) 5813; rapport imprimé de la commission, quand en aurons-nous des exemplaires, (int.) 6180, 7254, 7438, 8558; reconstruction du pont, plus haut, près de Batiscan, (int.) 8308.
Service civil: rapport de la commission, dépôt, (observ.) 5873; enquête du juge Cassels, conditions, (int.), 6334, lettre du juge Cassels au premier ministre, (int.) 6422 ; les dépositions des témoins entendus devraient être produites jour par jour à la Chambre, (int.) 8683.
Halifax: garnison, retard de la solde, (int.) 5910.
Pêcheries: de la Colombie-Anglaise: enquête, rapport, (int.) 5985.
Fusil Ross: rapport du comité des comptes publics à ce sujet, retardé, pourquoi, (int.) 5985.
Parlement: édifices du, agrandissement, et réparations aux salles, (int.) 5985.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6078 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6186.
Marine et Pêcheries: ministre, suspension de fonctionnaires, (sur explic. Laurier) 6276; (int.) 6334, 7169; enquête par le juge Cassels, avocats nommés pour la conduire, (int.) 7169; état actuel du ministère, (débat sur observ. Foster) 8854 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6484 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6713 et suiv.
Compagnie d'assurance "Pacific-Coast", contre l'incendie: bill (n° 40), comité, 6513 et suiv.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12674.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.E., et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résolution Hughes) 6568 et suiv.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6693 et suiv.

Employés de l'Etat: paiement, retard, (débat sur observ. Fowler) 10513 et suiv.

Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, comité, 6731 et suiv.

Transcontinental: coût des travaux, (mot. pour doc.) 11453, 11978, 12538; (sub.) 12854 et suiv.

Ouvriers de race blanche: protection contre les ouvriers de race jaune en Colombie-Anglaise, opposition de M. R. L. Borden, (explic.) 6833.

Marine et Pêcheries: enquête dans le ministère, les témoins y sont-ils interrogés sous serment? (int.) 6833; démission du sous-ministre, (int.) 7984, 8315, 8375, 8472.

Hodgins, major: ingénieur sur division de l'est du transcontinental, accusé d'avoir fait une classification vicieuse de cette division, (int.) 7168, 7255; comité d'enquête, (observ. sur mot. Laurier à ce sujet), 7560.

Traité anglo-américain, (dépôt du texte), quand? (int.) 7168, le premier ministre a-t-il reçu d'autres nouvelles au sujet de ce traité? (int.), 7319, 7806, 8207.

Elections: ingérence des employés de l'Intercolonial, (int.), 7168, 10244.

Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7197 et suiv.

Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7261 et suiv., 7353 et suiv.

Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7575 et suiv.

Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8885 et suiv.

Doukhobors: en détresse à Yorkton, télégramme à ce sujet, (int.) 7984, (observ. int. Lake), 7992.

Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11225.

Compagnie d'assurance Occidentale, contre le feu: bill (n° 131), en comité, 8091.

Elections: fédérales; bill (n° 115) pour modifier la loi des, concernant listes d'électeurs, 2e l., 8232 et suiv.; 8818 et suiv., 12306 et suiv; comité, 12421, 13607 et suiv.; 13642 et suiv., 13898 et suiv.

Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.), 10209.

Election de Stanstead: destruction de certaines pièces y relatives, (int.), 8471, 9256 et suiv.

Service civil: enquête du juge Cassels, quand sera-t-elle reprise? (int.), 8780; quand sera déposé le projet de loi concernant le service civil? (int.) 8915; les dépositions des témoins seront-elles produites à la Chambre? (int.), 8916; (projet de résolution pour servir de base au bill du service civil, (int.) 11560.

Cour d'échiquier: bill (n° 116), comité, 8901 et suiv.

Commission des chemins de fer: modification, bill (n° 112) en comité, 8910 et suiv.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Rapports: adoption, procédure y relative, (observ.), débat, 9316 et suiv.

Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), comité, 9500.

Fusil Ross: (débat sur observ. Worthington contre l'usage de ce fusil), 9505 et suiv.

Postes: service extérieur, appointements et allocations, (sub.) 9535 et suiv.

Steamer de l'Etat le "Champlain": utilisation, (int.) 9561, 9725, 9790, 9910.

Compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan: (demande de renseignements), 9561, 9727, 10905.

Bernstein, M.: agent d'immigration à Halifax, destitution, (int.), 9562, 9781.

Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron), 9567.

Session: longue durée, (débat sur observ. Foster), 9665 et suiv.

Kun, Agnès Bellum: condamnée pour avoir tenu une maison de prostitution, et puis graciée, protestation du conseil municipal de Sydney, (int.) 9782, 10039.

Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster), 9871 et suiv.

Douanes: appointements et dépenses, dans les différents ports du Dominion, (sub.), 9889 et suiv.

Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), comité, 9913 et suiv.

Séances du matin: (débat sur mot. Laurier), 9928 et suiv.

Comptes publics: comité, séances, (int.), 9956.

Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9992 et suiv.

Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10097 et suiv.

Enquête du juge Cassels sur le ministère de la Marine et des Pêcheries, (observ.), débat, 10189 et suiv..; situation, (int.) 11875.

Dragage: entreprises, le Gouvt. a-t-il accepté des soumissions? (int.) 10240.

Milice: réunion des camps d'instruction, cette année? (int.) 10245, 10306.

Immigration: agents (sub.) 10350 et suiv., 10423 et suiv.; immigration chinoise, bill (n° 184), modifiant loi, comité, 11060 et suiv., 11274.

Obstruction: (débat sur observ. Oliver) 10382.

Terres fédérales: appointements, (sub.) 10517 et suiv.

Graines de semence: distribution, (int.) 10604.

Projets de loi: présentés au Sénat ou à la Chambre des communes, différence dans les frais, (observ.) 10605.

Intercolonial: (sub), $9,000,000, 10610 et suiv.; entretien, (sub.) 10713 et suiv.

Projets de loi: à faire adopter avant la fin de la session, (int.) 10750, 10799, 10906, 11019, 11559, 11673, 12418.

Baleine: pêche, (débat sur obser. McLean) 10778 et suiv.

Yukon: réformes à opérer, lettres du révd. M. Shearer, (int.) 10799; placers, bill (n° 150), comité, 11028; bill (n° 169) modifiant loi du Yukon, comité, 11043 et suiv.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10864.

Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11155 et suiv.

Service civil: bill (n° 189) pour amender la loi du, 1ère l., 11243 et suiv.; 2e l., 11879 et suiv.; (correction dans le hansard) 12070; comité, 12125 et suiv., 12225 et suiv., 12774 et suiv.

Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11291 et suiv.

Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11386 et suiv.

Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, comité, 11472 et suiv.; audition et inspection des banques, (int. Pringle) 13296.

Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11675 et suiv.; comité, 11979 et suiv.; 12087 et suiv., 12540 et suiv.; 3e l., 13018 et suiv.

Coupes de bois: concessions, mensonges de M. Foster, (déc. sur explications Turriff) 11872 et suiv.

Canal de Cornwall: accident, (int.) 11977.

Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12189 et suiv.; amend., 12201, mis aux voix et rejeté, 12215.

Manitoba: extension des frontières, s'en occupera-t-on pendant cette session? (int.) 12294.

Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13057; amendement, 13065, rejeté, 13129.

Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13187 et suiv.

Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité 13201 et suiv.

Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109) à cette fin, comité, 13229 et suiv., 13704.

Remèdes brevetés : bill (n° 146), comité, 13262 et suiv.

Ecoles techniques: mesure à ce sujet, (int.) 13297.

Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13301 et suiv.

Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13426 et suiv.

Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13493 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 183), pour modifier la loi y relative, comité, 13505 et suiv., bill (n° 209), idem, en comité, 13715.

Indiens: vente de leurs terres, (débat sur observ. Boyer) 13789 et suiv.

Primes payées par l'Etat: (int.) 13892.

Bétail canadien: interdiction en Angleterre, mouvement pour l'abolir, (int.) 13893.

Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13930 et suiv., 13946.

Chemins de fer: aide, 13971 et suiv., 13983 et suiv.; bill (n° 215) à cette fin, comité, 14157 et suiv.

Code criminel: modification, bill (n° 212), comité, 13988.

Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14138.

Compagnie du pont et de chemin de fer de Québec, bill (n° 217), comité, 14170 et suiv.

Tempérance: modification de la loi y relative, bill (n° 197), comité, 14186.

BORDEN, Robert Laird.—*Suite.*

Opium: interdiction, bill (n° 205), amendement du Sénat, 14205.

Traité franco-canadien: retard au sujet de sa ratification par le Sénat français, (int.) 14216.

Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours, (sur observ. Kennedy) 14222 et suiv.

Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches. (sub.) 14254.

Congrès interparlementaire de la paix: réunion à Ottawa en 1909, lettre du Sénat, (observ.) 14265.

Kéwatin: aliénation de terres à bois dans cette région, méthode à suivre, (int.) 14271.

BOYCE, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*

Aciérie d'Algoma, compagnie: achat de rails de cette compagnie, (int.) 9713.

Commerce: ministère, (sub.) 681 et suiv.

"Sault Express": paiements faits à ce journal, (int.) 723 (mot. pour doc.) 885, 1176.

Port-Arthur: dragage, adjudication d'entreprises, (int.) 723.

Yukon: détournement de cours d'eau en vertu de la loi minière de 1906, (mot. pour doc.) 725.

Terres fédérales: documents au sujet de certains terrains forestiers, (mot. pour doc.) 884; terres indiennes retirées de la vente, (int.) 2485; concessions de terres à bois, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2555 et suiv.

Dragage: dans la province d'Ontario, (mot. pour doc.) 885, 1176; dragage, de 1896 à 1907, coût, (int.) 1803.

Douane: entrées au Sault-Sainte-Marie, (int.) 930.

Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1116.

Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, subventions, (int.) 924.

Chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, subventions, (int.) 925.

Chemin de fer transcontinental: achat de traverses à l'étranger, (int.) 1500; transport des fournitures, (int.) 2003, (mot. pour doc.) 2254; achat de rails d'acier, (int.) 11318.

Musée Victoria: (sub.) 1559.

Préfontaine: feu l'hon. Raymond, à quelle date parti pour l'Angleterre et qui l'a remplacé pendant son absence? (int.) 8099.

Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1731.

Province d'Ontario: division projetée, (int.) 8686.

Sous-ministres: paiements pour services spéciaux, (int.) 1803.

Travaux publics: construction depuis 1896, coût, (mot pour doc.) 2253.

Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14149 et suiv.

Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3079.

Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12193 et suiv.

Sault-Sainte-Marie: importation de produits de ferme et de jardins, en 1908, (int.) 13718.

Intercolonial: frais de voyage payés à des agents, (mot. pour doc.) 3089.

Transcontinental: rails d'acier, quantité commandée pour construction du chemin entre Winnipeg et Moncton? (int.) 13419.

BOYCE, Arthur Cyril.—*Suite.*
Coupes de bois: (motion pour doc. relatifs aux demandes pour obtention de certaines coupes) 3090, 3091; coupe, n° 42, Saskatchewan, à qui cédée? (int.) 3991.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot.) Blain) 3235 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3262 et suiv., 3308 et suiv.
Travail, ministère, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 12766.
Compagnie dite "Steel Concrete Company": paiements à elle faits, (int.) 3553.
Walberg, E. A.: entreprises à lui adjugés par le gouv., (int.) 3994.
Indiens: vente de leurs terres, (observ.), débat, 13754, amend. 13782, rejeté, 13798, insinuations de M. Boyce, télégramme de M. Sifton, (explication) 14210 et suiv.
Dragage: dans la rivière des Espagnols, (int.) 4964.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12681 et suiv.
Mines: concessions de terrains miniers au Nord-Ouest, en 1903 et 1904, (mot. pour doc.) 5302.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12597 et suiv.
Grains de semence: distribution, (int.) 5643, 6949.
Charlan, M.: expert en tabacs, appointements, etc., (int.) 12071.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5894, distribution aux députés, (débat sur int. Borden) 6172 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6139 et suiv.
Chutes Niagara: rapport de M. Spencer, coût, (int.) 6328.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8326 et suiv.; M. Boyce accusé par M. Conmee de vouloir tromper la Chambre, au cours de ses observ. sur le bill, (explic.) 8374; 2e l., 12304; comité, 12503, 13572 et suiv., 13639 et suiv., 13896 et suiv., amend. 13896, rejeté, 13915.

BOYER, Gustave, *Vaudreuil.*
Barrières de péage: abolition, (projet de résolution Monk), débat, 3589.
Dragueur "Chalenge": travaux, l'an dernier, (int.) 13288.
Dragage à Dorval, depuis 1867, (int.) 13717.
Sirop et sucre d'érable: falsification, (int.) 6953.

BRABAZON, Gerald H., *Pontiac.*
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (int.) 253.
Immigrants: combien arrivés depuis dix mois? (int.) 253.
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool) 2074.

BRISTOL, Edmund, *Toronto-centre.*
Observatoire astronomique: (sub.) 1511.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7714 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1529.
Pain sans levain: droits de douane, (int.) 9021.

BRISTOL, Edmund.—*Suite.*
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1728.
Citoyens du Canada: insultes par agents d'immigration, aux Etats-Unis, (int.) 11671.
Immigration: japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2136, 2142.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115) 2e l., 12409 et suiv., comité, 12437 et suiv., 13569 et suiv., 13665 et suiv., 13900.
Coupes de bois: concessions au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2741 et suiv.; (débat sur observ. Turriff) 9223 et suiv.
Chmin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3848 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12254 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5264 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10142 tt suiv.
Tabac: remaniement des droits, (observ.) 6397 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11677 et suiv.
Traité franco-canadien: quand entrera-t-il en vigueur, (int.) 9019.

BRODER, Andrew, *Dundas.*
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3413 et suiv.
Fromage: chambre de maturation à Brockville, (int.) 4052.
"Natal Act": sanction refusée par le lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross), 1891 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6250 et suiv.
Service civil: commission, (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7836 et suiv.
Expositions: (sub.) 11107 et suiv.
Commission des eaux limitrophes: protection des intérêts canadiens, (observ.) 13802 et suiv.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*
Alose: œufs, incubation à Windsor, N.-E., (int. Black) 9314; pêche à l'alose, renseignements à recueillir, (int. Black) 9314.
Steamer "Montcalm": naufrage, rapport, (mot. Foster pour doc.) 10604.
Steamer "Stanley": service d'hiver à l'I.-P.-E., (int. Lefurgey) 180.
Marine-marchande du Canada: bill (n° 183) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 10602; 2e l. et comité, 13498, 13708, 13889; 3e l., 13889.
Baleine: pêche dans la Colombie-Anglaise, observ. McLean), débat, 10754 et suiv.
Télégraphie sans fil: système Marconi, efficacité, (int. Maclean) 182, poste à Glace-Bay, (int. Lavergne) 2244.
Steamer "Arctic": achat et dépenses, (int. Foster) 193.
Pêche: permis pour lacs de Saskatchewan, (int. Chisholm) 366, (mot. pour doc.) 2999; concession de droits de pêche entre lac Supérieur et Montagnes-Rocheuses, (int. Herron) 1751; pêche des palourdes et des moules, modification des règlements, (int. Lefurgey) 2013; pêche des homards, idem, (int. A. A. McLean) 6958.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Steamer "Hurona" et "Mongolian": abordage, (int. Taylor) 373.
Phares: de l'Ile du Prince-Edouard, approvisionnement, (int. McLean) 374; phares sur côte du Pacifique, salaires des gardiens, (int. Doan) 2006.
Pêcheries: de l'île du P.-E., protection, (int. Lefurgey) 375; protection, (int. Macdonell) 1165; conférence de Washington, en 1887, frais, (int. Finlayson) 1799; pêcheries sur le Pacifique, (int. Sloan) 2006; traité de Washington et commission de la mer de Behring, durée des négociations, (int. Foster) 2248; juridiction, conférence avec gouvts provinciaux, (int. Lefurgey) 3350, agent à cette fin, (int. Lefurgey) 3555.
Steamers brise-glace: pour détroit de Northumberland, construction, (int. Hughes) 380, 1801, (sub.) 1954, 3046.
Sauvetage: postes dans les Provinces Maritimes, équipement, (int. Lefrugey) 707; achat d'un bateau pour servir en Colombie-Anglaise, (int. McCarthy) 709; primes, y compris postes, (sub.) 3078.
Cascumpee: port, installation de bouées, (int. Lefurgey) 707.
Croiseur "Vigilant": collision, (int. Jackson) 708.
Télégraphie sans fil: sur le Pacifique, (int. McCarthy) 708.
Réclamations: payées par le gouvt. russe, (int. McCarthy) 709.
Steamer "Stanley": cabines disponibles, (int. Lefurgey) 713.
Fret: transport sur steamers entre l'I.P.-E. et la terre ferme, (int. Martin) 875.
Ile du Prince-Edouard: communications ininterrompues, en hiver, (int. Chisholm) 928, construction d'un steamer à cette fin, (int. Roche) 2637; fret sur bateaux entre Charlottetown et Georgetown, (int. Martin) 2886.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 949.
Traité franco-canadien: examen, (observ. sur mot. Monk pour comité à cette fin) 961; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., (débat) 1440 et suiv., en comité, 3746, 3e l., 4508 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, personnel, (sub.) 1014 et suiv., comptabilité du ministère, dossier y relatif, dépôt, (observ.) 2988.
Documents: (mot. Foster pour doc.) 1058.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1074, 1103.
Esquimault: station navale, entretien, (int. Borden) 1163, (mot. Borden pour doc.) 1175.
Stations navales canadiennes: (int. Macdonell) 1164.
Instruction navale: (int. Macdonell) 1165.
Ile aux Perdrix: provisions, (int. Daniel) 1166.
Gaudet, Victor, avocat: services, (int. Walsh) 1167.
Chien de mer: envois de résidus aux E.-U., (int. Blain) 1173.
Temple, W. A., emploi, (int. Foster), 1173.
Levés hydrographiques: (int. Macdonell), 1175.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1195 et suiv.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Ile du Prince-Edouard: service d'hiver, (int. Martin), 1255.
Brodeur, Hon. L. P., frais de voyage, (int. Foster), 1403.
Piscifacture: au lac Winnipeg, (int. Schaffner), 1750; à Selkirk et à Berens, résultats, dépenses, (int. Schaffner), 3355.
Commission de la mer de Behring, en 1891-1892, frais, (int. Finlayson), 1800.
Canso: nomination d'un successeur au Dr Brine comme officier de santé du port, (int.), 1802.
Ciment: laboratoire de l'essayeur: (sub.), 11629 et suiv.
Sous-ministres: paiement pour services spéciaux, (int. Boyce), 1803.
Saint-Jean, N.-B.,: entrepôts frigorifiques, (mot. Foster pour doc.), 1807.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1955 et suiv., 1964 et suiv.
Saint-Anicet: quai, recettes et dépenses, (int. Bergeron), 2007, 3344.
Navires: immatriculés, données statistiques, (int. Sinclair), 2890.
Homards: pêche de petits homards, (int. McLean) 2893; gardiens des pêcheries de homards, (int. Léonard) 2894.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.), 3075 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3132 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3195 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3257, 3296, 3307 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3266, 3324 et suiv.
Marées: observation, (sub.) 3328.
Dépêches: service en hiver, (sub.) 3330; transport dans le comté de Colchester, (int. Stanfield), 3346; entre Saint-Pascal et Kamouraska, (int. Bergeron), 3351.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.), 3333 et suiv.
Ciment: fourniture par A. E. Walberg, (int. Staples) 3344.
Stevenson, A. W., paiements à lui faits, (int. White) 3347.
Capitaines: sur navires faisant service entre Montréal et Québec, ont-ils subi examens? (int. Delisle) 3351.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3409 et suiv.
Pisciculture: établissement de Forchu, (int. McLean) 3554.
Louisbourg: maître du port, (int. McLean) 3554.
Barrières de péage: abolition, (projet de résol. Monk), débat, 3583.
Steamers: service entre France et Canada, subvention, (projet de résolution) 3621.
Phares: à Nicolet et à Port Saint-François: dépenses, (int. Monk) 3989.
Walberg, E. A.: entreprises à lui adjugés, (ints. Boyce et Staples) 3995.
Pêche: bail à M. Markey, (dépôt) 11975.
Phoques: chasse, dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4144 et suiv.
Surveillance des eaux du nord du Canada, expédition de l'"Arctic", etc., (sub.) 4146, 4946.
Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (rép. à observ. Foster et

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
autres), débat, 4290 et suiv.; réorganisation, (dépôt de documents à ce sujet) 4391; suspension de trois fonctionnaires, (int. Borden) 6334, 7169; démission du sous-ministre, (int. Borden) 8315, 8472.
Spain: commandant, frais de voyage, (int. Foster) 4583, 5031.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., 4731.
Commission dela mer de Behring: dépenses de sir Charles Tupper, (mot. Borden pour doc.) 4864.
Lac Saint-Pierre: fûts permanents, (sub.) 4950.
Sorel: achat d'un terrain pour chantier maritime, (sub.) 4950; bordereaux de paie à Sorel, (int. Bennett) 4968; enquête par M. Gaudet, (rapport) (int. Bergeron) 7437, 8315, (dépôt) 8557; conduite de M. E. Roy, ne devrait-elle pas être examinée par le juge Cassels, (int. Bennett) 8316, M. E. Roy est-il encore à l'emploi du ministère, (int. Bennett) 8687; dépôt du rapport de M. Gaudet, (mot. Bennett pour doc.) 11323.
Dragage: matériel pour dragage entre Montréal et Pointe-au-Père, (sub.) 4953.
Phares: salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4954, 5251; entretien et réparations, (sub.) 5251, construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 5252, 6034 et suiv.
Phare des îles de Bellechasse: salaire du gardien, (int. Lavergne) 5035.
Fleuve Saint-Laurent: dragage du chenal, (sub.) 5246 et suiv.
Agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 5251.
Bateaux-phares: réparations, (sub.) 5252.
Arsenaux de marine: entretien et aménagements, (sub.) 5252.
Falconer, K., paiements à lui faits, (int. Foster) 9310, (int. Blain) 11025.
Glaces: frais de rupture; (sub.) 5253.
Signaux: service, (sub.) 5258; bill (n° 152) concernant droits de signaux à Halifax, 1ère l., 6761; 2e l., comité et 3e l., 8909.
Pilotage: et bateau de pilotage l' "Eureka", (sub.) 5259.
"Canada": compagnie de publication du, paiements à elle faits, (int. Monk) 5297.
Bernier: capitaine, sa mission, (int. Foster) 5430
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5870; distribution aux députés, (observ. sur int. Borden) 6156; enquête du juge Cassels, conditions, (int. Borden) 6334, commencera-t-elle bientôt et concernera-t-elle un ou plusieurs départements? (int. Bergeron) 6950; (int. Borden) 7681.
Pêcheries: de la Colombie-Anglaise, enquête, rapport, (int. Borden) 5935; de la baie Georgienne, commission, quand aurons-nous son rapport? (int. Bennett) 5986; inspecteurs, gardes-pêche et gardiens des pêcheries, (sub.) 6038 et suiv.; difficultés survenues entre le Gouvt. et la province, rapport de M. Bastedo, (rép. à int. Smith) 7173; permis de pêche accordés à l'association des empaqueteurs de la Colombie-Anglaise, (int. Kennedy) 8560.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 6023.
Steamer "Montcalm": collision, dépêche de la "Gazette", de Montréal, (observ. Reid) 8471, (int. Foster) 8558.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Hôpitaux de marine: (sub.) 6044.
Pêche: à la baleine; à qui permis accordés dans la Colombie-Anglaise? etc., (int. McLean) 6268; pêche au saumon, idem. (int. Chisholm) 6269.
Fish-Island: gardien du phare, (int. Lefurgey) 6332.
Tabac: remaniement des droits, débat sur projet de résol. Templeman) 6398 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, comité, 6782 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (projet de résolution Brodeur) 6440 et suiv.; 6473 et suiv.; bill (n° 145), à cette fin, 1ère l., 6500, 2e l. et comité, 6707 et suiv.; 3e l., 6731.
Belleville: port, émission de bons constituant une charge sur le port, autorisation à ce sujet, (int. Porter) 6522.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E. et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résolution Hughes) 6570 et suiv.
Service civil: enquête par M. le juge Cassels, dans le départemnt de la Marine et des Pêcheries, avocats nommés pour conduire, (rép. à int. Borden) 7168; (débat sur observ. Borden concernant rapport de la commission du service civil) 7940 et suiv.
Meaford: port, bill (n° 158) pour légaliser les travaux faits par la municipalité, 1ère l., 7541; 2e l., comité et 3e l., 8909.
Ciment: importation pour le port de Montréal; (int. Reid) 7545.
Dragage: à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int. Bergeron), 7559.
Japonais: permis de pêche à eux accordés, dans la Colombie-Anglaise, (int. Hughes), 7559.
Pêche: dans la rivière Matane, assujettie à quelles autorités? (int. Sproule), 7805.
Montréal: achat de ciment par la commission du port, (int. Reid), 7864; nettoyage du port, coût, (int. Jackson), 9308.
Louisbourg, N.-E.: port, maître du port, recettes, etc., etc., (int. McLean), 7864
Elections: intervention des employés, (observ. Borden), 10245.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat, débat sur (observ. Taylor), 8004 et suiv., (explication sur un fait personnel), 8027 et suiv.
Préfontaine: feu l'hon. Raymond: à quelle date parti pour l'Angleterre et qui l'a remplacé pendant son absence? (int. Boyce), 8099.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (int. McLean) 8103 et suiv.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain), 8132 et suiv.
Chien de mer: réduction, usine à Canso, (int. Foster), 8567.
Remorqueur D. H. Thomas: subventionné par le Gouvernement, (int. Stanfield), 8572.
Canal Rideau: bouées entre Merrickville et Edmund-Rapids, (int. Reid), 9019.
Ile Ingonish: gardien du phare, (int. Bergeron), 9024.
Brise-glace "Montcalm": coût, etc., (int. Taylor), 8837.
Marine et Pêcheries: frais de déplacement du ministre, et remboursements, (int. Foster), 9309.

BRODEUR, hon. Louis-Philippe.—*Suite.*
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur (observ. Borden), 9317 et suiv.
Signaux: à l'île Brier, (int. Foster), 9710.
Sifflet à vapeur à Westport, N.-E.: installation, (int. Stanfield), 9718.
Steamer de l'Etat le "Champlain": service, (int. Borden), 9726.
Extincteurs à incendie: achat, (mot. Foster pour doc.), 9726.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits depuis 1900, (int. Macdonell), 11257.
Naufrages et collisions sur le Saint-Laurent, de 1886 à 1908, (int. Jackson), 11265.
Enquête du juge Cassels: (rép. à ints. Bennett, Borden, Foster, Bergeron et Northrup), 11267-11270; frais, (sub.), 13831.
Phares: steamers pour service, (int. Foster), 11863.
Clément, Jules d'Estimauville: emploi, (int. Foster), 11863.
Compagnie des signaux de brume; compagnie de carbure d'Ottawa et Ths. L. Wilson: paiements à eux faits, (int. Taylor), 12074.
Préposé aux engagements à Québec, M. J. M. Gregory—et son aide, (int. Gauvreau), 12287.
Marine et pêcheries, ministère: qui est sous-ministre? (int. Foster), 12539.
Pêcheries: appointements des inspecteurs, gardiens, etc., (sub.), 12879.
Phares et service côtier: (sub.), 12879, 13995.
Observatoires: (sub.), 12879.
Bateaux à vapeur: inspection, (sub.), 12880
Pavillon anglais: de quel droit le hisse-t-on sur navires-marchands inscrits au Canada? (int. Sinclair), 13420.
Marine et Pêcheries: nomination d'un sous-ministre adjoint, (sub.), 13564; entrepôt de marine, rue Sussex, nombre d'employés, (int. Fowler), 13719.
Bronte: quaiage, recettes en 1908, (int. Henderson), 13722.
Traité franco-canadien: où en serons-nous s'il n'est pas ratifié? (int. Bergeron), 13742.
Service hydrographique du fleuve et du golfe, Saint-Laurent: steamer en remplacement de la "Canadienne", (sub.), 13832.
Charbonneau, Joseph, gratification à sa mère, (sub.), 13992.
Lime Kiln, rivière Détroit; traverse: pour tenir le chenal libre, (sub.) 13995.
Pensions, (sub.): 13996.
Pointe Pelée: bateau-lumière, (sub.), 13997.
Chien de mer; réduction, à Clark's-Harbour, (sub.), 13997.
Croiseur "Princess": réparations, (sub.), 13998.
Saumon: privilège de la pêche à la seine, dans la rivière Ristigouche, (int. Fowler), 14199.

BROWN, James P., *Châteauguay.*
Chemin de fer central de Pontiac, bill (n° 155), en comité, 6833.
Chemin de fer de Waterloo à Guelph: compagnie, institution civile, bill (n° 195) 1ère l., 12171.

BUREAU, hon. Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*
Débats: compte rendu officiel: distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron) 9566 et suiv.

BUREAU, hon. Jacques.—*Suite.*
Forçats: travail, adjudication, (int. Verville) 251.
Juges: fonctions extrajudiciaires de deux, dans enquête sur administration du gouvernement de la province de Québec, (int. Lavergne) 373.
Justice: rapport du ministère, (dépôt) 194; administration centrale, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10899.
Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (rép. à observ. Foster) 4284 et suiv., 4383; principales positions, y compris celle de sous-ministre, occupées par qui? (rép. à int. Foster) 7316.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 8266.
Pénitenciers: (sub.) 5752 et suiv., 5765, 5766 et suiv.
Roy, Roméo: messager surnuméraire, à la cour d'échiquier, appointements, (sub.) 5749.
Statuts refondus: version française, publication, (int. Lavergne) 373.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1136 et suiv.
Turcotte, G.: secrétaire particulier du solliciteur général, appointements (sub.) 5748.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de l'"Arctic", (rép. à observ. Foster) 4178 et suiv.

BURROWS, Theodore Arthur, *Dauphin.*
Coupes de bois: aliénation au Nord Ouest, (débat sur observ. Lake) 2383 et suiv., (débat sur observ. Turriff) 9146 et suiv., 9165 et suiv.; coupes de bois acquises par M. T. A. Burrows, article du "Telegram", (explic.) 9452.
Grains de semence: achat, et distribution dans l'Ouest, (sub.) 2870 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6623, 6653 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8751 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11351 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11731 et suiv.; comité, 12019 et suiv.; 12105 et suiv., 12542 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13200 et suiv.

CALVERT, William Samuel, *Middlesex-ouest.*
Chemin de fer de l'Ouest-Ontario-Pacifique: compagnie du, 1ère l., 449; 2e l.,; comité et 2e l., 1527.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto, bill (n° 82), en comité, 5263; 3e l., 5291.

CARON, Jean-Baptiste Thomas, *Ottawa.*
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.) 2083 et suiv.
Chemin de fer Northern-Empire: compagnie, institution civile, bill (n° 86), 1ère l., 2243; 2e l., 2474.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11911.
Vanasse, Fabien, historiographe à bord de l'"Arctic", (rép. à observ. Daniel) 4191 et suiv.

CARVELL, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Compagnie dit "Tobique Manufacturing Company; changement de nom, bill (n° 8), 1ère l., 243; 2e l., 484; comité et 3e l., 2434.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10403 et suiv.
Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick: bill (n° 53) 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1527, 6022; 3e l., 6022.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11435 et suiv.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5680 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11838.
Fleuve Saint-Jean: quais, (sub.), 12603 et suiv.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7121 et suiv.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12593 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8795 et suiv.; comité, 13674 et suiv.
Hodgins major: acusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12911 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13029.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13256 et suiv.
Lignes télégraphiques, (sub.) 13845 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent et tributaires; quais, (sub.) 14021.

CASH, E. L., *Mackenzie.*
Chemin de fer du nord-ouest du Manitoba: compagnie du, bill (n° 26), 1ère l., 449; 2e l., 668; comité et 3e l., 1527.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1409.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5224.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13213 et suiv.
Immigration: (sub.), dépenses générales, 6011 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6625 et suiv.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-est.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 276 et suiv.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10419.
Pêche: permis pour lacs de Saskatchewan, (int.) 366 (mot. pour doc.) 724, 2998; pêche au saumon, permis accordés dans la Colombie-Anglaise, (int.) 6268.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109) à ce sujet, comité, 13242.
Intérieur: (sub.) 645.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11079 et suiv.
Peste bubonique: mesures préventives, (int.) 712.
Terres fédérales: bill (n° 181) comité, 12545 et suiv.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13260.
Ile du Prince-Edouard : communications ininterrompues, en hiver, (int.) 527.
Antigonish: salle darmes, (mot. pour doc.) 1178.

CHISHOLM, Thomas.—*Suite.*
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1716.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène: (débat sur projet de résol. Black) 2664 et suiv.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2782 et suiv.
Steamers, (service): subvention à la ligne Elder-Dempster, pour service entre le Canada et le Sud-africain, (int.) 2892.
Monnaie royale: ventilation, (int.) 3146.
Lord Selkirk: registres terriers de sa succession, le gouvt. a-t-il cherché à entrer en possession de ces registres? (int.) 4580.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (observ.) 5217 et suiv.
McGee, Thomas D'Arcy: 40e anniversaire de sa mort, (7 avril), érection d'un monument à sa mémoire, (observ.) 6577.
Postes: produit des taxes sur les receveurs de la poste, (int.) 6762.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7157 et suiv.

CHISHOLM, William, *Antigonish.*
Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4824 et suiv.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial, rapport de ce comité déposé par M. A. K. McLean, (observ.) 14028.

CHRISTIE, Peter, *Ontario-sud.*
Chevaux et bêtes à cornes enregistrés, importés des Etats-Unis, de 1904 à 1907? (int.) 6523.
Animaux: en général, exportés du Canada en Angleterre, de 1904 à 1907? (int.) 6763.
Recensement et statistique: (sub.) 13533.
Graines, production, aide, (sub.) 13540.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13542.
Moutons canadiens: assujettis à la quarantaine américaine, (int.) 14219.

CLARKE, Alfred H., *Essex-sud.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 267 et suiv.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 159), 2e l., 8891.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: compagnie du, bill (n° 25), 1ère l., 449; 2e l., 668; comité, 3307, 3339, 3481, 3759, 3834, 3942, 4392 et suiv.; 3e l., 4532, 4724, 4732.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 947 et suiv.; remaniement des droits, (observ.) 6404 et suiv.
Compagnie dite "Windsor Pump and Foundry Company": brevets, bill (n° 72), 1ère l., 1481; 2e l., 1682; comité et 3e l., 2434.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1497; 3e rapp., (mot. pour adop.) 2242.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (projet de résol.), débat, 2652 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3241 et suiv.
Immigration: primes, abolition, (débat sur mot. Cockshutt) 3431.

CLARKE, Alfred H.—*Suite.*

Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12593 et suiv.
Chemin de fer de Windsor-Chatham-London, compagnie du ; bill (n° 108), 1ère l. 3985; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5622.
Champs de bataille nationaux, achat, bill (n° 111) à cette fin, 2e l., 4562 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5337 et suiv.
Walker, Andrew: bill (n° 124) pour lui faire droit, 5568.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12463 et suiv.

CLEMENTS, Herbert S., *Kent-ouest.*

Viandes et produits alimentaires: inspecteurs, nomination, (int.) 179, (mot pour doc.) 3152.
Perdue, Dr, emploi, (int.) 180.
Discours du trône: adresse en réponse, (mot.), débat, 203 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 676 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 823 et suiv.
Primes: payées par l'Etat depuis 1896, (int.) 928, (mot. pour doc.) 1177.
Tabac : tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 942 et suiv.
Tunnel de Détroit: droits sur matériaux, (int.) 1163; quantités de matériaux importés, (int.) 4773.
Marcoun, Frank: réclamation, (int.) 1168.
Rivière Ruscomb: canalisation, (int.) 1169.
Immigration: agents dans l'Ontario, (mot. pour doc.) 1176, 3152, (observ.) 3284 et suiv.
Compagnie dite "M. J. Wilson Cordage Company"; saisie exécutée contre elle, (mot. pour doc.) 1176.
Traverse de Windsor-Détroit et Belle-Isle, concession, renouvellement, (mot. pour doc.) 1178.
Tunnel de la rivière Détroit: travaux, intérêts canadiens négligés, (observ.), 10920 et suiv.; 10993 et suiv.
Immigration: agents payés dans Kent-ouest, (mot. pour doc.) 1574; réponses de Kent-ouest à questions concernant immigrants, (int.) 3999; James Waugh, agent, (int.) 4965.
Documents: dépôt, (mot.) 1806; détention par les députés, (observ.) 4860.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8924.
Douanes: ministère, manière de faire voter les crédits, (débat sur observ. Cockshutt), 10968 et suiv.
Juges: juge puîné d'Essex, nomination, (int.) 2011.
Rankin: colonel, démission, (observ.) 11976.
Bateaux-passeurs: de Détroit à Belle-Isle et Windsor, compagnie; renouvellement de ses privilèges, (int.) 2012.
Humboldt: édifice public, (sub.) 9003.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3300.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 9005.
Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11611 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3325 et suiv.
Chilvers: A. L. et C.: emploi, (int.) 9710.
Choléra des porcs, dans Essex? (int.) 9725.

CLEMENTS, Herbert S.—*Suite.*

Glencoe: bureau de poste, construction, (int.) 3998, 7840 et suiv.
Arpentages et inspections: (sub) 11619 et suiv.
Parc Tecumseh: brise-lames, nécessité d'y poser un garde-corps, (observ.) 13295.
Chatham: inondations, (observ.) 4941.
Charlan, M., expert en tabacs, appointements, etc., (int.) 12071.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5138 et suiv.
Ciment: (sub.) 11814 et suiv.
Pacaud, Benjamin; emploi, (int.) 5421.
Immigrants: rapatriés de Chatham, qui sont-ils? (int.) 6058, 7251.
Chilvers: A. L. et C., emploi, (int.) 9314.
Documents: appartenant à la Chambre, et retenu des mois durant par M. Clements, paroles de M. Gorden, député de Kent-est, à une assemblée tenue par M. McKay, chef de l'opposition à la législature d'Ontario, (explic.) 6283.
Tabac: remaniement des droits, (observ.) 6417 et suiv.
Service civil: (n° 189), comité, 12775 et suiv.
Tarif douanier: revision, (int.), débat, 6834 et suiv.
Wallace, J.: est-il employé à Windsor ? (int.) 7861.
Sandwich: emplacement du bureau de poste, (int.) 7547.
Graines: production, aide, (sub.) 13540.
Rivière Thames: quai en danger d'être emporté par les eaux, (int.) 7868.
Colchester-Point: jetée en pierre, construction, (int.) 13289.
Foster, Frederick: emploi, (int.) 1289.
Indiens: (sub.) 13373.
Viandes et conserves alimentaires: exécution et application de la loi y relative, (sub.) 13541.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13542.
Porcs: choléra, (int.) 9725; abatage, (observ. Blain) 13750 et suiv.

COCKSHUTT, William F., *Brantford.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 128; amendement, 152, mis aux voix et rejeté, 288.
Affaires indiennes: (sub.), 648.
Brantford : édifice public, (sub.), 7816 et suiv.; grévistes arrêtés, (int.) 10494.
Canal Welland: détournement d'eau, (int.), 930.
Commerce: impression des relevés, (observ.) 10201.
Beurre: importations, (int.), 1162.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11355 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire: participation de la milice, (débat sur observ., Macdonell), 9275.
Publications: assujetties au même tarif que les journaux, liste, (mot. pour doc.), 1348.
Postes: tarif à un cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11233 et suiv.
Immigration: primes, abolition, (projet de résol.), débat, 1349 et suiv.; 3416 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden), 2153; bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6754; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration), 7333.

COCKSHUTT, William F.—*Suite.*

Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley), 2323 et suiv.
Ligne " All-Red ": projet de résolution Laurier, (débat), 13074 et suiv.
Ecoles techniques; établissement, (débat sur mot. Guthrie pour comité d'enquête à ce sujet) 2975.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3688; en comité, 3754, 3779 et suiv.
Champs de bataille nationaux, achat: bill de fer, 1ère l., 4853.
Chemins de fer: bill (n° 118) pour modifier la loi des, en plaçant les télégraphes sous le contrôle de la commission des chemins de fer, 1re l., 4853.
Budget: exposé budgétaire, (débat), 5545 et suiv.
Douanes: ministère, vote des crédits, (observ.), débat, 10931 et suiv.
Graines de semence: pour encourager production et usage de bonnes graines, (sub.), 5743 et suiv.
Compagnie d'énergie Dominion: bill " H " du Sénat, quand sera-t-il déposé devant la Chambre? (int.) 11456.
Milice: exercices annuels, (sub.), 5998 et suiv.
Tanscontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham), 13367.
Parc National: réserves, (sub.), 6015 et suiv.
Dépêches: transbordement à Rimouski, (int.), 6060.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur), 6457 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143), comité, 6795 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: accident, prévention, (observ.) 6977.

CONMEE, James, *Baie du Tonnerre et Rivière à la Pluie.*

Chemin de fer transcontinental: achat de traverses à l'étranger, (int. Boyce), 1503; accidents, prévention, (observ.), 6975.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, débat sur mot. Lake), 2430 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3862 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5120 et suiv.; (débat sur observ. Foster) 14145 et suiv.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14145 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5278 et suiv.
Transcontinental: coût, débat sur déclaration de M. Graham) 13365 et suiv.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7106 et suiv., 7125 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13502 et suiv.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), 2e l., 8361 et suiv.; 8378 et suiv., 12313 et suiv.: comité, 12427, 13585 et suiv., 13639 et suiv., 13901.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11956 et suiv.; comité, 12777 et suiv.
Graines: bill (n° 188) pour modifier loi y relative, comité, 13193 et suiv.

COPP, Albert J. S., *Digby.*

Chemin de fer Dominion-Atlantic: bill (n° 50) 1ère l., 1153; comité et 2e l., 1527; comité et 3e l., 4399; amendements du Sénat, 6046.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5648 et suiv., 15762 et suiv.
Townsend, Arthur James: bill (n° 196) pour lui faire droit, 1ère l., 12171; 2e l., 12482, 13636.

CRAWFORD, John, *Portage-la-Prairie.*

Brown, Beddingfield et Cie: terres à pâturage par eux prises à bail, combien d'acre? (int.) 13720.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 330.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1419.
Terres fédérales: mises de côté pour être accordées aux compagnies de chemins de fer à titre de subventions, étendue, (int.) 14192.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2770.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12587.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3501.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8921 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8459 et suiv., 8473 et suiv.; comité, 13660 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13210 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5767 et suiv., 5777.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937 et suiv.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), 1ère l., 6576; comité. 8030, 8512, 8725, 9014, 8952, 9153, 9497, 9826, 9912, 3e l., 9922.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6679 et suiv.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), 2e l., 6871.

CROCKETT, Oswald S., *York, N.-B.*

Intérieur: (sub.) 644.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10300.
Affaires indiennes: (sub.) 658.
Annapolis: port, (sub.) 11772 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), comité, 9914 et suiv.
Campbellton: quai (sub.) 12271.
Caraquet: quai, (sub.) 12271 et suiv.
Postes: service postal dans les Provinces maritimes, (mot. pour doc.) 884.
Dover: quai, (sub.) 12279 et suiv.
Moncton: quai, (sub.) 12283 et suiv.
Richibouctou: jetée, (sub.) 12285 et suiv.
Intercolonial: ateliers de réparation, construction, (int.) 1570; reconstruction des bâtiments à Moncton, nouvel atelier de planage de bois à Moncton, (int.) 1571; remise des locomotives à Pictou, construction, (int.) 1749; somme payée à M. Wallberg pour construction d'un nouvel atelier à Moncton, (int.) 9312; (sub.) $9,000,000, 10630 et suiv.; ateliers, (sub.) 12867 et suiv.
Fleuve Saint-Jean, et tributaires, (sub.) 12285 et suiv.
Expositions: (sub.) 13536 et suiv.

CROCKETT, Oswald S.—*Suite.*

Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1931 et suiv.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8045 et suiv.
Frédéricton: inégalité de traitement en matière de prix de transport, correspondance, (mot. pour doc.) 2486, 2647.
Smith, Charles L., directeur de la poste à Woodstock, N.-B., (int.) 2894, 2988.
Elections: provinciales, au Nouveau-Brunswick, attitude du gouv. fédéral, (observ.), débat, 3154 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5123 et suiv.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7506 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: quelles parties entre Grand-Falls et Moncton données à l'entreprises? (int.) 9709.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12154 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13440 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13677 et suiv.
Indiens: (sub.) 13833 et suiv.
Fleuve Saint-Jean et tributaires: quais, (sub.) 14019 et suiv.

CYR, Joseph Ernest, *Provencher.*

Election de M. Cyr, dans le comté de Provencher, par des moyens frauduleux, article du "Morning Citizen", d'Ottawa, (explication) 8856 et suiv.

DANIEL, John Waterhouse, *Ville de Saint-Jean.*

Annapolis: port, (sub.) 11775 et suiv.
Employés de l'Etat: paiement, retard, (débat sur observ. Fowler) 10511 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: Nouveau-Brunswick, achat de terrain, (int.) 584.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (observ.), débat, 10247, (explication sur fait personnel) 10363.
Annuaire statistique: (sub.) 703.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12615 et suiv.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9760 et suiv.
Milice: solde du 62e fusiliers de Saint-Jean, (int.) 878.
Intercolonial: (sub.), 10636 et suiv., 10672 et suiv.; entretien, (sub.) 10710 et suiv.
Homard: longueur légale, (int.) 10749.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1127 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173) 2e l., 11220.
Arsenal du Canada: (sub.) 12764.
Ile aux Perdrix: provisions, (int.) 1166.
Transcontinental: (sub.) 12866.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13230 et suiv.
Importations: de France, (int.) 1170.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13261.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1285 et suiv., 3622; comité, 3779.
Monnaie royale: (sub.) 1543.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11169 et suiv.

DANIEL, John Waterhouse.—*Suite.*

Sénat: modification de sa constitution, (débat sur projet de résol. McIntyre, Miller et Lewis), 1625.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13499 et suiv.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1788 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9997 et suiv.
Steamer "Montclam": (sub.) 1977.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13692 et suiv.
Nouveau-Brunswick: crédit, (int.) 2009; soumis à lui dues par le Canada, (int.) 2300.
Tupper, sir Chs. H.; membre de la commission de la mer Behring, frais payés par le gouvernement anglais, (int.) 2985.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.) 3076 et suiv.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3080.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3160 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3263 et suiv., 3308 et suiv.
Marées: observation, (sub.) 3328.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.) 3334 et suiv.
Intercolonial: fournitures de pin dur, (int.) 3347.
Hawkins, Dr A. C., emploi, (int.) 3557.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.), 3936.
Chemin de fer intercolonial du Nouveau-Brunswick: qui en sont les directeurs? (int.) 4415.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4883 et suiv.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12685 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5166.
Intercolonial: réclamations pour dommages, non réglées, (int.) 6054; nombre des employés de l'Intercolonial, (int.) 6054; ateliers de Moncton, location, soumissions à ce sujet, (int.) 6061.
Expositions: (sub.) 11084 et suiv.
Postes: bureaux de poste ambulants, service, (int.) 7866.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12795 et suiv.
Manitoba: extension dees frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13439 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13503 et suiv.

DELISLE, Michel Siméon, *Portneuf.*

Usuriers fréquentant les départements publics, (int.) 1805.
Lacoste: Sir Alexandre, ex-juge en chef de la cour d'appel, à sa retraite, partipation à la politique, (int.) 2006.
Capitaines: sur navires faisant service entre Montréal et Québec, ont-ils subi examens? (int.) 3350.

DEMERS, Joseph, *Saint-Jean et Iberville.*
Importation d'urinoirs, éviers et baignoires, d'Angleterre, (int.), 1567.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.), 7802.

DESJARDINS, Samuel, *Terrebonne.*
Tourbières, exploitation, (int.), 1168.
Rivière Jésus: dragage, (int.), 7314.

DEVLIN, Emmanuel B., *Wright.*
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.), 1142.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1223.
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.), 2091 et suiv.
Ligne "All-Red", projet de résolution Laurier, (débat), 13116 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat), 4221 et suiv.; 4366 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley), 5129 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8530 et suiv.

DUBEAU, Joseph Adelard, *Joliette.*
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, modification de la loi du Revenu de l'intérieur, (int.) 186, (mot. pour doc.), débat, 933 et suiv.; emploi de tabac étranger, (int.) 4579; remaniement des droits, bill (n° 143), 6795; timbres noirs sur cigares en entrepôt, (int.), 13013.
Annuaire statistique: (sub.), 704.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec: bill (n° 77), 1ère l., 1648: 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1re l., 3706.

DUGAS, François O., *Montcalm.*
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8674; comité, 12459 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, bill, (n° 143), en comité, 6798 et suiv.

DYMENT, Albert Edouard, *Algoma-est.*
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord; bill (n° 137), 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité et 3e l., 8726.
Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique: bill (n° 138), 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité, 9015, 9500; 3e l., 9501.

ELSON, Peter, *Middlesex-est.*
Sémaphores de chemins de fer: nouveau modèle, (int.) 252.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 318.
Courses de chevaux sur la glace, le dimanche, défendues, (observ.) 3897.
Ficelle d'engerbage; achat, (int.) 10178.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5221.
Moutons canadiens: quarantaine américaine, y sont-ils soumis? (int.) 13721.
Cigarettes: (débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente), 5314
Opium: importé en 1906 et 1907, (int.) 9019.
Saumon: permis de pêche en 1905, 1906 et 1907, rapport, (int.) 5901.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6494.

EMMERSON, hon. Henry R., *Westmoreland.*
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9), comité, 784.
Archibald, P. S., et famille, permis de circulation gratuite sur Intercolonial, (int.) 2475.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8954 et suiv.
Williams, Thomas: emploi sur l'Intercolonial, (int.) 2475.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13513 et suiv.
Intercolonial: prolongement vers les Grands Lacs, (projet de résol.) débat, 2525 et suiv.; (sub.) 10636 et suiv.; dédoublement de la voie, (sub.), 12853 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2841 et suiv.; embranchements de chemins de fer: embranchements de Harmony à Elmira, bill (n° 202), 2e l. et comité, 13265 et suiv.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ. Sproule) 2994 et suiv.
Elections: provinciales au N.-B., attitude du gouvt fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3169 et suiv.; ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6968.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E., et de l'Intercolonial, par le chemin de fer Interprovincial, (débat sur projet de résol. Hughes) 6553 et suiv.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8035 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite; la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9617 et suiv.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résol. Fielding) 13283 et suiv.
Chemins de fer: aide, bill (n° 215) à cette fin, comité, 14162 et suiv.
Commission des études géologiques: appointements et dépenses, (sub.) 14259.

ETHIER, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*
Barrières de péage: abolition, (projet de résolution Monk), débat, 3587.
Chemins de fer: bill (n° 30) pour modifier la loi des, au sujet de l'expropriation des terrains, 1ère l., 582.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3617.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), remboursement de l'honoraire de $200, (motion), 11792, 11975.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 945 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens, *Shelburne-et-Queen.*
Comptes publics: rapport, (dépôt) 6.
Auditeur général: rapport, (dépôt) 7.
Revenu de l'Intérieur: rapport, (dépôt) 7.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 30 et suiv., 98 et suiv.
Service civil: commission, rapport, dépôt (int. Perley) 94.
Convention entre la France et le Canada, impression du texte, (int. Borden) 98.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Récoltes: récolte de l'Ouest, transport, (int. Foster) 179, 630, 932; (int. Pringle) 180; transport, aide, (int. Lake) 2010, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2259.
Subventions aux provinces: augmentation, paiement, (int. Borden) 181, (int. Foster) 251, 586; sommes payées, (int. Blain) 330.
Fonds: placement en fidéicommis en Angleterre, (int. Borden) 181.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13093 et suiv.
Convention: entre la France et le Canada, droits maxima et minima, (int. Smith) 186; entre ces pays et concernant la nation la plus favorisée, (int. Foster) 587; distribution du texte, (int. Béland) 629; surtaxe sur marchandises allemandes, effet, (int. Ames) 875; pays désignés par l'article 8, (inter. Ames) 875; traitement de la nation la plus favorisée, (int. Ames) 876, 877.
Monnaie royale: construction, (int. Foster) 245; (sub.) 1510, 1529; à quand la frappe des pièces d'or, et valeur de ces pièces, (int. Thompson) 2686; ventilation, (int. Chisholm) 3146; pour quel montant a-t-on frappé de pièces d'argent depuis le commencement des opérations? (int. Armstrong) 9018.
Assurances: commission, coût total, (int. Foster) 245; compagnies, total des dépôts, (int. Macdonell) 254; présentation d'un projet de loi, prochainement, (int. Foster) 8781; surintendant des assurances; dépenses du service, (sub.) 12770; traitement, (projet de résol.) 13030; bill (n° 200) à ce sujet, 1re l., 13030; 2e l., comité et 3e l., 13281.
Emprunts: temporaires, total, (int. Monk) 246, (int. Borden) 248; emprunts et dépassements de crédits en 1906-1907, (int. Foster) 327; emprunts temporaires, montant, (int. Monk) 328, depuis octobre 1906, (int. Borden) 329; emprunt du 17 août 1907, (int. Foster) 586.
Débats: comité, (int. Bergeron au sujet du 2e et du 3e rapports) 13135.
Dette publique: échéances depuis octobre 1906, (int. Borden) 329, en 1908, (int. Borden) 330.
Immigrants: indigents, aide, (int. Sproule) 448.
Comptes de l'Etat: en souffrance, (int. Taylor) 367, (int. Lancaster) 378.
Chemin de fer transcontinental-national: garanties du G.-T.-P. pour construction de la division de l'Ouest, (int. Foster) 372; achat de traverses à l'étranger, (int. Boyce) 1502; déduction sur les gages, pour services médicaux, (int. Roche) 2009; on veut changer le tracé du chemin, pour raisons financières, article du "Citizen", (dénégation) 8473; montant d'obligations émis et garanti, (int. Foster) 8836; bill (n° 171) y relatif, 1ère l., 9252; 2e l., comité, 3e l., 11299-11305.
Gunn, B. B., député: décès, (éloge) 450.
Livres bleus: distribution aux Communes, (int. Reid) 451, 633.
Ministres: frais de voyage, (int. Foster) 584.
Pianos: pour le président des Communes et celui du Sénat, (int. Ganong) 585.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, (sub.) 633
Milice: ministère, (sub.) 634.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Secrétariat d'Etat: (sub.) 634.
Impressions et papeterie: (sub.) 635.
Intérieur: (sub.) 641.
Auditeur général: bureau, (sub.), 659; rapport, (dépôt) 796; (projet de résolution au sujet de son traitement), 13132, 13281; bill (n° 208) à ce sujet, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 13281, 13282.
Finances: ministère, et conseil de la Trésorerie, (sub.), 661.
Commerce: ministère, (sub.), 671.
Employés publics: intervention dans élections municipales, (int. McLean), 713.
Steamers: subvention postale, (int.), 714.
Caisses d'épargne postales: augmentation de l'intérêt sur dépôts, (int. Forget), 717.
Billets fédéraux: en circulation au 31 octobre 1907? (int. Macdonell), 718.
Assurance: bill (n° 42) concernant l'assurance, 1re l., 858; 2e l., 1808; nouvelles concernant ce projet de loi, (int. Foster), 7438.
Convention: entre la France et le Canada, (suite); importations par un port des Etats-Unis, (int. Ames), 877; documents relatifs à la convention, dépôt, (observ.), 880; (mot. Ames pour doc.), 882-883; examen de la convention, (observ. sur mot. Monk pour comité à cette fin) 965; (discussion sur la convention), 1261; bill (n° 57) pour faire ratifier la convention, 1ère l., 1263, 1440 et suiv., 2e l., 2303; 3622; comité, 3711, 3715, 3774; 3e l., 3899, 4499, 4553; quand la convention entrera-t-elle en vigueur? (Bristol), 9019.
Blé: blé d'engrais, transport, (int. Lake), 926.
Tarif: tarif français et exportations des Etats-Unis, (int. Foster), 929.
Entrepreneurs: cautionnements, (int. Foster), 1158.
Sénat: membres, dépenses, (int. Foster), 1160.
Yukon: revenus et dépenses, (int. Foster), 1160, dépenses, (int. Foster), 1175; 1402; combien paie le gouvernement pour transmission de deniers provenant du Yukon? (int. Monk), 3086.
Manitoba: bureau de poste sur un emplacement de ville, (int. Foster), 1403.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résolution) 13015.
"Chartered Bank of British Columbia",: institution civile, bill (n° 59), 2e l., 1528.
Viandes et produits alimentaires: inspection, (int. Sproule), 1567.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int. Herron) 11762; bill (n° 109) à cette fin, comité, 13229 et suiv.
Impression et lithographie: exécutées en dehors du Canada, (int. McDonell), 1567.
Belleville, compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8957 et suiv.
Bestiaux: dénombrement au Nouveau-Brunswick., (int. Wilmot), 1568.
Subventions postales et maritimes: (sub.), 12880.
Pommes: saisies à Montréal, (int. Lalor) 1569.
Commerce, ministère, (sub.), 12881.
Denrées: inspection, (sub.), 12882.
Entrepôts frigorifiques: établissement dans l'Alberta, (int. Herron) 1752.
Pénitenciers, (sub.), 12882.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Canada: recettes, de 1873 à 1907, (int. Lefurgey) 1800.
Usuriers fréquentant les département publics, (int. Delisle), 1805.
Service civil: commission, dépôt de son rapport, (int. Foster), 1807, (int. Borden), 3434.
Commerce: avec les Antilles, (int. Martin), 1930.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1994.
Chemins à barrières de Montréal: commission des, situation financière, (int. Monk) 2003; intérêt et acompte payés, (int. Monk) 3086.
Nouveau-Brunswick: crédit, (int. Daniel) 2009; sommes à lui dues par le Canada, (int. Daniel) 2300.
Entrepôts frigorifiques: compagnies, subventions, (int. Lalor) 2010; compagnie de Saint-Jean, valeur, (int. Lalor) 2010.
Comptes publics: comité, séances du soir, (mot. Bennett) 2243; appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3221 et suiv.
Messages de Son Excellence: budget supplémentaire, (mot. pour renvoi au comité des subsides) 2467.
Québec: pont, garantie de l'Etat, (int. Sproule) 2482, (rép. à int. Foster) 6333.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2523.
Belleville: port, recettes et dépenses, (int. Porter) 2685.
Compagnie dite "American Bank Note Company", dernier marché pour impression de billets et timbres, (int. Foster) 2686.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2842 et suiv.
Terres fédérales: terres de la vallée de la rivière de la Paix, louées ou aliénées, (mot. Hughes pour doc.) 2868.
Grains de semence: achat et distribution au Nord-Ouest, (sub.) 2868, (mot. pour vote subsides à cette fin) 2880; bill (n° 94), à cette fin, 1ère l., 2e l., et comité, 2881-2882; 3e l., 2885; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3019 et suiv.
Bois: coalition des marchands de bois, commission d'enquête à ce sujet, rapport, (int. Schaffner) 3084.
Fruits: non empaquetés, combien de jours consacrés à l'inspection pendant la dernière saison, (int. Smith) 3088.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3262 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 4), 2e l., 3528.
Colombie-Anglaise: recettes provenant de cette province, (rép. à int. Ross) 3563.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3761 et suiv.
Banques: revision de la loi des, (projet de résol. Pringle) 4470 et suiv.
Bassins de radoub: construction, encouragement (projet de résol.) 4485, 4870; bill (n° 119) à cette fin, 1re l., 4886; 2e l. et comité, 7239-7240, 11288; 3e l., 11298; amendement du Sénat, 12218.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4755.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (projet de résolution), 4887; bill (n° 120) à cette fin, 1ère l., 4900; 2e l., et comité, 11378; 3e l., 12657; amendements du Sénat, 13987.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid), 4917.
Fruits: emploi d'avocats dans poursuites sous l'empire de l'acte relatif au marquage des fruits, (int. Porter) 5036.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley), 5097 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, 5355, 6924 et suiv.
Forestiers: cour subsidiaire de l'ancien ordre des, bill (n° 62), en comité, 5394 et suiv.
Chambres de commerce: bill (n° 133) pour modifier le statut des, 1ère l., 5568; 2e l. et comité, 12588; comité et 3e l., 13016-13017.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes, noms, salaires, nationalités, croyances, etc., (observ. sur mot. Sproule pour doc.), 5720 et suiv.
Compagnies: bill (n° 104) pour modifier la loi des, 2e l. et comités, 5733-34 et suiv.; 3e l., 5737.
Pénitenciers: (sub.) 5759, 5792.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5763.
Billets fédéraux: impression et gravure, somme supplémentaire, (sub.), 5809.
Finances: ministère, et conseil de la trésorerie, dépenses casuelles, (sub.) 5809.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, et des dépositions l'accompagnant, 5870; distribution du rapport aux députés, (rép. à int. Borden), 6149; enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden), 7687 et suiv; (projet de résolution pour servir de base au bill du service civil, (int. Borden), 11560; commissaires, émoluments, (sub.), 13830; commission du service civil; traduction et impression de son rapport en français, (int. Bergeron), 14156.
Droits de douane, (sub.), 5913.
Intercolonial: (sub.) $1,400,000, 5950 et suiv.; $9,000,000, 10610 et suiv.
Pêcheries: inspection et garde, (sub.), 6041.
Japonais: indemnité pour pertes subies lors des émeutes de Vancouver, (sub.), 6044.
Fushimi: prince, réception lors de son voyage au Canada, (sub.), 6044.
Jamaïque: tremblement de terre, aide aux victimes, (sub.), 6045.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster), 6086 et suiv.; amendement, 6089-90, mis aux voix et adopté, 6145.
Transports maritimes: trusts, augmentation des taux quant aux marchandises canadiennes, (débat sur observ. Owen), 6185.
Voies et moyens: (mot. pour comité) 6185.
Tabac: remaniement des droits, (motion pour discussion du projet de résol. Templeman) 6395.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta, bill (n° 125), en comité, 6467.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6455, 6476; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6711 et suiv.
Compagnie d'assurance "Pacific-Coast", contre l'incendie: bill (n° 40), comité, 6512 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
McGee, Thomas d'Arcy: 40e anniversaire de sa mort, (7 avril), érection d'un monument à sa mémoire, (rép. à int. Chisholm) 6577.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6965.
Pâques: ajournement, (motion) 7166.
Charbon: coke en franchise, et charbon dur frappé d'un droit, pourquoi? (int. Zimmerman) 7254.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7461 et suiv.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces du dossier, (débat sur observ. Borden) 9266.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7488 et suiv.
Billets du Trésor: bill (n° 159) pour en autoriser une émission, 1ère l., 7662; 2e l., et comité, 11324; 3e l., 11378.
Banques: bill (n° 160) pour modifier la loi des banques, 1ère l., 7662; 2e l., 11456; comité, 11471; 3e l., 11490; inspection et audition des banques, (int. Pringle) 13295; vérification indépendante des écritures des banques, (int. Bickerdike) 11790.
Subventions aux provinces: montant avant remaniement des dites subventions, (int. Bergeron) 9022.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: bill (n° 153), en comité, 8964 et suiv., 9499 et suiv.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8972 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9595.
Rapports: adoption, procédure y relative, débat sur observ. Borden) 9318 et suiv.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9660 et suiv.
Election de Huron-sud: compte de l'officier rapporteur, (int. Armstrong) 9714.
Banque de Saint-Jean, P.Q.: déconfiture, (rép. à int. Foster) 9783.
Séances du matin: (débat sur mot. Laurier) 9936 et suiv.
Comptes publics: comité, séances, (int. Borden) 9956.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10028 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10045 et suiv., 10146 et suiv.
Intérieur: ministère, administration centrale, (sub.) 10170.
Plomb: industrie, aide, (projet de résolution) 10239.
Milice : camps d'instruction, cette année, (int. Borden) 10308.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10309 et suiv., (rép. à explic. Daniel sur fait personnel) 10363 et suiv.
Whisky: distribution illicite dans les comtés de Beauce et de Mégantic, (int. Monk) 10366.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10367 et suiv.
Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie, bill (n° 180), comité, 10438.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10497 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Tunnel de la rivière Détroit: intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10991 et suiv.
Papier à imprimer et reliure: (sub.) 11015.
Ministères en général: nettoyage des édifices, etc., (sub.) 11017.
Listes électorales des provinces, (sub.) 11017.
Subsides: (projet de résolution pour en accorder) 11019; bill (n° 186) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 11019.
Expositions: (sub.), 11117 et suiv.
Enquête du juge Cassels: les dépositions des témoins devraient être produits à la Chambre et ne l'ont pas encore été. Pourquoi ? (rép. à int. Foster) 11317; rapport de l'enquête, dépôt, (int. Foster) 11452, 11760; ajournement de l'enquête jusqu'au mois de septembre, (int. Blain) 11452; publication des dépositions des témoins, (int. Bennett) 11453; M. Watson, avocat nommé par le Gouvt. pour diriger l'enquête, a-t-il obtenu la permission de s'absenter pour aller en Angleterre ? (int. Blain) 11455; traduction du rapport de l'enquête en français, (int. Bergeron) 11761, impression des dépositions, (motion Foster) 11865.
Plomb: industrie, encouragement au moyen d'une prime, (projet de résolution) 11491; bill (n° 191), à ce sujet, 1ère l., 11492; 2e l., 11793; comité, 11802; (int. Foster) 11979; production totale du plomb, (int. Foster) 12293; 3e l., 12659, 12665.
Projets de loi: à faire adopter avant la fin de la session, (int. Borden) 11560.
Juges: émoluments, (int. Lennox) 11562, 11674.
Ciment : laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11630 et suiv.
Monnaie Royale: depuis quand en opération ? etc., (int. Foster) 11860.
Service civil: modification de la loi, (projet de résolution) 11864; bill (n° 189) 2e l., 11927 et suiv.; comité, 12225 et suiv.
Ottawa: commission d'embellissement, dépenses, (int. Foster) 12077.
Emprunt: de 1874, renouvellement en 1904 et 1907, commission payée, (int. Foster) 12078; dernier emprunt, (motion Foster pour renseignements) 12806, montant, (int. Foster) 13291, emprunts ou avances temporaires, non rachetés ou non échus le 31 mai ou le 30 juin respectivement, (int. Foster) 13292.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12188 et suiv.
Traité avec la France: ratification, (int. Foster) 12294; dépenses du gouv. canadien pour les négociations, (int. Monk) 13288.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12584.
Presse canadienne associée: allocation, (projet de résolution) 12656, 13030; bill (n° 201) à ce sujet, 1ère l., 13032, 13281; 2e l., 13482, comité, 13495; 3e l., 13498.
Pétrole: brut, prime, (projet de résolution) 13030; bill (n°199) à ce sujet, 1ère l., 13030; 2e l., comité et 3e l., 13280, 13281.
Compagnie de force motrice et de développement du Dominion: institution civile, bill (n° 173), (motion priant le Sénat de renvoyer le bill à la Chambre des communes) 13180.
Ile du Prince-Edouard: embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), comité, 13276 et suiv.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résolution) 13282; bill (n° 209) à ce sujet, 1ère l., 13286; 2e l., et comité, 13710; comité, 13872; 3e l., 13872.
Traité franco-canadien: retard du Sénat français à le ratifier, le gouvt canadien demandera-t-il au gouvt. impérial de dénoncer l'ancien traité ? (int. Talbot) 13293.
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13333 et suiv.; études et construction, $30,000,000, (sub.) 13370.
Service maritime et transport des dépêches entre la Grande-Bretagne et le Canada, (sub.) 13370.
Indiens: (sub.) 13396.
Butler, M. J., sous-ministre, augmentation de son traitement, (sub.) 13397.
Manitoba extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13437 et suiv.
Bennetts, F. K.: greffier adjoint du conseil privé, augmentation de traitement, (sub.) 13550.
Ross, H. T., sous-ministre adjoint des Finances: augmentation de traitement, (sub.) 13563.
Thorburn, Dr, président du bureau des examinateurs du service civil: augmentation de traitement, (sub.) 13566.
Commerce: meilleures relations entre le Canada et l'Allemagne, (int. Lalor) 13740.
Lainages: industrie, le Gouvt fera-t-il quelque changement au tarif à ce sujet? (int. Lalor) 13740.
Steamers, (service (sub.): entre le Canada et l'Australie, 13812; entre Canada, Japon et Chine, 13813.
Canadiens: envoi aux jeux olympiques de Londres, (sub.) 13829.
Gymnastique: société nationale de, envoi de représentants aux jeux de Rome, (sub.) 13830.
"Canadian Bank of Commerce": service au Yukon, compensation, (sub.) 13830.
Conférence coloniale de Londres: dépenses des ministres canadiens qui y ont pris part, (int. Bergeron) 13891.
Primes payées par l'Etat: (int. Borden) 13892.
Milice vente des terrains de l'artillerie, (projet de résolution) 13892.
Québec: pont, prise de possession de l'entreprise par le Gouvt, à quelles conditions? (int. Foster) 13893.
Chemins de fer: aide, 13973 et suiv., 13983 et suiv.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14120 et suiv.
Tempérance: bill ( n° 197) pour modifier la loi y relative, 1re l., 14173; 2e l. et comité, 14186; 3e l., 14188.
Kéwatin: aliénation de terres à bois dans ce district, méthode à suivre (int. Borden) 14271.
Marchandises: bill (n° 178), transport par eau, (observ.) 14188.
Conférence intercoloniale de Londres: dépenses des ministres canadiens qui y ont pris part, (int. Bergeron) 14191.
Traité franco-canadien: retard au sujet de sa ratification par le Sénat français, (int. Borden) 14217.
Dette publique: intérêt, paroles de M. Foster, (observ. et rép. à ce dernier) 14268.

FIELDING, hon. William Stevens.—*Suite.*
Téléphone: pour commémorer l'invention du téléphone par un monument à Brantford, (sub.) 14250, 14251.
Salt-Lake, Lakevale: chenal depuis le lac jusqu'à la baie Saint-George, (sub.) 14251.
Chambres des communes: employés, appointements, (sub.) 14261.
Artz, J. G.: employé au ministère des Finances, appointements, (sub.) 14261.
Voies et moyens: (projet de résolution) 14262; bill (n° 220), 1re, 2e l., comité et 3e l., 14262, 14263.

FINLAYSON, Duncan, *Richmond, N.-E.*
Pêcheries: conférence de Washington en 1887, frais, (int.) 1799.
Commission de la mer de Behring, en 1891-1892, frais, (int.) 1799.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13504.

FISHER, hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Agriculture: ministère, rapport, (dépôt) 8.
Elevage : industrie, encouragement, (sub.) 13542.
Viandes et conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (int. Clements), 180, (mot. Clements pour doc.) 3153; viande désossée congelée, importation prohibée en Angleterre, (int. Reid) 3345.
Perdue, Dr: emploi, (int. Clements) 181.
Recensement et staatistique, (sub.) 13526.
Discours du trône, adresse en réponse, (débat) 223 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13922 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: construction, aide, (int. Smith) 249, (int. Marshall) 367; entrepôts de Brockville, cession, (int. Walsh) 3348; construction au Nouveau-Brunswick, aide, (int. Porter) 9716.
Employés: certains employés non mentionnés comme bénéficiant de la nouvelle loi du service civil, (int. Blain) 14210.
Agriculture: ministère, (sub.) 669; division de l'horticulture et de l'industrie laitière, (int.) 2249; industrie laitière, aide, (sub.) 10900.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9768 et suiv.
Commerce : ministère, (sub.) 685.
Bois: marque, bill (n° 193) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 11670; 2e l., comité et 3e l., 13032.
Annuaire statistique : (sub.) 702, (dépôt) 1058.
Peste bubonique: mesures préventives, (int. Chisholm) 712.
Blé: blé gelé expédié de l'Ouest dans l'Est du Canada, (observ. Blain) 857.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 912 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2198 et suiv.
Fermes d'expérimentation: ferme centrale, rapport du directeur, (dépôt) 1058; établissement d'une de ces fermes dans district de Québec, (int. Paquet) 2686; nombre et coût des fermes organisées et exploitées par le Gouvt., (int. Lapointe) 4051; dans quelles provinces sont situées les nouvelles fermes subventionnées ? (int. Lapointe) 8369; (sub.) 13180; établissement

FISHER, hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
d'une ferme d'expérimentation dans l'Ile P.-E., (int. Martin) 14013.
Documents: (mot. Foster pour doc.) 1058.
O'Holloran, O. F., sous-ministre: appointements, (sub.) 13526.
Bétail: canadien, interdiction en Angleterre, mesures pour la faire lever, (int. Armstrong) 2251, 13740, vente, à la ferme centrale d'expérimentation, (int. Jackson) 2477; bétail canadien pur-sang, droit de $100 sur exportation aux Etats-Unis, (rép. à observ. Henderson) 2866.
Chambres: réservées aux députés, insuffisance, (débat sur observ. McLean) 11007.
Choléra des porcs dans Essex: (int. Clement) 9725.
Porcs: abatage, (débat sur observ. Blain) 13748 et suiv.
Fruits: appointements de M. Smith, inspecteur, (int. Sproule) 2482; marquage des fruits, loi y relative, (observ. Blain) 2854 et suiv.
Moutons canadiens: assujettis à la quarantaine américaine, (int. Elson) 13722, (int. Christie) 14219.
Provinces du Nord-Ouest: recensement, (dépôt) 3549.
Fromage: chambre de maturation à Brockville, (int. Broder) 4052.
Expositions: régionales, subventions accordées, (int. Beauparlant) 4584; exposition anglo-française, de Londres, représentants du Canada, (int. Monk) 9017, achat de marchandises de la compagnie T. Lindsay, pour cette exposition, (int. Bergeron) 9021; expositions; (sub.) 11083, 13536.
Général: grade de, combien d'officiers de la force permanente en Canada l'ont reçu ? (int. Stanfield) 5301.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5326.
Or et argent: bill ( n° 123) concernant la marque de l'or et de l'argent, 1ère l., 5568; 2e l., comité et 3e l., 5737-5739; nouveau bill: bill (n° 197) à ce sujet, 1ère l., 12591; 2e l. et comité, 13185; 3e l., 13190.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), en comité, 5619.
Graines de semence: pour encourager production et usage de bonnes graines, (sub.) 5742 et suiv, 13538.
Quarantaine: (sub.) 5747.
Foin: expédié au sud-africain, réclamations, (int. Bennett) 6052.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6127 et suiv.
Steamers: céation d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6486 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7216; 3e l. 7226, 7561, 7609; exécution et application de la loi, (sub.) 13541.
Inspection et vente: bill (n° 148) pour modifier la loi y relative, (marque des fruits, et industrie laitière) 1ère l., 6505; 2e l., 7226; comité, 7227, 11067; 3e l., 11083.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger la loi y relative, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7194; 3e l., 7216.

FISHER, hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
Charlan, M.: expert en tabacs, (int. Clements) 12071.
Exportations: en compartiments frigorifiques, (int. Armstrong) 6702.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645 et suiv.
Navires: construction au Canada, (déclaration) 11675.
Service civil: enquête par le juge Cassels; (débat sur observ. Borden) 7711 et suiv.; (débat sur observ. Borden concernant rapport de la commission du service civil) 7925 et suiv.; bill (n° 189) pour amender la loi du service civil, 1ère l., 11241; quand sera-t-il mis à l'étude? (int. Foster) 11674; 2e l., 11879; comité, 12218, 12773; 3e l., 12801; amendements du Sénat, 14201.
Lainages: industrie: nombre d'ouvriers qu'elle employait, en 1897 et 1907, au Canada? (int. Macdonell) 7866.
Ferme expérimentale: établissement dans le district de Québec, lettre de la Chambre de commerce de Québec à cette fin, (int. Robitaille) 8570.
Institut impérial: (sub.) 11141 et suiv.

FORGET, Rodolphe, *Charlevoix.*
Caisses d'épargne postales: augmentation de l'intérêt sur dépôts, (int.) 717.
Intercolonial: retards des trains, (int.) 5714; à quelle date, en 1907 le train dit "Ocean Limited" a-t-il commencé son service, combien de voyages a-t-il faits, et combien de fois est-il arrivé à Montréal à l'heure réglementaire? (int.) 6528.
Saint-Irenée-les-Bains: receveur de la poste, son caractère, (int.) 6056.

FOSTER, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*
Convention entre la France et le Canada, (int.) 8, 98.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 42 et suiv., 67 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: milles en voie de construction, coût, etc., (int.) 172; garanties du G.-T.-P., pour construction de la division de l'ouest, (int.) 372; entreprises adjugées, (int.) 6519, 6561, 6959; montant d'obligations émis et garanti jusqu'à présent, (int.) 8836; commissions accordées aux inspecteurs, (int.) 10179.
Hyman, hon. C. S.: démission, (int.) 173.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", paiements à elle faits (int.) 174.
Fusil Ross: commandés et paiements y relatifs, (int.) 175.
Appareils à fausse cible: commandes, (int.) 179.
Récoltes: récolte de l'ouest, transport, (int.) 179, 630, 931, arrangements à ce sujet, (mot. pour doc.) débat, 2256 et suiv.
Steamer "Arctic": achat et dépenses, (int.) 193.
Documents: parlementaires, distribution, (int.) 202; (mot. pour doc.) 1058; (débat sur mot. Ames pour doc. originaux relatifs aux coupes de bois nos 1107, 1108 et 1171) 1181 et suiv.; 1834 dépôt des pièces originales, (débat sur mot. Borden) 1693, (int.) 2894; détention par les députés, article de "Globe" (débat sur explic. Borden) 4858; garde de documents publics, (débat sur observ. Blain), 8152 et suiv.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Importations: en 1907, (int.) 366, 1158.
Exportations: en 1907, (int.) 366, 1158.
Comptes publics: rapport, au sujet de fausses cibles, dépôt, (observ. sur mot. Laurier pour renvoi au comité) 326; comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3216 et suiv.
Monnaie royale: construction, (int.) 244, (mot. pour doc.), 579, 973.
Assurances: commission, coût total, (int.) 245; projet de loi, déposé par M. Fielding; qu'est-il devenu ? (int.) 7438 ; rapport de la commission, (explication sur fait personnel) 11319.
Coupes de bois: permis accordés en 1907, (int.) 250.
Victoria-Beach: quai, dépenses, (int.) 250.
Subventions aux provinces: augmentation, paiement, (int.) 251, 586.
Emprunts et dépassements de crédits en 1906-1907, (int.) 327; emprunt du 17 août 1907, (int.) 586.
Preston, W. T. R.: quand a-t-il cessé d'être agent d'immigration en Angleterre ? Que fait-il depuis ? etc., (int.) 375.
Force motrice: permis accordés pour exportation, (int.) 376.
Ligne panbritannique: négociations à ce sujet, (int.) 382, 631; discours de M. Sifton, (int.) 932.
Ministres: frais de voyage, (int.) 584.
Traité franco-canadien: et traités concernant la nation la plus favorisée, (int.) 586; examen du traité franco-canadien, (observ. sur mot. Monk pour comité à cette fin) 966; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1273 et suiv.; 2e l., 2303; comité, 3715 et suiv.; 3e l., 4499.
Dimanche: observance au Yukon, (int.) 587.
Congdon: ex-commissaire au Yukon, enquête sur son compte, (int.) 587, (mot. pour doc.) 1178.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 614 et suiv.; frais législatifs, (int. 4959.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, (sub.) 633
Lemieux, hon. R.: titres et qualité comme représentant du Canada à Tokio ? (int.) 623.
Conseil privé du Roi pour le Canada: (sub.) 634.
Milice: ministère, (sub.) 634.
Secrétariat d'Etat: (sub.) 635.
Impressions et papeterie: (sub.) 637.
Intérieur: (sub.) 642.
Affaires indiennes: (sub.) 647.
MacIlreith, R. T., avocat: employé par le Gouvt. (int.) 721.
Assurance: bill (n° 42) y relatif, 1ère l., 862 et suiv.
Marine et Pêcheries: réorganisation de la comptabilité, (mot. pour doc.) 884; personnel, (sub.) 1014 et suiv.; dépôt de documents demandés au ministère, retard, (observ.) 2985.
Immigration : immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 903 et suiv.; abolition des primes à l'immigration, (projet de résol. Cockshutt), débat, 1353 et suiv.; restriction de l'immigration japonaise, (débat sur mot. Borden) 2181.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Tarif: tarif français et exportations des Etats-Unis, (int.) 929.
Buffles: achat, en vertu de quelle autorité ? (int.) 930.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1012.
Steamers et brise-glace de l'Etat : (sub.) 1074 et suiv., 1144 et suiv.
Instruments aratoires: remboursements de droits, (int.) 1157.
Shepley, M., avocat: services, (int.) 1158, (mot. pour doc.) 1349.
Entrepreneurs: cautionnements, (int.) 1158.
Sénat: membres, dépenses. (int.) 1159.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10733 et suiv.
Yukon: revenus et dépenses, (int.) 1160, dépenses, (int.) 1175; procès pour actes de corruption dans élections de 1904, (mot. pour doc.) 1178; état des affaires du Yukon, rapport de M. Beddoe, (mot. pour doc.) 1179, 2394; recettes et dépenses, (int.) 1402; terrains concédés dans les limites de la ville du Cheval-Blanc, (mot. pour doc.) 2896; conduite de M. Congdon, administrateur, enquête, (int.) 12654.
Temple, W. A., emploi, (int.) 1173.
Spiritueux: commerce au Yukon, (int.) 1173; vente prohibée, dans quelle zone, le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique ? (mot. pour doc.) 2104; quel mode adopté pour nommer magistrats de police chargés de faire respecter la loi à ce sujet, (int.) 8376.
Young, W. C., accusation contre lui. (int.) 1174.
Transport d'effets pour le compte de l'Etat par chemins de fer, (mot. pour doc.) 1177.
Wiley, Mme Louise F. et sa fille: réclamation, (mot. pour doc.) 1178, (mot. pour doc.) 1758.
Bonanza (Yukon): vol commis au bureau de poste, (int.) 1344.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8921 et suiv.
Importations : pour consommation intérieure. en 1907 et 1908 ? (int.) 13720.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int.) 1402, 3084.
Ministre de la Marine et des Pêcheries : (hon. L. P. Brodeur), frais de voyage, (int.) 1403.
Steamers : de l'Etat, approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Steamer *Montcalm* : collision, (int.) 8558.
Collège militaire, de Kingston: approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Halifax: garnison, approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Ligne All-Red: projet de résol. Laurier, (débat) 13043 et suiv.; 13117 et suiv.
Ecole militaire permanente de Québec: approvisionnement, (mot. pour doc.) 1574.
Ministres et leur suite, frais de voyage, (mot. pour doc.) 1574.
Brodeur, hon. L. P., et sa suite: frais de voyage, (mot. pour doc.) 1756, argent reçu pour frais de voyage, (mot. pour doc.) 1757.
Service civil: commission, dépôt de son rapport, (int.) 1807, 2887; enquête du juge Cassels, quand va-t-elle comencer ? (int.) 6769; (débat sur observ. Borden) 7693 et suiv.; avocats Watson et Perron, instructions à eux données, (int.) 7867; (débat sur observ. Borden concernant rapport de la commission du service civil) 7906 et suiv.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Saint-Jean, N.-B.: entrepôts frigorifiques, (mot. pour doc.) 1807, 2394.
"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1920 et suiv.
Assurances: bill (n° 42), intention de l'attaquer, article du "Star", (explic.) 1929.
Steamer brise-glace: pour le détroit de Northumberland, (sub.) 1954 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1955 et suiv., 1964 et suiv.
Pêcheries: traité de Washington et commission de la mer de Behring, durée des négociations, (int.) 2248.
Doukhobors: leurs mouvements dans l'Ouest, (int) 2302.
Marine et Pêcheries: ministère, état actuel, (observ.), débat, 8841 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (débat sur projet de résol. Pugsley) 2305 et suiv., 2311 et suiv.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, débat sur observ. Lake) 2364 et suiv., 2788; aliénation par le gouvt. Mackenzie, (int.) 2473, 3148, (mot. pour doc.) 3356; mode de concession des coupes de bois, (débat sur observ. Turriff) 9112 et suiv.
Dragage: baie de Matchedash: (débat sur explic. Bennett) 2470.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2515.
Compagnie dite "American Bank Note Company": dernier marché pour impression de billets et timbres, (int.) 2686.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2841 et suiv., 2849 et suiv.; réclamation de M. Haney, (mot. pour doc.) 2985.
Grains de semense: achat et distribution dans l'Ouest, bill (n° 94) à cette fin, en comité, 2882 et suiv.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (mot. pour doc.) 2924.
Terres fédérales: documents demandés en 1906, au sujet de baux de location, soumissions manquant, (int.) 2984; appointement, (sub.) 10517 et suiv.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3078 et suiv.
Elections: provinciales au N.-B., attitude du gouv. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3171 et suiv.; (int.) 3796.
Employés publics: ingérence dans les élections, (int.) 3343, 3434.
Elections provinciales du Nouveau-Brunswick: intervention de hon. Leblanc, (int.) 3713.
Entrepôts frigorifiques: correspondance (mot. pour doc.) 3833, oubli d'une lettre par le min. de l'Agricultire, (observ.) 4391.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (observ.) 4146 et suiv.
Banques: revision de la loi des, (projet de résol. Pringle) 4481 et suiv.
Champs de bataille nationaux, achat: bill (n° 111), 2e l., 4555 et suiv.; comité, 4570, 4586, 4682; bill (n° 219), idem, 1re l., 14180 et suiv.
Spain: commandant, frais de voyage, (int. Foster) 4582, 4864, 4865.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Pêcheries: négociations de M. Bastedo, avec les provinces, au nom du Gouvt? (int.) 4584, 4864, 4865.
Main-d'œuvre orientale: embauchage, (int.) 4585.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4872 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résolution Fielding) 4888 et suiv.
Surveillance des eaux du nord du Canada, (sub.) 4946 et suiv.
Chambres des communes et Sénat: frais législatifs, (int.) 4959.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5274 et suiv.
Falconer, Kenneth: ses services au ministère des Chemins de fer, etc., (int.) 5293, 9309.
Budget: débat sur exposé budgétaire, 5382, 5395 et suiv., 5486 et suiv.
Buffles troupeau acheté par le Gouvt, où est-il? (int.) 5429.
Bernier: capitaine, sa mission, (int.) 5429; îles où il a arboré le drapeau, (int.) 5706.
Barrages flottants: bill (n° 49), comité, 5646 et suiv.
Hindous: immigrant au Canada, (int.) 5730.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5881 et suiv.; distribution du rapport de la commission aux députés, (observ. sur int. Borden) 6150 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5928 et suiv.
Intercolonial: (sub.) $1,400,000, 5951 et suiv.
Statistique: (sub.) 5952.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5989 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: devraient être fournis sur soumissions, (projet de résolution Foster) 6064 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6189.
Leithgow, Girouard et Congdon: positions occupées par eux au Yukon, durée, appointements, indemnités, etc., (int.) 6270.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143), comité, 6771 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, l'association des vétérans de l'armée et de la marine y sera-t-elle représentée ? (int.) 7807, 8377.
Ladysmith, C. A.: jetée, coût, (int.) 8564.
Miel: importation depuis 1898, (int.) 8564.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces du dossier, (observ. Borden), débat, 9264 et suiv.
Chien de mer: réduction, usine à Canso, à qui appartient-elle, employés, coût ? (int.) 8566.
Fusil Ross: combien payé par le Gouvt. pour fusils Ross complétés et livrés ? (int.) 8568.
Milice: inspection des canons et de l'artillerie, qui la fait ? (int.) 8568; exercices annuels, (sub.) 10784, 14223 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8715 et suiv., 8726 et suiv.; comité, 12421 et suiv., 13595 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: (sub.) 9281 et suiv.
Assurances: projet de loi et sa présentation prochaine, (int.) 8781.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Service civil: enquête par le juge Cassels, combien payé, par jour, à MM. Watson et Perron, avocats ? (int.) 9254; quand sera mis à l'étude le bill du service civil ? (int.) 11674.
Marine et Pêcheries: frais de déplacement du ministre, et remboursements, (int.) 9309.
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur observ. Borden) 9319 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (projet de résolution), débat, 9568 et suiv.; rejeté, 9657.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (observ.) 9659 et suiv.
Session: longue durée, (observ.) 9659 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national : achat de rails, (int.) 9707.
Signaux: à l'île Brier, (int.) 9710.
Extincteurs à incendie : achat, (mot. pour doc.) 9726.
Boitte: réfrigération, aide, (observ.), débat, 9728 et suiv., 9869 et suiv., 9876 et suiv.
Banque de Saint-Jean, P.Q., déconfiture, (int.) 9783.
Terres: achat par M. Foster au nom de compagnie, mais pour son propre bénéfice, paroles attribuées à sir F. Borden, (explication) 9784, 9911.
Intercolonial: poursuite contre l'Intercolonial par A. W. Buleya, (int.) 9922; (sub.), $9,000,000, 10609 et suiv.; entretien, (sub.) 10706 et suiv.
Séance du matin: (débat sur mot. Laurier) 9931 et suiv.
Yukon: administration, (observ.), débat, 10039 et suiv.; gouvernement, (sub.) 10589 et suiv. ; placers, bill (n° 150), comité, 11029 et suiv.; bill (n° 169), modifiant loi du Yukon, comité, 11040 et suiv.
Intérieur: ministère, (sub.): administration centrale, 10156 et suiv.
Commerce: impression des relevés, (observ.), débat, 10196.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10202 et suiv.
Travaux publics: ministère, paiement des employés, retard, (int. et observ.) 10495, 10602 et suiv.
Steamer *Montcalm*: naufrage, rapport, (mot. pour doc.) 10604.
Graines de semence: distribution, (int.) 10604.
Baleine: pêche, (débat sur observ. McLean) 10772 et suiv.
Douanes: ministère, manière de faire voter les crédits, (débat sur observ. Cockshutt) 10958 et suiv.
Tunnel de la rivière Détroit: intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10980 et suiv.
Chambres: réservées aux députés, insuffisance, (observ.) 11004.
Bibliothèque du Parlement: (sub.) 11013.
Sergent d'Armes, prévisions, (sub.) 11012.
Papier à imprimer et reliure, (sub.) 11015 et suiv.
Listes électorales des provinces, (sub.) 11018.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11152 et suiv., 11209 et suiv.

FOSTER, hon. George Eulas.—*Suite.*
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11223 et suiv.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), modification de la loi, comité, 11277 et suiv.
Enquête du juge Cassels: les dépositions des témoins doivent être produites à la Chambre et ne l'ont pas encore été. Pourquoi ? (int.) 11317; rapport, dépôt, (int.) 11452, 11760; impression des dépositions, (mot.) 11865.
Billets fédéraux, émission, bill (n° 159), comité, 11325 et suiv.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11380 et suiv.
Terres détenues en vertu du système Torrens: fonds, (demande de renseignements) 11453 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11456 et suiv., comité, 11471 et suiv.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11495.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11637 et suiv., 11811 et suiv.
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11657 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11677 et suiv.; comité, 11980 et suiv., 12080 et suiv., 12540 et suiv.
Annapolis: port, (sub.) 11767 et suiv.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11794 et suiv.; comité, 11802 et suiv., (int.) 11979, production totale du plomb, (int.) 12293; 3e l., 12659 et suiv.
Lac Porter: canal, (sub.) 11824 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11835 et suiv.
Monnaie Royale: depuis quand en opération, etc.? (int.) 11859.
Phares: steamers pour service, (int.) 11863.
Clément, Jules d'Estimauville: emploi, (int.) 11863.
Dépêches: transport entre Port-Midway et Redway, (int.) 11863.
Coupes de bois: concessions, mensonges de M. Foster, (rép. à explications Turriff) 11867 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11880 et suiv.; comité, 12127, 12219 et suiv., 12774 et suiv.
Whitehorse: emplacement de ville, étendue, (int.) 12072.
Ottawa: commission d'embellissement, dépenses, (int.) 12077.
Traité franco-canadien: retard au sujet de sa ratification par le Sénat français, (observ. sur int. Borden) 14219.
Emprunt: de 1874, renouvellement en 1904 et 1907, commission payée, (int.) 12077; dernier emprunt, (demande de renseignements) 12806, montant, (int. Foster) 13291.
Traité avec la France, ratification, (int.) 12294.
Girouard, J. E.: membre du conseil du Yukon, l'est-il encore? (int.) 12538
Marine et Pêcheries, ministère: qui est sous-ministre? (int.) 12539.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12581 et suiv.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12592 et suiv.
Congdon, F. T.: administrateur public, au Yukon, enquête sur son compte, mesures prises à cette fin, (int.) 13037, 14199.

FOSTER, hon. George E.—*Suite.*
Emprunts ou avances temporaires: non rachetés ou non échus le 31 mai ou le 30 juin respectivement, (int.) 13291.
Douanes: recettes et dépenses, en 1907 et 1908, (int.) 13292.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 3433 et suiv.
13e hussards: pourquoi n'a-t-il pas reçu de médaille pour services? (int.) 14215.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), 2e l., 13483 et suiv., comité, 13497.
Transcontinental: commission de construction, traitement, (int.) 13891, 14198.
Québec: pont, prise de possession de l'entreprise par le Gouvt, à quelle conditions? (int.) 13893; montants payés aux directeurs et fonctionnaires de l'ancienne compagnie, (int.) 14198.
Lainages: situation de cette industrie au Canada, mémoire des manufacturiers, adressé au premier ministre, (mot. pour doc.) 14096, 14199.
Revue financière: (observ.) 14097 et suiv.
Tunnels internationaux: droits sur les matériaux, (observ. sur déclaration Paterson) 14208.
Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14252.
Essais: bureau à Vancouver, (sub.) 14257.
Commission des études géologiques: appointements et dépenses, (sub.) 14257.
Chambre des communes: employés, appointements, (sub.) 14261.
Artz, J. G.: employé au ministère des Finances, appointements, (sub.) 14261.
Dette publique: intérêt, (explication de certaines paroles prononcées à ce sujet) 14265 et suiv.
Milice: ministère, menaces proférées par le ministre au sujet de certains fonctionnaires conservateurs, (explication) 14265-14267.

FOWLER, George W., *King et Albert, N.-B.*
Affaires indiennes: (sub.) 653.
Arpentages, (sub.) 10464 et suiv.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9776 et suiv., 9792 et suiv.
Clifton: brise-lames, dépenses, (int.) 721.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence (débat sur observ. Foster) 9626 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7851 et suiv.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9682 et suiv.
Intercolonial: prolongement vers les Grands Lacs, (débat sur projet de résol. Emmerson) 2554.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8188.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3059 et suiv.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8197 et suiv.
Welland: édifice public, (sub.) 8203 et suiv.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude Gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3165 et suiv.; ingérence de fonctionnaires, (observ.) 6961 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3240 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*
Douanes: appointements et dépenses, dans les ports du Dominion, (sub.) 9906 et suiv.
Fusil Ross: (débat sur observ. Worthington contre l'usage de ce fusil) 9483 et suiv.; 9501 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses (débat sur observ. Perley) 5131 et suiv
Paiement des employés de l'Etat: retard, (observ.), débat, 10495 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5890 et suiv.; dépôt du rapport du bureau des examinateurs, 8469; bill (n° 189), 2e l., 11930 et suiv.; comité, 12115 et suiv.; 12134 et suiv., 12256 et suiv.; paiement aux commissaires, (sub.) 13831.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5999 et suiv., 10781 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10633 et suiv.
Forestiers: ordre indépendant des, tripotage de leurs fonds par MM. Foster, Bennett et Fowler, article du "Canada", (explic.) 6277.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6689 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11353 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6739 et suiv.; agents, (sub.) 10425 et suiv., 10439 et suiv.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7451 et suiv.
Banques: dépôt de la liste des actionnaires, 8470.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7495 et suiv.
Campbellton: quai, pilotis, (int.) 9017; bouées à gaz dans le port, (int.) 9017.
Tracadie: lazaret, (sub.) 7533 et suiv.
Lyall, Peter, entrepreneur des édifices du transcontinental, à Winnipeg, (int.) 8370.
Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, (débat sur obser. Schafner) 8016
Graines de semence; achat et distribution (int.) 13014-13015.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8032.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edward: bill (n° 20), comité. 8036 et suiv.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8047 et suiv.
Hamilton: salle d'exercices militaires, (sub) 8056 et suiv
Tuberculine: application et résultats, (int. Walsh) 9714.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10517 et suiv.
Expositions: (sub.) 11124 et suiv.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11385 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11460 et suiv.; comité, 11479 et suiv.
Fleuve Saint-Jean: quais, (sub.) 12601 et suiv.
Edifices publics: au Yukon, (sub.) 11547 et suiv.; à Ottawa, (sub.) 11553, 11556 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11715 et suiv., comité, 12054 et suiv.; 12085 et suiv.; 12540 et suiv.
Round-Hill: quai, (sub.) 11844 et suiv.
Elections: bill (n° 115), listes d'électeurs, comité, 12436, 13692 et suiv.

FOWLER, George W.—*Suite.*

Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12616 et suiv.
Rivière Richelieu: améliorations, (sub.) 12643 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13233 et suiv., 13703.
Transcontinental: coût, débat sur déclaration de M. Graham) 13316 et suiv.
Indiens: (sub.) 13377 et suiv., 13394, 13833.
Intercolonial: améliorations à Frédéricton, (sub.), 13400; recettes brutes, (int.) 13890, 14190; gare de Newcastle, construction, inspecteur des travaux, int.) 14191.
Pont de Hillsborough: construction, réclamation de l'entrepreneur Haney, (sub.) 13405.
Commission des chemins de fer: (sub.) 13412-13413.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13437 et suiv., 13461 et suiv.
O'Halloran, O. F.: sous-ministre de l'Agriculture, augmentation de traitement, (sub.) 13526.
Recensement et statistique, (sub.) 13533.
Graines: pour encourager production de bonnes graines, (sub.) 13538 et suiv.; graines de semence, achat, (int.) 13723, prix payés pour transport (int.) 13723.
Employés publics: à Ottawa, augmentation d'appointements, (observ.) 13562.
Marine: entrepôts de la rue Sussex, à Ottawa, combien d'employés y a-t-il là ? (int.) 13719.
Mackenzie: capitaine, pensionnaire de l'armée britannique, (observ.) 13841.
Lignes télégraphiques, (sub.) 13842 et suiv.
Quilty, H. A.: a-t-il subi l'examen requis des chefs du mouvement sur l'Intercolonial ? (int.) 13890.
Souris, I. P.-E.: brise-lames, (sub.) 14015.
Chemins de fer: aide, bill (n° 215) à cette fin, comité, 14165 et suiv.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219) y relatif, 1ère l., 14179 et suiv.
Saumon: privilège de le pêcher à la seine, dans la rivière Ristigouche, (int.) 14199.
Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours (sur observ. Kennedy) 14223.

GALLIHER, William Alfred, *Kootenay.*

Chemin de fer du sud de la Colombie: bill (n° 13), 1ère l., 365; 2e l., 705; comité et 2e l., 1527.
Chemin de fer de Calgary à Fernie: compagnie du, bill (n° 33), 1ère l., 629; 2e l., 809; comité et 3e l., 2434.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 996.
Chemin de fer Pacifique-Nord-Ouest: institution civile, bill (n° 54) 1ère l., 1153; 2e l., 1527.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1216 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1545.
Immigration japonaise: restriction (débat sur mot. Borden) 2124 et suiv.
Graines de semence: pour le Nord-Ouest, achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3024.
Lettres: distribution dans les banlieues, (débat sur proj. de rés. Monk) 3395 et suiv.

GALLIHER, William Alfred—*Suite.*

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3959 et suiv.
Terres fédérales : appointements, (sub.) 10553 et suiv.
Banque de Vancouver: institution civile, bill (n° 32), en comité, 4770.
Travaux publics : ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5136.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5346.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5650 et suiv., 5762 et suiv.
Gammel: Edith Maud Rosario, bill (n° 139) pour lui faire droit, 1ère l., 6179; 2e l., 6472; comité et 3e l., 7483-7484.
Voies et moyens: comité, 6219.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11174 et suiv.; 11196 et suiv.
Immigration chinoise, idem, bill (n° 184), loi, en comité, 6740 et suiv.
Immigration chinoise, idem, bill (n° 184), comité, 11287.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143) à ce sujet, en comité, 6797 et suiv.
Yukon: exploitation des placers: bill (n° 150), 2e l., 8887.
Service civil: commission, (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7971 et suiv.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8034 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 9024 et suiv., 13922 et suiv.
Chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise, bill (n° 192), 1ère l., 11670.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11796 et suiv.; comité, 11802 et suiv.; 3e l., 12664.
Smith, Wm. B., brevet, bill (n° 198), 2e l., 13636.
Québec: pont, rapport de la commission ; raport du comité spécial chargé de l'étudier, (débat) 14079 et suiv.
Cannon, Catherine Ann: bill (n° 175) pour lui faire droit, (motion pour remise d'honoraires) 14190.

GANONG, Gilbert W., *Charlotte.*

Pianos: pour le président des Communes et celui du Sénat, (int.), 585.
Rails: achat du département des Chemins de fer, (int.) 9713.
Elections: provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3807.
Subvention à la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, (int.) 9714.
Intercolonial: (sub.) 10648 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat aux observ. Perley) 514 et suiv. suiv.
Salles darmes: construction, (sub.) 11432 et suiv.
White-Head: quai, construction, (int.) 6766.
Edifices publics: à Ottawa, (sub.) 11552.
Richiboutou : quai, dimensions, (int.) 13036.
Anse-aux-Phoques: dragage, (int.) 6766.
Léonardville: quai, construction, (int.) 6767.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7858.
Grand-Manan: nationalisation des lignes de télégraphe reliant l'île de Grand-Manan à la terre ferme, (int.) 6767.
Glucose: importation, (int.) 7314.

GAUVREAU, Charles-Arthur, *Témiscouata.*

Phares: rapport à ce sujet, (mot. pour doc.) 723; salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4955.

Littérature: encouragement, article de la "Patrie", (int.) 1339.

Compagnie d'assurance "Mutuel Reserve; le min. des Finances sait-il qu'elle est entre les mains d'un séquestre aux Etats-Unis? (int.) 3613.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13572 et suiv.

Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (rép. à observ. Monk) 4201.

Fonds de pension: des employés de l'Intercolonial, inscription de certains employés sur la liste du fonds de pension, (int.) 4772.

Intercolonial: gare à la Rivière-du-Loup, état déplorable des abords, améliorations à faire, (int.) 5708; gare à Rivière-Trois-Pistoles; construction, (int.) 13289.

Préposé aux engagements à Québec, (M. J. U. Gregory), et son aide, (int.) 12287.

GEOFFRION, Victor, *Chambly et Verchères.*

Hodgins, Major: rapport du comité d'enquête sur ses accusations au sujet de la construction du Transcontinental, (motion pour adop.) 8914, (explications), 12883.

Longueuil: édifice public, (sub.) 7660 et suiv.

GERMAN, William Manly, *Welland.*

Canal Welland: arpentage, (sub.) 12820.

Compagnie du pont de la grande île de Niagara: bill (n° 48) 1ère l., 923; 2e l., 1103; comité et 3e l., 2434.

Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12826 et suiv.

Compagnie de transport et d'emmagasinage du Dominion: institution civile, bill (n° 84), 1ère l., 1928; 2e l., 2142.

Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3199 et suiv.

Amirauté: justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5057 et suiv.

GERVAIS, Honoré, *Saint-Jacques, Montéal.*

Accise: employés à Montréal, augmentation de salaire, (sub.) 848.

Amirauté: au Canada, modification de sa juridiction, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 2984; administration de la justice, pensions aux juges et greffiers, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 5051 et suiv.

Banques: bill (n° 160), pour modifier la loi des banques, comité, 11489 et suiv.; pourquoi ne peut-on se procurer, à la sous-trésorerie, à Montréal, des pièces nouvelles frappées à l'hôtel des monnaies d'Ottawa? (int.) 11489 et suiv.

Chemins de fer: quelle compagnie doit toucher la subvention concernant construction d'un embranchement de 200 milles pour relier Montréal au Transcontinental? (int.) 13974.

Code criminel: bill (n° 92) pour le modifier de façon à éviter l'intervention d'un jury dans causes pour libelle, 1re l., 2634; bill (n° 96) idem, contre coalitions pour entraver le commerce, 1re l., 3082.

GERVAIS, Honoré—*Suite.*

Compagnie d'assurance Anglo-Canadienne: bill (n° 126) pour en changer le nom et le siège social, 1ère l., 5482; 2e l., 5704.

Compagnie dite "Dominion Guarantee Company, Limited": bill (n° 127) 1re l., 5482; 2e l., 5704.

Compagnie d'assurance "Travellers' of Canada", sur la vie: institution civile, 1ère l.. 629; 2e l., 1102; comité et 3e l., 5291-5292.

Cour suprême: bill (n° 91) pour modifier loi de façon à fixer un chiffre uniforme pour tout appel, 1re l., 2633, 2634.

Débats: comité des, ses pouvoirs, (mot.) 855; nomination de M. H. R. Holmden pour faire index analytique de la version anglaise des Débats, 1er rapport, 2683, (mot. pour adop.) 2683; 2e rapport, augmentation des appointements des sténographes, (dépôt) 7313; 3e rapport, publication plus rapide de la version française, (dépôt) 7313; (mot. pour adop. du 2e rapport), 8206; 4e rapport, nomination de MM. Edouard Charlier et Rodolphe Girard, (motion pour adop.) 9252; (débat sur motion Monk pour faire annuler le 4e rapport) 10719 et suiv.; (motion pour adoption du 2e rapport, augmentation des appointements des sténographes) 13889.

Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (mot. pour doc.), débat, 3104 et suiv.

Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), comité, 5613 et suiv., 5644, 6046, 6222 et suiv.; 3e l., 6224.

Juges: de la cour de circuit de Montréal, augmentation de leur traitement, (motion à cette fin) 13183.

Marine marchande: bill (n° 17) pour modifier loi, 2e l., (débat), élévateurs flottants, 3542 et suiv.

Montréal: administration défectueuse, propos du secrétaire d'Etat, (protestation) 4230

Service civil: bill (n° 189), pour modifier la loi y relative, comité, défense des droits et privilèges des sténographes, traducteurs et autres employés de la Chambre) 12118 et suiv.

GIRARD, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*

Chemin de fer Trans-Canada, compagnie du, bill (n° 107), 1ère l., 3985; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5620-5622.

Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5093.

Chicoutimi et Saguenay; comtés, comment l'argent public y est dépensé, (observ.) 13853 et suiv.

GORDON, David Alexander, *Kent-est.*

Giraud, Eugène François: brevet, bill (n° 52) 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1527; comité et 3e l., 2434.

Waugh, James S.: agent d'immigration, emploi, (mot. pour doc.) 1757.

Immigration: agents dans l'Ontario, (observ. Clements) 3288 et suiv.

Chatham: inondations, (sur observ. Clements) 4942.

Cigarettes: interdiction, (observ.) 5479.

Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10370.

GRAHAM, hon. George Perry, *Brockville.*

Chemins de fer et Canaux: ministère, rapport, (dépôt) 7.
Commission de construction du Transcontinental: rapport, (dépôt) 7
Commission des chemins de fer: rapport, (dépôt) 7.
Commerce: ministère, rapport, (dépôt) 7.
Chemin de fer transcontinental national: milles en voie de construction, coût, etc., (int. Foster) 173; personnel des ingénieurs, nominations et changements, (int. Macdonell) 374, 706; sous-ingénieur divisionnaire à Kenora, (int. Macdonell) 928; fournitures, (int. White) 1166; transport des fournitures, (int. Boyce) 2004; longueur de la division est, (int. Borden) 5811; entreprises adjugées, (int. Foster) 6930; inondation, (rép. à observ. Borden) 9315; fournitures transportées par voies américaines, (int. Armstrong) 9455.
Canal Welland: prix d'affermage de ses eaux, (int. Lalor) 182; détournement d'eau, (int. Cockshutt) 930; éclairage à l'électricité, etc., (sub.) 12807; piliers et ponts, (sub.) 12820; arpentage du canal, (sub.) 12820; élargissement près de Welland, (sub.) 12824.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance entre convois, (sur observ. Taylor) 201 et suiv., 452.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), comité, 8953 et suiv., 8959 et suiv., 9497 et suiv.
Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, pouvoirs, (int. Owen) 250.
Paiements des employés de l'Etat, retard, (observ.) 10485.
Sémaphores de chemins de fer: nouveau modèle, (int. Elson) 252.
Canal de Cornwall: accident, (déclaration à ce sujet), 11670, 12772; élévateur de portes, (sub.) 12841; pas encore ouvert à la navigation, (int. Pringle) 13298.
Prescott Junction: correspondance des trains, (int. Reid) 453.
Port-Colborne: améliorations, élévateur, (sub.) 12825.
Intercolonial. correspondance des trains à Harlaka, (int. Morin) 453; wagons automobiles, combien construits, (int. Lefurgey) 588; retard d'un convoi à Tatamagouche, (int. Stanfield) 1345; atelier de locomotives à Truro, (int. Stanfield) 2008, employés se mêlant d'élections municipales, (int. Sproule) 2986.
Ile du Prince-Edouard: tunnel, construction, (int. Martin) 584; service du chemin de fer à Murray-Harbour, (int. Martin) 591; embranchement du chemin de fer, recettes et dépenses, (int. McCarthy) 879; nouvel embranchement, de Stanley-Bridge à New-London, (mot. McLean pour doc.) 882; plaintes au sujet du chemin de fer, (int. Martin) 1170; horaire du chemin de fer, (int. Martin) 1170; service des dépêches, (sur mot. Martin pour doc.) 1253; vente des journaux sur ce chemin, soumissions, (int. Lefurgey) 8840.
Entrepôts frigorifiques: N.-B., achat de terrain, (int. Daniel) 585.
Canal du Sault-Sainte-Marie: construction, (sub.) 12838.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*

Chemins de fer: loi des, bill (n° 3), 2e l., 604; statistique des, pour 1907, (dépôt) 1401; loi des, bill (n° 6), 2e l., 3471 et suiv., 3511; bill (n° 4), idem, 2e l., 3536.
Téléphone: pose de fils au-dessus des voies ferrées, (int. Barr) 716.
Canaux de Québec: concasseur et rouleau à vapeur pour chemins, (sub.) 12839.
Port-Maitland: jetées, construction, (int. Lalor) 717.
Canaux du Saint-Laurent: bureau régional, (sub.) 12840.
Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson: subventions, (int. Boyce) 925.
Canal de Lachine: murs, (sub.) 12841.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord: subvention, (int. Boyce) 926.
Canal de Chambly: pour achever de macadamiser le chemin de halage, (sub.) 12841.
Yukon: taux de transport (int. Thompson) 927.
Canal Murray: logements pour préposés aux ponts, (sub.) 12841.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 12842.
Commission des chemins de fer: demandes à elle présentées, (int. Barr) 1155; augmentation du personnel de la commission, bill à cette fin, et avis de projet de résolution, aussi à cette fin, 3895-3896.
Canal de la Trent: travaux, (int. Hughes) 1160; travaux sur tributaires, (int. Hughes) 1161; construction, marchés à ce sujet, (int. Porter) 1801; quand pourrons-nous avoir le rapport des études faites? (int. Lennox) 7255, 7322; niveau de l'eau du lac Cameron, (int. Hughes) 10238: dragage, (sub.) 12840; nouvelle écluse et digue, (sub.) 12842.
Bobcaygeon: barrage, (int. Hughes), 1160, (projet de résol. Hughes), 3102 et suiv.
Pont de Québec: à qui les matériaux de construction? etc., (int. Worthington) 1344; commission, dépôt de son rapport, 7438; impression de son rapport, (int. Monk, 10798; mesures prises par le Gouvernement pour retirer de l'eau les débris du pont, (int. Morin), 10799.
Hunter, Henry C.: emploi, (int. Stanfield), 1345.
Canal de Soulanges: améliorations, (sub.), 12839.
Ile du Prince-Edouard, (suite): résidence du chef de gare à Bear-River, I.P.-E., (int. McLean) 1804; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2849 et chefs de gare, appointements, (int. Lefurgey) 3350; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3380; gare d'Ama, construction, (int. Lefurgey), 6956; embranchement de Harmony à Elmira, (projet de résolution), 12656.
Haney, M. J.: réclamation, (int. Reid), 1806, (mot. Foster pour doc.), 2985, (mot. Barker pour doc.), 3152; le Gouvernement l'a-t-il admise? (int. Martin), 7439.
Canal de Beauharnois: bail, (mot. Bergeron pour doc.), 1808.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13028 et suiv.
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique: bill (n° 16), 3e l., 2001.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Spiritueux: vente prohibée, dans quelle zone, le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique? (mot. Foster pour doc.), 2104.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.), 2913 et suiv.
Dragage: de la rivière Holland, (int. Bennett) 3087, 3147.
Intercolonial, (suite): inégalité d'appointements des commis et facteurs, (int. Stanfield), 3088; employés se mêlant d'élections, (int. Foster), 3343, 3434; corresponance des trains à la jonction d'Harlaka, (int. Morin), 3435; réorganisation de la comptabilité, coût, explic.), 5486; retards des trains, (int. Forget), 5715; agrandissement des installations à Halifax, 5793; matériel roulant, 5794; améliorations: à Sainte-Rosalie et à Pictou, 5805; (sub.) $1,400,000, 5949; augmentation du tarif pendant l'hiver, (int. A. A. McLean), 6266; réclamations contre l'Intercolonial, pour dommages, (rép. à int. Daniel), 6274; régularité du train dit "Ocan Limited", en 1907, (int. Forget), 6328; atelier à Truro, construction, (int. Stanfield), 6517.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), en comité, 9827 et suiv.
Canaux: appointements et réparations, (sub.), 10800; statisticiens des canaux, (sub.), 10814.
Chemins de fer et Canaux: appointements du personnel et dépenses casuelles, (sub.), 10821; statistiques, (sub.), 10824; travaux divers, (sub.), 10825; arbitrages et sentences arbitrales, (sub.), 10825; études et inspection (sub.) 10835, 10837; employés surnuméraires n'ayant pas subi d'examen, etc., (sub.), frais de justice, (sub.) 10857; causes devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.), 10862.
Chemins de fer projetés: entre Truro et autres points, explorations, (int. Stanfield), 3087.
Trafic: obstruction dans le comté d'Haliburton, inondation, etc., (mot. Hughes pour doc.), 3097.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3114.
Brunet, A.: pour le rémunérer comme représentant du Gouvt. dans la compagnie du G.T.P., $2,000, 10380.
Canal de Beauharnois: enquête, frais, (int. Bergeron) 3148.
Congrès international de Bruxelles: souscription, (sub.) 10879.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: bill (n° 25) en comité, 3339, 3844 et suiv.; 3e l., 4730 et suiv.
Commission des chemins de fer: entretien et fonctionnement, (sub.) 10887.
Hunter, Henry C., employé, participation à une élection, (int. Stanfield) 3350.
Grand Tronc-Pacifique: inspection, 10892.
Canal de Soulanges: irrégularités, (int. Bergeron) 3552; enquête contre M. Sauvé, surintendant, rapport de M. Boyer, (mot. Monk pour doc.) 9722, 10362.
Elections: provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3802.
Haney, J., réclamation, (int. Barker) 3833.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3943 et suiv.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Maher, James: réclamation en dommages au sujet d'expropriation de terrains, (int. Martin) 3985.
Commission des chemins de fer: augmentation du personnel, (projet de résol. Graham) 4058 et suiv.; bill (n° 112), à ce sujet, 1ère l., 4089; 2e l. et comité, 5173; comité, 8909; 3e l., 8913.
Chemins de fer et Canaux: (exposé général de la situation) 4598 et suiv.
Compagnie d'énergie "Dominion": quand le bill "H", du Sénat, sera-t-il déposé devant la Chambre, (int. Cockshutt) 11456.
Chemin de fer de Saskatoon à Dawson; bill (n° 70), en comité, 4734.
Canal de la Trent: extension de la rivière Holland, (int. Lennox) 12540.
Québec: pont, rapport de la commission y relative, (dépôt) 4756; impression d'exemplaires, (int. Gorden) 8558; enquête, noms des jurés du coroner, (int. Robitaille) 8370; administrateur responsable, président et ingénieur de la compagnie du pont, avant l'effondrement? (int. Robitaille) 8560; dépôt du rapport de la commission) 11452.
Fonds de secours des employés des réseaux de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, bill (n° 117) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 4766; 2e l., comité et 3e l., 5203-5204.
Chemins de fer: bill (n° 118) pour modifier la loi des, afin de placer les télégraphes sous le contrôle de la commission des chemins de fer, comme on l'a fait pour les chemins de fer, 1ère l., 4852; 2e l., 11142; comité, 11155; 11675, 12171; 3e l., 12184, 12218.
Le Gouvernement a-t-il fait des levés au sujet de certains chemins de fer projetés en Nouvelle-Ecosse? (rép. à int. Stanfield) 5259.
Fonds de pension des employés de l'Intercolonial, inscription de certains employés sur la liste du fonds de pension, (int. Gauvreau) 4773.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 8263.
Chemin de fer canadien du Pacifique: $60 à lui verser pour emplacement de voie, (sub.) 5808.
Canal de Lachine: murs, reconstruction, (sub.) 5914; voie d'eau à l'écluse n° 1, (sub.) 5924; personnel, appointements, (sub.) 5952.
Canal des Galops: (sub.) 5923.
Canal Welland: jetées d'entrée à Port-Maitland, (sub.) 5926.
Canal Rideau: (sub.) 5943.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8193 et suiv.
Statistique, (sub.) 5952.
Transports maritimes: trusts, augmentation des taux quant aux marchandises canadiennes, (débat sur observ. Owen) 6181 et suiv.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6467.
Chemin de fer d'Ottawa à Brockville: bill (n° 74) amendements du Sénat, 6470 et suiv.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E. et de l'Intercolonial par le "chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résolution Hughes) 6560 et suiv.
Intercolonial: tuyaux en béton, acquisition, soumissions, (int. Armstrong) 6954; accident entre St-Hyacinthe et Québec, (int. Hughes) 7321; état sanitaire de la gare de Truro, (int. Stanfield) 7558; M. J. A. Pratte, employé à la Rivière-du-Loup comme agent de messagerie, (int. Morin) 7804; fourniture de la glace, (int. Stanfield) 7806.
Chemin de fer transcontinental national: protestation au sujet d'acquisition de terrains, (int. Barker) 6955; combien de milles complétés jusqu'à présent dans la province de Québec? (int. Monk) 6958; accidents au cours de la construction, moyens à prendre pour les prévenir, (débat sur observ. Blain) 6971, 7807; (rép. à int. Talbot) 7174; accident de Kenora, enquête, (int. Smith) 11142; nationalité des entrepreneurs du chemin, (int. Wilmot) 8313; inondation, (int. Borden) 9011; qui est le médecin employé par la commission de construction, et quel est son traitement? (int. Morin) 9024; achat de rails, (int. Foster) 9708; coût estimatif de la division est, (int. Borden) 9709; limite est, section des Montagnes, et limite ouest, section des Prairies, détermination, (int. Barker) 9709; quelles parties entre Grand-Falls et Moncton données à l'entreprise? (int. Crocket) 9709; coût des travaux, (int. Borden) 11978, 12853.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur obser. Fowler) 6962 et suiv., (rép. à int. Borden) 7168.
Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement de Moose-Jaw à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8023.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), en comité, 8033 et suiv.
Souris, I.P.-E.: quai, construction, (int. McLean) 8095.
Valleyfield: rupture d'un barrage, inondation, (observ. Bergeron) 8178, 8376.
Intercolonial: emploi du français, (int. Lavergne) 8313; retard des trains express des Provinces maritimes, (int. Reid) 9020; somme payée à M. Wallberg pour construction d'un nouvel atelier à Moncton, (int. Crockett) 9312; intervention des employés dans les élections provinciales, (observ. Borden) 10244; (sub.) $9,000,000, 10609 et suiv.; entretien, (sub.) 10706 et suiv.; embranchements d'Oxford à Picton, de Picton à l'usine Copper Crown, de Moncton à Picton, (int. Stanfield) 11259-11260; trains du dimanche, (int. Bergeron) 11260; traverse, livraison, (int. Stanfield) 12656; agrandissements: à Halifax 12842; à Sydney, Antigonish, Stellarton, Pictou, New-Glasgow, Truro, Springhill-Junction, 12845-12849.
Lyall, Peter: entrepreneur des édifices du terminus du transcontinental, à Winnipeg, (int. Fowler) 8370.
Aciérie d'Algoma: suspension de ses opérations, (int. Borden) 9011; achat de rails de cette aciérie, (int. Boyer) 9713.

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
Québec: pont, écroulement, quand sera imprimé le rapport de la commission d'enquête à ce sujet? (int. Monk) 9013; le pont servira-t-il aux piétons et aux voitures? (int. Jackson) 11265.
Employés publics: nomination, devrait se faire d'après le mérite, (débat sur observ. Foster) 9648 et suiv.
Rails: achat du département des chemins, (int. Ganong) 9713.
Chemins de fer: subventions et chartes accordées en 1894 et depuis juillet 1896, (int. Ames) 9715.
Compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick: subventions, (int. Ganong) 9714.
Port-Mulgrave, N.E.: quais, sont-ils propriété de l'Etat? (int. Stanfield) 9718; (int. Crocket) 10178.
Canal de Cornwall: accident, (int. Borden) 11977.
Chemin de fer transcontinental-national, (suite) : classification des travaux ; (int. Lennox) 12654, 12655; (sub.): 12854; ateliers, 12867; machines pour ateliers, 12874; matériel roulant, 12874; agrandissements à Saint-Jean, 12874; travaux entre Indiantown et Blackville, 12875.
Intercolonial, (suite), (sub.): prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 12844; améliorations à North-Sydney, à Mulgrave, à Amherst, à Sackville, 12844-51; dédoublement de la voie sur certaines parties de la ligne, 12852; améliorations à Campbellton et à Sainte-Rosalie, 12875-12876; travaux le long de la ligne, 12876; pour renforcer ponts, 12877; gare du lac au Saumon, construction, (int. Monk) 13289; gare à Rivière-Trois-Pistoles, construction, (int. Gauvreau) 13289; passage à niveau entre Saint-Cyrville et Drummondville, élimination, 13398; détournement de la ligne à Chatham et à Sydney-Mines, 13400, 13401; améliorations à Fredericton, 13400; rameau jusqu'au quai de Petit-Rocher, 13401.
Ile du Prince-Edouard, (suite): embranchement entre Harmony et Elmira, construction (projet de résolution), 13032; bill (n° 202) à cette fin, 1ère l., 13033; 2e l., 13264; comité, 13267; 3e l., 13280.
Réclamation Haney, au sujet du pont de Hillsborough, (sub.) 13405; embranchements, études (sub.) 13407.
Steamer "Bessie-Butler": le Gouvt. en est-il propriétaire? (int. Hughes) 13035.
Richibouctou: quai, dimensions, (int. Ganong) 13037.
Canal de Soulanges: enquête Sauvé, frais du commissaire-enquêteur Boyer, (int. Monk) 13037.
Transcontinental: coût, (déclaration) 13299 et suiv.; rails d'acier, achat, (int. Boyce) 13419, 13721; commission du Transcontinental; traitements, (int. Foster) 13891, 14198.
Butler, J. M.: sous-ministre, augmentation de ses appointements, (sub.) 13397.
Intercolonial, (suite), (sub.): études d'un tracé, depuis Moncton ou Amherst, jusqu'à Truro, 13402 ; approvisionnement d'eau, augmentation, 13405; situation des employés depuis que l'embranchement de Pictou est relié à la section Sydney-Oxford, (int. Stanfield) 13418; construction de la gare d'Amqui, coût, (int. Monk) 13419;

GRAHAM, hon. George Perry.—*Suite.*
recettes brutes de l'Intercolonial, (int. Fowler) 13890, 14191; gare de Newcastle, construction, inspecteur des travaux, (int. Fowler) 14191.
Canal de la Trent, (sub.): dommages causés par l'inondation, 13411.
Canal de Cornwall, (sub.): écluse n° 18, accident, réparations, 13412; manque d'eau, (int. Pringle) 13743.
Carillon: digue, travaux à travers les glissoirs, (sub.) 13412.
Commission des chemins de fer: (sub.) 13412.
Chemins de fer: subventions, (projet de résolutions y relatives), dépôt, 13724 et suiv., 13952; bill (n° 215) à ce sujet, 1ère et 2e l., 13987, 14157; comité, 14157; 3e l., 14170.
Commission des eaux limitrophes: protection des intérêts canadiens, (débat sur observ. Broder) 13312.
Québec: pont, prise de possession de l'entreprise par le Gouvt., (projet de résolution à cette fin) 13739.
Canaux: employés travaillant à l'éclusement des navires, de minuit samedi, à minuit dimanche, (sub.) 13838; montants payés aux directeurs et fonctionnaires de l'ancienne compagnie, (int. Foster) 14198.
Richard, Joseph: indemnité pour perte de son cheval tué au canal de Lachine, (sub.) 13838.
Quilty, H. A.: a-t-il subi l'examen requis des chefs du mouvement sur l'Intercolonial? (int. Fowler) 13890.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, (projet de résolution) 13924 et suiv., bill (n° 213) à cette fin, 1ère l., 13949; 2e l., et comité; 3e l., 14096.
Chemin de fer Canadian-Northern: aide, (projet de résolution) 13949; bill (n° 214) à cette fin, 13952, 1ère l., 13952; 2e l., comité et 3e l., 14096; inspection, rapport, (int. Lake) 14154.
Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec: prise de possession de l'actif de la compagnie du pont de Québec par le Gouvt., (projet de résolution, motion pour comité), 14092; bill (n° 217) à cette fin, 1ère l., 14093; 2e l. et comité, 14170; 3e l., 14173.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14153.
Canal de Beauharnois: bail consenti au syndicat Robert, (int. Bergeron) 14155.
Canal de Bradford: construction, (int. Lennox) 14156.

GRANT, George D., *Ontario-nord.*
Chemin d'Ottawa-Brockville-Saint-Laurent: bill (n° 74), 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 4408; amendements du Sénat, 6170.

GREENWAY, Thomas, *Lisgar.*
Elections: fédérales, listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8253 et suiv.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1411.

GUTHRIE, Hugh, *Wellington-sud.*
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique, bill (n° 16), 1ère l., 365; 2e l., 706; 3e l., 2001-2002.

GUTHRIE, Hugh.—*Suite.*
Haute cour subsidiaire de l'ancien ordre des Forestiers au Canada: bill (n° 62), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528; comité, 5292, 5394; 3e l., 5395.
Ecoles techniques: établissement, (mot. pour comité d'enquête à ce sujet), débat, 2958 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6) pour la modifier, 2e l., 3458 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), en comité, 3481, 3835 et suiv.
Compagnie dite "Eastern Trust Company": bill (n° 103), 1ère l., 3793; 2e l., 4409; comité et 3e l., 6472.
Compagnies: bill (n° 104) pour modifier loi y relative, 1ère l., 3793.
Taxe: sur les commis-voyageurs, abolition, (int.) 6055.
Budget: exposé budgétaire, (débat), 6283.
Banque anglo-canadienne et continentale: institution civile, bill (n° 141), 1ère l., 6327; 2e l., 6473; comité et 3e l., 8090.
"Northern Bank et Crown Bank" du Canada: bill (n° 156), 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité et 3e l., 8091-8092.

HAGGART, hon. John Graham, *Lanark-sud.*
Transcontinental: (sub.), 12866; coût, (obs. sur déclar. de M. Graham) 13301 et suiv.
Intérieur: (sub.), 640.
Transcontinental: (sub.), 12866; coût, (observ. sur déclaration de M. Graham) 13301 et suiv.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1010.
Plomb: primes, bill (n° 191), comité, 11804 et suiv.
Indiens: vente de leurs terres, (débat sur observ. Boyce), 13788.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1217 et suiv., débat sur mot. Foster, idem, 1846.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13945.
Monnaie Royale: (sub.), 1509.
Chemin de fer "Canadian-Northern": aide, 13952.
Chemins de fer: aide, 13960 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (mot. pour doc.) 1807; bill (n° 47), en comité, 3770, 3954 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley), 2343.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake), 2427 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, adjucations d'entreprises, ouvertures des soumissions, (observ.), 2835; exposé général par M. Graham, (observ.) 4628 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2842 et suiv., 2850 et suiv; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.), 3383 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.), 3120.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5689 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.), 5894; enquête, lettre du juge Cassels au premier ministre, (observ. sur int. Borden), 6433 et suiv.

HAGGART, hon. John Graham.—*Suite.*
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6733 et suiv.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett), 7073 et suiv.
Compagnie d'assurance Occidentale, contre le feu, bill (n° 131), en comité, 8090.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), en comité, 9159 et suiv, 9912.

HALL, R. R., *Peterborough-ouest.*
Compagnie dite "Dominion Lumber and Power Development Company": institution civile, pétition à cette fin, (dépôt,) 1798; bill (n° 172), institution civile, 1ère l., 9450; 2e l., 9605.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 10.

HENDERSON, David, *Halton.*
Ciment : laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11627 et suiv.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre les trains, (débat sur observ. Taylor) 200 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10788 et suiv.
Impressions et papeterie: (sub.) 687.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13247.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 827 et suiv.
Postes: tarif à un cent dans les villes, bill (n° 162), comité, 11227 et suiv.
Accise: inspecteur, (sub.) 845 et suiv.
Broute: droits de quaiage, en 1908, (int. 13722.
Commerce: impression des relevés, (débat sur observ. Foster) 10198.
Tabac: timbres, (sub.) 848: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 948; interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11219.
droits perçus en 1908, (int.) 13721.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11191 et suiv.; 3e l., 11305.
Convention franco-canadienne: (discussion), 1262.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11082.
Immigration: abolition des primes, (projet de résol. Cockshutt), débat, 1377.
Expositions: (sub.) 11086 et suiv.
Sucre: importation en 1908, (int.) 13722.
Steamer "Moncalm": (sub.) 1980.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10214 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2319 et suiv.
Bétail: canadien, pur-sang, droit de $100 sur exportation aux Etats-Unis, (observ.) 2865.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sub.) 2876 et suiv.; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3038.
Banque de Winnipeg: institution civile, bill (n° 19), en comité, 2887.
Postes: tarif d'un sou, (int. Macdonell) 3269; arrangements postaux entre le Canada et Etats-Unis, (explic. Lemieux) 5275 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3310 et suiv.
Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13187 et suiv.

HENDERSON, David.—*Suite.*
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3718 et suiv.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, comité, 14187.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3855, 3879 et suiv.; 3e l., 4730 et suiv.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14183.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3943 et suiv.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4703 et suiv.
Primes: somme payée, de 1903 à 1907, (int.) 4773.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5336 et suiv.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11535 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8192.
Postes: réduction du port des lettres locales à un cent, et nomination d'un surintendant des postes, bill (n° 162), 1ère l., 8309.
Pénitenciers: (sub.) 5758, 5769 et suiv., 5778 et suiv.
Voies et moyens: (sur mot. Fielding pour comité) 6185.
Welland: édifice public, (sub.) 8204.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6447, 6477; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6710 et suiv.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6468.
Halifax: édifices militaires, (sub.) 7485 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.T.P., bill (n° 151), en comité, 9164.
Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement de Moose-Jaw à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8025 et suiv.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8031.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8053.
Hamilton: salle d'exercices, (sub.) 8059 ; hôtel des postes, (sub.) 8060.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), en comité, 8089.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8165 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11750 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13675 et suiv., 13894, 13922 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13934 et suiv.

HERRON, John, *Alberta.*
Arpentages: (sub.) 10473 et suiv.
Chemin de fer Macleod-Cardston-Montana: compagnie du, bill (n° 22), 1ère l., 449 ; 2e l., 706; comité et 3e l., 1964.
Affaires indiennes: (sub.) 656.
Immigration: agents, (sub.) 10353 et suiv.
Terres fédérales: ventes, etc., de terrains miniers à Hough & Cie; (mot. pour doc.) 725; combien en la possession du Gouvt. dans l'Alberta, (int.) 873; ¼ s e., sec. 2, towns. 8, rang 4, à l'ouest du 5e mérid., à qui titre délivré? (int.) 2252, (mot. pour doc.) 2254; aliénation de terrains forestiers au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2460 et suiv.

HERRON, John.—*Suite.*
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1415; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3025.
Journaux: paiements à eux faits, (int.) 1573, (mot. pour doc.) 1758.
Pâturages: à bail irrévocable, (int.) 1573.
Pêche: concession de droits de pêche entre lac Supérieur et Montagnes-Rocheuses, (int.) 1750.
Entrepôts frigorifiques: établissement dans l'Alberta, (int.) 1752.
Immigration: japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2224.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6) 2e l., 3525.
Gardes-feu: dans l'Alberta, (int.) 3560.
Blunden, Frederick: procès et condamnation (débat sur mot. Ward pour doc.) 3603, 13556.
Arpentages et inspections: (sub.) 11622 et suiv.
Edmonton: édifice public, (sub.) 8983.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: (sub.) 9286.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ. 3961 et suiv., (int.) 11761, 11977; bill (n° 109), comité, 13230 et suiv., 13704.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11688 et suiv.; comité, 11981 et suiv.; 12035 et suiv., 12081 et suiv.; 3e l., 13020 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8980 et suiv.
Francis, J. A.: emploi à Windsor, (int.) 13293.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6000 et suiv.
Immigration: agents, (sub.) 10443 et suiv.; immigration chinoise, bill (n° 184), comité, 11285 et suiv.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10523 et suiv.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6465 et suiv.
Chemin de fer de White-Pass: tarifs exorbitants, (int.) 11261.
Chemin de fer: aide, 13969 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6684.
Graines: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13197 et suiv., 13888.
Terres fédérales: historique de la section 16, township 15, rang 27, à l'ouest du 4e méridien ? (int.) 7865.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11935 et suiv.
Chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise : compagnie, institution civile, bill (n° 192), 2e l., 12035; comité et 3e l., 13229.
Pêcheries de l'Alberta: inspecteurs, (int.) 13013.
Indiens: (sub.) 13382, 13395.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13408.

HUGHES, James J., *King, I. P.-E.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 398.
Chemin de fer central de Nipissingue: bill (n° 170) concernant la compagnie du, 1ère l., 9103.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, construction, (int.) 300, 1801, (sub.) 3058 et suiv., (int.) 8840.

HUGHES, James J.—*Suite.*
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13472.
Ile du Prince-Edouard: travaux publics de 1873 à 1907, (observ. sur mot. Lefurgey pour doc.) 2255; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2845 et suiv.; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3373 et suiv.; projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4821.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2295 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3303 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3908.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6374.
Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'I.P.-E. et l'Intercolonial devraient être remplacés par le " Chemin de fer Interprovincial ", (projet de résolution à cette fin) 6528, 6572 et suiv.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8119 et suiv.
Ouvriers: M. J. J. Hughes hostile à toutes espèces d'organisation ouvrières, article du " Herald ", d'Halifax, (explic.) 8681.
Ile du Prince-Edouard, (suite): quelles mesures prises pour rétablir communications télégraphiques entre l'Ile et la terre ferme? (int.) 8914; embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), comité, 13269 et suiv.

HUGHES, Samuel, *Victoria et Haliburton.*
Annapolis: port, (sub.) 11767 et suiv.
Bois: exploitation, droits, (observ.), débat, 9956 et suiv.; industrie du bois dans le marasme, aide à accorder, (int.) 10751.
Chemin de fer de Lindsay-Bobcaygeon-Pontipool: compagnie du, bill (n° 34), 1re l., 629; 2e l., 809; 3e l., 2002.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10720 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10619 et suiv.; entretien, (sub.) 10708 et suiv.
Collège militaire royal: punition infligée à un cadet, (observ.), débat, 1058 et suiv.; (sub.) 12762 et suiv.
Comparaison entre les doukhobors et un certain ordre religieux d'Ottawa, attribuée à M. Hughes, (protestation) 7678.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1145 et suiv.
Fusil Lee-Enfield: accidents, (int.) 10492.
Fusil Ross: (débat sur observ. générales par M. Worthington contre l'usage de ce fusil) 9457 et suiv.; tripotages de M. Hughes, paroles attribuées à M. Bergeron, (affirmation et explication) 9778; accidents, (int.) 11024, 12570.
Guerre sud-africaine: médailles pour soldats du 3e détachement, (int.) 1155; scrip aux volontaires, (int.) 1156, (projet de résol. Oliver), observ., 3905 et suiv., 3970 et suiv.; bill (n° 109) à cette fin, comité, 13230 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10788; arsenal du Canada, (sub.) 12764.
Terres fédérales: terres de la vallée de la rivière de la Paix, louées ou aliénées, (int.) 1156, (mot. pour doc.) 1348, 2868; bill (n° 181), 2e l., 11678 et suiv.; comité, 12550 et suiv.

HUGHES, Samuel.—*Suite.*
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11659 et suiv.
Lindsay: champ de tir et salle d'exercice, (int.) 1157.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12431 et suiv.
Steamer "Bessie-Butler": propriété du Gouvt (int.) 13035.
Canal de la Trent: entretien des travaux, (int.) 1160; travaux sur tributaires, (int.) 1161; extensions relatives à ce canal, (mot. pour doc.) 3098; niveau de l'eau du lac Cameron, (int.) 10238.
Colborne: quai, (sub.) 12700.
Bobcaygeon: barrage, (int.) 1160, (suite) terres submergées, à cause de ce barrage par les eaux du lac Emilie, (projet de résol.) 3100 et suiv., 3104.
Lac Porter: canal, (sub.) 11823 et suiv.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1416, (sub.) 2869 et suiv.; achat, paiements répartis sur trois années, (débat sur mot. Lake) 3006 et suiv., 3037 et suiv.
Observatoire astronomique: (sub.) 1519.
Ouvriers: sans travail au Nord-Oust, (int.) 11261.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), modification de la loi, comité, 11272 et suiv.
Fruits: marquage, loi y relative, (observ. Blain) 2855 et suiv.
Indiens Ramas: somme détenue pour eux par le Gouvt. (int.) 9015.
Canal: construction projetée, du lac Balsam à la source de la rivière Gull, (mot. pour doc.) 3090, 3356, 6334.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12593 et suiv.; naturalisation au Canada, conditions, observ.) 12688 et suiv.
Trafic: obstruction dans le comté d'Haliburton, inondation, etc., (mot. pour doc.) 3096 et suiv.
Fanatiques religieux au Manitoba: (sur observ. Reid) 12771.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 4), 2e l., 3530 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13971 et suiv.
Compagnie de colonisation et de terrains de la rivière de la Paix: (observ.), débat, 10906 et suiv.
Vallée de la rivière de la Paix: octroi de 16 townships, (mot. pour doc.) 4004.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11419 et suiv.
Plaines d'Abraham: achat, bill (n° 111), observ.) 4057; en comité, 4595, 4714 et suiv.
Douanes: percepteur à Prince-Rupert, (int.) 6700.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7841 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6741; débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration), 7024 et suiv.; règlements appliqués aux sujets britanniques, (int.) 10239.
Election: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6968.
Chemin de fer transcontinental national: accidents, moyens à prendre pour les prévenir, (débat sur observ. Blain) 6972 et suiv.
Forages: pour trouver gaz, houille et pétrole, (sub.) 13824.
Intercolonial: accident entre St. Hyacinthe et Québec, (int.) 7321.

HUGHES, Samuel.—*Suite.*
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13320 et suiv.
Japonais: permis de pêche à eux accordés à Nanaïmo ou autre endroit, dans la Colombie-Anglaise, (int.) 7804.
"Canadian Patriotic Funds": association, bill du Sénat pour permettre aux membres de cette association de voter par correspondance, en comité, 13992.
Service civil: commission: (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7941 et suiv.; bill (n° 189), 2e l., 11881 et suiv.; comité, 12120 et suiv., 12224 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, les volontaires n'y participeront-ils pas ? (int.) 8772; la milice ne s'y rendra pas. Pourquoi ? (int.) 8779;; ne lui permettra t-on pas d'y aller ? (int.) 8781.
Edifices publics: à Ottawa, (sub.) 11553.
Compagnie de la vallée de la Paix: concession de terrains à elle faite, (int.) 11561.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12666 et suiv.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13408 et suiv.
Commission des chemins de fer: (sub.) 13413.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13606 et suiv.
Canal de Cornwall: accident, manque d'eau, (observ. sur int. Pringle) 13744.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14185.
Milice: exercices annuels, (sub.); (débat) 14226 et suiv.

HUNT, Aylmer Byron, *Compton.*
Bois à pulpe: exportation; (débat sur projet de résolution Lewis), 5023.

JACKSON, Samuel J., *Selkirk.*
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6685.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8926 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8633 et suiv., 13659 et suiv.; (explication) 13799.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13411; libéraux élus grâce à la corruption, (explication sur fait de nature personnelle) 11322 et suiv.
Election de M. Cyr, dans le comté de Provencher par des moyens frauduleux, article du *Morning Citizen*, (explic. au nom de M. Cyr) 8856 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8949.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11348 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181, 2e l., 11727 et suiv.; comité, 12016 et suiv., 12555 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13217 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill .n° 109), comité, 13247 et suiv.
Rivière, H., terres à pâturage prises à bail bail par lui, (int.) 13717.

JACKSON, William, *Elgin-ouest.*
Port-Stanley : brise-lames, construction, (int.) 253.
Discours du trône: adresse en réponse (débat) 430.

JACKSON, William.—*Suite.*

Croiseur *Vigilant* : collision à Port-Stanley, (int.) 708.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1120.
Naufrages et collisions sur le Saint-Laurent: de 1886 à 1908, 11265.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1421.
Port-Stanley: port, (sub.) 12744.
Bétail: vente à la ferme centrale d'expérimentation, (int.) 2477, (mot. pour doc.) 2896.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8999.
Montréal: port, nettoyage, coût, (int.) 9307.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3318 et suiv.
Québec: pont, servira-t-il aux piétons et aux voitures? (int.) 11265.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.) 3333 et suiv.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13546 et suiv.
Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4957.
Chemin de fer de Niagara—Ste-Catherine—Toronto: bill (n° 82), en comité, 5290.
Voies et moyens: comité, 6227 et suiv.

JOHNSTON, Alexander, *Cap-Breton-sud.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 41.
Impressions et papeterie: (sub.) 639.
Immigration: abolition des primes, (projet de résol. Cockshutt), débat, 1392 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10389.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, débat sur observ. McLean) 9989 et suiv.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1976.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11224 et suiv.
Dragage: dans la baie de Matchedash, explic. Bennett, (débat) 2470.
Compagnie dite Metal Shingle and Siding Company: brevets, bill (n° 107), 1ère l., 13286; 2e l., 13286, 13636.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2519.
Documents: parlementaires produits sur demande, depuis 1er janvier 1906 ? (int.) 2685, (mot. pour doc.) 2896.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3238 et suiv., 3249 et suiv.; 3e rapport (mot. pour adop.) 10362.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4755.
Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4958.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5157 et suiv.
Canal maritime du lac Champlain au Saint-Laurent; bill (n° 185), 1ère l., 10486; 2e l., 10605; comité et 3e l., 13229.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5480.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résol. Foster) 6094 et suiv.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6966.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), comité, 8031.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8116 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 9102

JOHNSTON, Alexander.—*Suite.*

Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombré d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron) 9564 et suiv.; comité, 4e rapp., (débat sur motion Monk pour le faire annuler) 10740.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 178), 1ère l., 9778.
Synode du diocèse de Kéwatin: institution civile, bill (n° 179), 1ère l., 9778.

KEMP, Albert E., *Toronto-est.*

Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10203 et suiv.
Discours du trône: adresse (débat) 453 et suiv.
Canal Welland: arpentage, (sub.) 12822.
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12826 et suiv.
Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13185 et ssuiv.
Chemin de fer transcontinental: milles entre Moncton et Winnipeg, (int.) 2474.
Commerce: impression des relevés, (débat sur observ. Foster) 10199.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3067 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13199 et suiv.
Jour d'actions de grâces: devrait tomber le lundi au lieu du jeudi, (int.) 13744.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3079.
Ligne *All-Red* : projet de résolution Laurier, (débat) 13088.
Chemins de fer: aide, 13970 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), pour la modifier, 2e l., 3465 et suiv.
Alcool: emploi pour fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4032 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 4048 et suiv.
Documents: parlementaire, détention par les députés, (observ.) 4859.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, en comité, 7214 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), modification de la loi, en comité, 7220.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13524.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13581 et suiv., 13896 et suiv.

KENNEDY, James Buckham, *New-Westminster.*

Chemins de fer: bill (n° 18) pour modifier article 298 de la loi des, 1re l., 365.
Fraser, G.: douanier, destitué pour détournement de fonds, mais pas forcé de restituer et pas poursuivi, (explic.) 9910.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1791; permis de pêche accordés à l'association des empaqueteurs de la Colombie-Anglaise? (int.) 8560.
Immigration: japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2226 et suiv.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10417 et suiv.
Tunnel de la rivière Détroit: intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10993 et suiv.
Débats: énergie et temps gaspillés en longs discours, (observ.) 14220.

KNOWLES, William Erskine *Assiniboïa-ouest.*

Bois: exploitation, droits, (débat sur observ. Hughes) 9963.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest (sur int. Sifton) 1424; article du "Citizen" sur discours de M. Macdonell explic.) 1495; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3012 et suiv.
Yeoman, M., agent des réserves indiennes, plaintes contre lui, (mot. pour doc.) 1574.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10130 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (int.), débat, 6580 et suiv.
Cavalerie Stathcona: casernes, (sub.) 11515.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11684 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement de Moosejaw jusquà Lacombe, (observ.), débat, 8017 et suiv.
Compagnie d'embranchement du G.-T.-P., comité, 9831 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), 1re l., 9499.
Intérieur: ministère, administration centrale, (sub.), 10163 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), en comité, 11985 et suiv.; 12559 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12129 et suiv.; 12137 et suiv.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13409.

LAKE, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*

Arpentages: (sub.), 10478.
Coupes de bois: annulation de permis, (int.) 189; permis et renouvellements accordés, (int.) 189, 374; documents relatifs à certaines coupes de bois, (mot. pour doc.) 880; aliénation de coupes de bois au Nord-Ouest, (observ.), débat, 2334 et suiv., (mot. pour comité d'examen à cette fin) 2353, 2613 et suiv., (mot. mise aux voix et rejetée, 2833.
Discours du trône: adresse (débat) 480 et suiv., 484 et suiv.
Hôpitaux: de Saint-Boniface et de Winnipeg, (sub.) 10159.
Grain: distribution de grain de semence au Nord-Ouest, (int.) 718, (sur int. Sifton) 1407 (sub.) 2870 et suiv.; transport, aide, (int.) 2010; commisssion royale, rapport, impression, (int.) 2468, 4391; achat et distribution de grains de semence au Nord-Ouest, paiements devraient être réparties sur trois années, (observ.), débat, 2999, 3038, et suiv., (mot.) 3003, rejetée, 3042.
Terres fédérales: terrains houillers du lac à l'Aigle, cession, (int.) 720; dépositions au sujet de terres à l'ouest du 2e méridien, (mot. pour doc.) 724; arpentage des terres fédérales, bill (n° 9), comité, 784 et suiv.; réserve des terrains inoccupés, au Nord-Ouest, (int.) 2007; inscriptions d'établissement pour le ¼ n.e, sec. 28, towns. 15, rang 27, à l'ouest du 2e mérid., à qui accordées ? (int.) 2013; ¼ s.o., sec. 16, towns 28, rang 1, à l'ouest du 3e mérid., à qui accordé ? (int.) 2250; appointements, (sub.) 10520.
Blé: blé d'engrais, transport, (int.) 926.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 1700.

LAKE, Richard Stuart.—*Suite.*

"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1906 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifque: compagnie du, obligation de payer certaines taxes, (mot. pour doc.) 2252.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13257 et suiv.
Terres des écoles, coupes de bois et terrains houillers: prix moyen, (int.) 3557.
Terrains houillers: règlements y relatifs, quand sanctionnées et mis en vigueur ? (int.) 13283.
Terres, mines et bois: revenus en provenant, (int.) 3557.
Chemins de fer: aide, 13980.
Réserve indienne du lac Croche: mise en vente, (int.) 11453.
Terres fédérales: aliénées, superficie, (int.) 3558: titres des terres fédérales, concernant obtenus ? (int.) 3558-3559; bill (n° 181), 2e l., 11678 et suiv.; comité, 11986 et suiv.; 12082 et suiv.; 12542 et suiv., amend., 12576, rejeté par l'Orateur, 12577; 3e l., 13018 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11345 et suiv.
Bois: fabrication de bois d'oeuvre frappé d'un droit, (int.) 3986.
Postes: nouveaux bureaux de poste au Nord Ouest, (int.) 11025-11026; tarif à une cent dans les villes, bill (n° 102), comité, 11237 et suiv.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11515 et suiv.
Service Civil: bill (n° 189), 2e l., 11935 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12381 et suiv.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13191 et suiv.
Indiens: (sub.), 13371, 13379.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13407.
Réserves indiennes: vente de terrains y compris, (mot. pour doc.) 2253.
Battleford: édifice public, (sub.) 8979 et suiv.
Coupes de bois, (suite): coupes Nos 1220 à 1226, 1238 et 1272, dépôt des demandes et soumissions y relatives, (mot. pour doc.) 2957.
Edmonton: édifice public, (sub.) 8982 et suiv.
Grains: inspection et vente, bills (n° 188) et (n°203), comité, 13873 13886.
Postes: arrangements avec les Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3277.
Chemin de fer Canadian-Northern: inspection, rapport, (int.) 14154.
Dépêches: perdues, en deçà de Kenora, (int.) 9726; retard dans la transmission des dépêches, (int.) 10187.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3525, bill (n° 4), idem, 2e l., 3534.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8932 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3939 et ssuiv., 3978.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8985 et suiv.
Bureau astronomiquee du Dominion: appointements (sub.) 10230.

LAKE, Richard Stuart.—*Suite.*

Terres fédérales: sommes produites par la vente de ces terres, (mot. pour doc.) 4004; superficie totale des terres concédées aux provinces de l'Ouest, (mot. pour doc.) 4005; concession de certains terrains carbonifères, (int.) 5708, et autres, (int.) 7552.
Chemin de fer Canadien du Pacifique: exemption de taxes, appel au conseil privé, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 4680, 5262.
Compagnie d'embranchements du G. T. P., bill (n° 151), comité, 9919 et suiv.
Documents: parlementaires, détention par les députés, (observ.) 4859.
Immigration: agents, (sub.) 10329 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4911 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan: achat de 250,000 acres de terres (int.) 4960.
Cameron, John: employé comme inspecteur des homesteads en 1902, (int.) 4969.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), 2e l., 8538 et suiv.
Homestead Ramsland: prix payé, (int.) 5430.
Pénitenciers: (sub.) 5771 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5853 et suiv.
Conseil des Six-Nations: le surintendant général des Affaires indiennes a-t-il refusé entrevue aux chefs de ce conseil ? (int.) 6523.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6664 et suiv.
Lois de la législature de la Saskatchewan, pour l'année 1907, ont-elles été dûment transmises au Gouvt.? (int.) 6699.
McLeod, R.: a-t-il demandé un homestead et a-t-il rempli les conditions prescrites par la loi à ce sujet ? (int.) 6699.
Doukhobors: prisonniers à Fort-William, seront-ils graciés ? (int.) 7171; en détresse à Yorkton, télégramme, (int.) 7985.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7208 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), modification de la loi, en comité, 7216 et suiv.
Compagnies de navigation sur le Pacifique: subventions, (int.) 7249.
Terres fédérales: ventes de quarts de section, à l'ouest du 2e méridien, (int.) 8563; mode de concession, (débat sur observ. Turriff) 9185, amend., 9194, rejeté, 9250.
Bouctouche: passe à travers la grève, (sub.) 12265 et suiv.

LALOR, Francis Ramsay, *Haldimand.*

Canal Welland: prix d'affermage de ses eaux (int.) 182; arriérés de loyer, enquête, (mot. pour doc.) 883.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 307.
Viandes et conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (int.) 368.
Commerce: ministère, (sub.) 681.
Port-Maitland: jetées, (int.) 716, (mot. pour doc.) 1347, (sub.) 5928 et suiv.
Bestiaux: export. aux Etats-Unis, (int.) 1569.
Pommes: saisies à Montréal, (int.) 1569.

LALOR, Francis Ramsay.—*Suite.*

Entrepôts frigorifiques: compagnies, subventions, (int.) 2009; compagnie de Saint-Jean, valeur, (int.) 2010.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2765 et suiv.
Leamington: édifices publics, (sub.) 8185.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13931 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5993 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8193 et suiv.
Ciment: (sub.) 11814 et suiv.
Pêcheries: inspection et garde, (sub.) 6042 et suiv.
Lainages: industrie, le Gouvt fera-t-il quelque changement au tarif, à ce sujet? (int.) 13740.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8198 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6480.
Dauphin: étifice public, ( sub.) 8922 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire participation de la milice, (débat sur observ. Macdonell) 9280.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11199 et suiv.
Plomb: primes, bill (n° 191), comité, 11808.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11836.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13694 et suiv.
Commerce: meilleures relations entre le Canada et l'Allemagne, (int.) 13740.

LANCASTER, Edward A., *Lincoln et Niagara.*

Marine marchande du Canada, bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 1re l., 94; 2e l., 593, 3123.
Chemins de fer: bill (n° 3) pour modifier loi des, 1re l., 95; 2e l., 593; comité et 3e l., 606.
Comptes de l'Etat: en souffrance, (int.) 378.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler) 10725 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13024 et suiv.
Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, pour construire hôtel, (résol. Pugsley) 2329 et suiv.; bill (n° 89), comité, 12681 et suiv.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 5165 et suiv.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), comité, 11271 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3472 et suiv.; bill (n° 3), amendement du Sénat, (motion) 12803, mise aux voix et rejetée, 12804.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10373.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13198 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3663 et suiv.
Bureau astronomique du Dominion: appointements (sub.) 10219 et suiv.
Chemins de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), en comité, 3862 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, débat sur observ. McLean) 9999 et suiv.

LANCASTER, Edward A.—*Suite.*
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3951 et suiv.
Plans et rapports, dépôt, (observ.) 5465 et suiv.
Cooper et White: loyer par eux payer au Gouvt. pour 400 acres de terrains près Welland, (int.) 3993.
Rentes viagères: pour les vieillards, bill (n° 120), comité, 11389 et suiv.
Chemins de fer: commission, bill (n° 112) 5176 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7206 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.T.P., bill (n° 151), en comité, 9159 et suiv.; 9830.
Douanes: appointements et dépenses, dans les différents ports du Dominion, (sub.) 9889 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11166 et suiv.; 11180 et suiv.; 12177 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12316 et suiv.; comité, 12426 et suiv, 13626 et suiv.; 13645 et suiv.
Transcotinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13341 et suiv.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 14173.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219) y relatif, comité, 14181 et suiv.

LANCTOT, Adélard, *Richelieu.*
Dépêches: transport entre Annapolis et Digby, marché avec George E. Corbett, (int.) 13290.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 18.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de "l'Arctic", (rép. à observ. Daniel) 4192.
Marine et pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4202 et suiv.

LANCTOT, Roch, *Laprairie-Napierville.*
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3493.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*
Fermes d'expérimentation: organisées et exploitées par le Gouvt., (int.) 4051; dans quelles provinces sont situées les nouvelles fermes subventionnées ? (int.) 8369.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4194, 4208.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*
Serments d'office: prestation, bill (n° 1), 3.
Comités permanents: comité pour préparer listes des membres des comités, (mot.) 6; rapport de ce comité, (mot. pour adop.) 94; pouvoir des comités permanents, (mot. Laurier) 94; formation, (int. Borden) 527; nomination de nouveaux membres, (mot.) 1175, 1254, 1255, 3432.
Discours du trône: adresse en réponse, (mot.) 8, (débat), 28 et suiv., 41 et suiv.; (renseignements du Gouv. gén.) 1648.
Postes, ministère, rapport, (dépôt) 98.
Service civil: liste, (dépôt) 98.
Japon: immigration japonaise, documents, (int. Borden) 98.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Débats: comité des, (rép. à mot. Gervais pour adop. du 2e rapport, concernant augmentation des appointements des sténographes, 8206.
Hyman, hon. C. S.: démission, (int. Foster) 173.
Céréales: commission des, rapport, (int. Staples) 188, 632, impression du rapport, (int. Lake) 2468.
Postes: appointements des receveurs dans les campagnes, (int. Blain) 191.
Dépêches: transport entre Guelph et Goderich, (int. MacLaren) 193; plaintes, (int. Armstrong) 367.
Documents parlementaires: distribution, (int. Foster) 202, 255; (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1184 et suiv.; dépôt des pièces originales, (débat sur mot. Borden) 1687; documents demandés par M. Ames, dépôt, (mot. Borden) 1806; débat sur mot. Foster) 1843 et suiv., (déclaration) 1998; documents produits sur demande, depuis 1er janvier 1906 ? (int. Johnston) 2685.
Lovell, John, député: décès, (éloge) 243.
Comptes publics: rapport, renvoi au comité, (mot.) 326; dépôt des pièces originales devant comité, (int. Bennett) 1440, 1482, 1485; comité, appel de ses décisions, (débat sur projet de résol. Blain) 3186 et suiv.
Bibliothèque du Parlement: comité, (mot.) 326.
Impressions du Parlement: comité, (mot.) 327.
Ligne pan-britannique: négociations à ce sujet, (int. Monk) 369, (int. Foster) 382, 631, discours de M. Sifton, (int. Foster) 982; lettre du premier ministre en la possession de M. Sifton, (int. Monk) 983, *(voir* "Ligne All-Red").
Ile du Prince-Edouard: insuffisance du service postal, (int. Martin) 371; chemin de fer, pont de Hillsborough, dépenses, (int. Lefurgey) 1753; résidence du chef de gare à Bear-River, (int. McLean) 2244; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2840.
Frontière: bâtiments construits sur la frontière, (int. Walsh) 372.
Hodgins, M.: emploi, retraite, (int. Borden) 381.
Immigration: loi de la Colombie-Anglaise, révocation, (int. Macdonell) 589; immigration japonaise en Colombie-Anglaise, (int. Borden) 9831; mission de l'h. M. Lemieux au Japon à ce sujet, (observ.) 1681; (débat sur mot. Borden) 2170.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 612 et suiv.; inconvénients du nouveau règlement, (observ. Maclean) 3044; (mot. McLean pour modifier règle 38) 3094.
Traités: anglo-japonais, correspondance concernant le Canada, (mot. Monk pour doc.) 622; documents manquant, (int. Borden) 2000; traité entre Canada et Etats-Unis, projet, (int. Borden) 2103.
Lemieux, Hon. R.: titres et qualité comme représentant du Canada à Tokio? (int. Foster) 623.
Immigrants: circulaires trompeuses à leur adresse, (int. Borden) 630.
Trent-Bridge: ouverture d'un bureau de poste, (int. Owen) 632.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Conseil privé du Roi pour le Canada: (sub.) 634.
White, James: en Angleterre au sujet de ligne pan-britannique, (int. Ames) 721.
"Sault Express": paiements à ce journal, (int. Boyce) 723.
Vacances: de Noël, ajournement, (mot.) 783.
Travail: département, rapport (dépôt) 872.
Milice: solde du 85e rég. de St-Hyacinthe, (int. Monk) 875.
Steamer "Neptune": croisière dans la baie d'Hudson, rapport, dépôt, (eplication) 882.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 896.
Bills d'intérêt privé: prolongement de délai, (mot.) 923.
Primes: payées par l'Etat depuis 1896, (int. Clements) 928.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (observ. sur amend. Barker à mot. Dubeau) 956.
Défense navale impériale: contribution du Canada, (int. Macdonell) 1164.
Ile du Prince-Edouard: service des dépêches, (rép. à mot. Martin pour doc.) 1253.
Naturalisation: bill (n° 130) pour modifier loi y relative, 1re l., 5482; 2e l. et comité, 12591; 3e l., 13016.
Halifax: garnison, (int. Borden) 1256.
Alberton: incendie, (mot. Lefurgey pour doc.) 1256.
Littérature: encouragement, (int. Gauvreau) 1340.
Steamers: service, subventions, entre le Canada et l'Australie, (int. Smith) 1342, à la ligne Elder-Dempster, idem, 2892.
Desauliers, Gonzalve, avocat: emploi, traduction, etc., (int. Walsh) 1343.
Parc de la Côte-du-Major: vente, (int. Borden) 1482.
Intercolonial: nouvel atelier de réparation, nouveaux bâtiments, nouvel atelier de planage de bois, à Moncton, (int. Crocket) 1571; remise des locomotives à Pictou, construction, (int. Crocket) 1749; wagons-glacières, combien? (int. Paquet), 1755; ingérence des employés dans la politique municipale, (int. Sproule) 2389.
Sénat: modification de sa constitution, (débat sur projet de résol. McIntyre, Miller et Lewis) 1631 et suiv.
Impression et lithographie: exécutée en dehors du Canada, (int. Macdonald) 1799, 2003.
"Natal Act", C.-A., sanction refusée par lieut.-gouv. Dunsmuir, (int. R. Smith) 1805, (débat sur observ. Ross) 1916 et suiv., (rép. à M. R. Smith) 1929.
Québec: pont, écroulement, enquête, dépôt du raport, (mot. Borden) 1806.
Grains de semence: distribution dans l'Ouest (int. Sproule) 1808.
Manitoba: extension des frontières, bill à cette fin, (int. Borden) 1808, 2984.
Traités impérieaux: situation du Canada à ce sujet, (int. Thompson) 2011.
Marier, J. E.: emploi, (int. Lavergne) 2245.
Bowell, sir Mackenzie: frais de voyage en Australie, (int. Wilson) 2301.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (débat sur projet de résol. Pugsley) 2307 et suiv.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Souris, I.P.E.: jetée nouvelle, (int. McLean) 2474.
Chemin de fer transcontinental: milles entre Moncton et Winnipeg, (int. Kemp) 2474.
Intercolonial, (suite): permis de circulation gratuite à P. L. Archibald et famille, (int. Emmerson) 2475; Thomas Williams, emploi, (int. Emmerson) 2475.
Homards: pêcheries à l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 2476.
Steamer "Coquitham": saisie, (int. McCarthy) 2477.
Pêche: du poisson blanc par remorqueurs, dans lac Winnipeg, (int. Schaffner) 2478.
Navires canadiens: saisie illégale par Gouvt. russe, indemnité, (int. McCarthy) 2479.
Ports et jetées: recettes, (int. Blain) 2480.
Pêcheries: juridiction, (int. Martin) 2484.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2513; (mot. pour comité) 2885.
Québec: construction du pont, guaranties données à l'Etat pour subvention, (mot. Monk pour doc.) 2648.
Frédéricton: inégalité de traitement en matière de prix de transport, correspondance, (mot. Crockett pour doc.) 2652.
Fruits: marquage des fruittss, loi y relative, (observ. Blain) 2858 et suiv.
Industrie laitière et emmagasinage à froid: rapport du commissaire, (dépôt) 2885.
Service civil: rapport de la commission du, dépôt, (int. Foster) 2887.
Banque de Winnipeg: institution civile, bill (n° 19), en comité, 2887.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2888.
Institutrices volontaires: services au sud-africain, récompense, (int. Taylor) 2891.
Documents, (suite): dépôt des originaux, (int. Foster) 2895.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2911 et suiv.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2955.
Coupes de bois: coupes Nos 1220 à 1226, 1238 et 1272, dépôt des originaux des demandes et soumissions y relatives, (mot. Lake pour doc.) 2958.
Saint-Louis, Horace: (int. Foster) 3084.
Débats: nomination d'un directeur canadien-français à l'Imprimerie, pour impression plus rapide de la version française, (int. Lavergne) 3084; retards dans la publication de la version française, (int. Lavergne) 3085; distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires du compte rendu officiel, (débat sur observ. Bergeron) 9566 et suiv.; (rép. à motion Monk pour annulation du 4e rapport du comité) 10173, 10361 10602, 10735 et suiv.; (int. Bergeron au sujet du 2e et du 3e rapports) 13135.
Canal de la Trent: extensions y relatives, (mot. Hughes pour doc.) 3100.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3121 et suiv.
Owen-Sound: dragage, inspecteur, (int. Bennett) 3149; édifices publics: inspecteur et entrepreneur, (int. Bennett) 3149-3150.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
"Office Specialty Company": fournitures, (int. Bennett) 3150.
Dragage: en 1907, (int. Monk) 3150, (int. Bennett) 3355; dragage à Midland en 1906, (int. Bennett) 3354, à Midland et à Tiffin, (int. Bennett) 3555.
Elections: provinciales au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3159 et suiv.
Traduction: française des textes officiels, débat sur observ. Bergeron) 3192.
Tignish: port, améliorations, (int. Lefurgey) 3343.
Bate, H. N. & Cie, et W. C. Edwards & Cie: paiements faits à ces maisons, (int. Taylor) 3349.
"Midland Times", de Truro, paiements à lui faits, (int. Stanfield) 3349.
Compagnie Rolla L. Crain et compagnie manufacturière l'Eclipse, paiements à elle faits, (int. Blain) 3354.
Lettres: distribution dans les banlieus, (débat sur projet de résol. Monk) 3402 et suiv.
Rivière Godefroi: quai, travaux, (int. Monk) 3549.
Port Saint-François: quai, travaux, (int. Monk) 3550; hangar à marchandises, construction, (int. Walsh) 3550.
Rivière Nicolet: quai, coût, (int. Monk) 3551.
Compagnie dite "Steel Concrete Company": paiements à elle faits, (int. Boyce) 3553.
Assurances: traitement du surintendant, (projet de résolution) 12772.
Dragueur "Cap-Breton": usage, coût, (int. McLean) 3553.
Pétrole: prime, (projet de résolution) 12772.
Steamers: service direct entre France et Canada, un contrat a-t-il été conclu à ce sujet? (int. Monk) 13014.
Remorqueur "E. M. Cates": usage, coût, (int. McLean) 3553.
Ligne "All-Red"? (projet de résolution), débat 13038 et suiv.
Truro: salle d'armes, améliorations, (int. Stanfield) 3556.
Rivière Godefroi: quai, (int. Monk) 3549.
Port Saint-François: quai, (int. Monk) 3550; hangar à marchandises, (int. Walsh) 3550.
Rivière Nicolet: quai, (int. Monk) 3551.
Citoyens du Canada: insultés aux Etats-Unis, par agents d'immigration, (int. Bristol) 11673.
Chemins à barrières: abolition des barrières de péage, (débat sur projet de résol. Monk) 3568; amend. 3570, adopté, 3572, (observ. sur mot. Monk pour adop. du projet) 3594.
Blunden, Frederick: procès et condamnation (débat sur mot. Ward pour doc.) 3593 et suiv.
Débats: compte rendu officiel des, coût moyen par colonne, $5.43, (rép. à int. Sinclair) 3607.
Montréal et Québec: port, améliorations, coût depuis cinquante ans? (rép. à int. Robitaille) 3611.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3620.
Plaines d'Abraham: crédit de $300,000 pour la conservation de ce champ de bataille, (projet de résolution Laurier), 3713, 4056;
LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
bill (n° 111) à ce sujet, 1ère l., 4057; 2e l., 4553; comité, 4570, 4586, 4681; 3e l., 4716.
Coopération: bill (n° 5), mot. pour inscription sur la liste des mesures ministérielles, 3793.
Elections: provinciales, (intervention du Gouvt. fédéral, sur int. Foster), 3816 et suiv.; loi des élections, modification projetée, ne vient pas, (rép. à observ. Henderson) 8087.
Harvey, J.: réclamation, (int. Barker) 3834.
Imprimerie de l'Etat: nomination d'un surintendant français, (int. Robitaille) 13035.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3838.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver), observ., 3903, 3925, 3960.
Phoques: chasse, dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4112 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (rép. à observ. Foster) 4155 et suiv.
Jour d'actions de grâces: devrait tomber le lundi au lieu du jeudi, (int. Kemp) 13744.
Mercredi des Cendres: ajournement, (mot.) 4389, 4487.
Main-d'œuvre orientale: embauchage, (int. Foster) 4585.
Tunnel: entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme; (débat sur observ. Martin) 4843 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4904 et suiv.
Immigration: japonaise, restriction s'appliquant seulement aux ouvriers errants, d'après le comte Hayashi, (int. Borden) 4937; bill (n° 135) pour modifier la loi concernant l'immigration, comité, 6735; inconvénients du régime des primes, (observ. Robitaille) 7214.
Chambre des Communes: travaux, priorité des mesures ministérielles, les mercredis, (motion à ce sujet) 5353; idem, pour les lundis, 6576; émission des brefs d'élection dans un certain délai, pour remplir sièges vacants, bill (n° 66) à cette fin, 2e l., 5450; séance du soir, les mercredis, (mot. 11790.
Québec: fêtes du tricentenaire, portée impériale, (int. Lavergne) 5431; l'association des vétérans de l'armée et de la marine y sera-t-elle représentée? (int. Foster) 7808; quand la commission des fêtes fera-t-elle rapport? (int. Lavergne) 7808; pont, reconstruction plus haut, près de Batiscan, (int. Borden) 8308; fêtes légales à l'occasion du tricentenaire, (int. Lavergne( 8311.
Chemins de fer: usage de la langue française, bill (n° 85) à cette fin, 2e l., 5469.
Billets de chemins de fer: bill (n° 90), 2e l., 5471.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12676.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5477 et suiv.
Navires de Guerre des Etats-Unis: requête demandant permission de passer dans nos eaux, (int. Borden) 5570, (int. Taylor) 6050.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Hindous: immigrant au Canada, (int. Foster) 5730 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5883 et suiv.; distribution du rapport aux députés, (observ. sur int. Borden) 6153 et suiv.; enquête, lettre du juge Cassels, (rép. à int. Borden) 6422; dépôt de la lettre, 6768.
Dépêches: transbordement à Rimouski, (rép. à int. Cockshutt) 6061.
Intercolonial: location, soumissions à ce sujet, (int. Daniel) 6062.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6079 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6195.
Marine et Pêcheries: ministère, suspension de fonctionnaires, (explic.) 6274.
Pâques: ajournement, du 15 au 21 avril, (mot.) 6767.
Service civil: enquête par le juge Cassels, quand va-t-elle commencer? (int. Foster) 6769; les dépositions des témoins entendus devraient être produites à la Chambre jour par jour, (int. Borden) 8685; enquête du juge Cassels, quand sera-t-elle reprise? (int. Borden) 8780.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143) à ce sujet, comité, 6784 et suiv.
Traité avec les Etats-Unis, concernant la frontière et les pêcheries, signature, (int. Sproule) 6945; le Gouvt va-t-il en déposer le texte? (int. Monk) 6946, 7058-7059; (int. Borden) 7168, 7319, 7806, 8207, 8915; a-t-il été soumis au gouvt canadien avant d'être signé? (int. Monk) 7256; dépôt du texte, 9103; de la correspondance, (int. Borden) 10179; (int. Sproule pour doc.) 10603
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7067.
Hodgins, major, ingénieur, classification vicieuse par lui faite de la division est du Transcontinental, (rép. à int. Borden) 7168, 7255, 7319, 7435; comité, pour s'en enquérir, (motion) 7559, amend. de M. Borden ajoutés, (int.) 7676.
Doukhobors: prisonniers à Fort-William, seront-ils graciés? (rép. à int. Lake) 7172, en détresse à Yorkton, télégramme à ce sujet, (int. Borden) 7984.
Chambre des Communes: feuilleton, défaut de concordance entre la version anglaise et la version française, (rép. à int. Sproule) 7176, (et à int. Bergeron) 7177.
Statuts de la Saskatchewan (1907): contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (observ. sur int. A. Lavergne) 7179 et suiv.
Compagnies de navigation sur le Pacifique: subventions, (int. Lake), 7219.
Mackenzie, Wm.: fonctions, (int. Sproule) 7320.
Marine et pêcheries, ministère: démission du sous-ministre, M. Gourdeau, (int. Borden) 8375.
Lainages: industrie, aide, (int. Owen) 7323.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7416 et suiv.
Bois à pulpe: mesures à prendre pour le conserver, (int. Lewis) 7811 et suiv.
Vaisseaux de guerre des Etats-Unis sur les grands lacs: renseignements sur leur armement, (int. Blain) 7864.

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Manitoba: extenion des frontières, quand le proet de loi à ce suet sera-t-il présenté? (int. Roche) 7868.
Service civil: (débat sur observ. Borden au sujet du rapport de la commission, et sur sa motion pour commission d'enquête) 7897 et suiv.
Documents publics: garde, (int. Blain) 8179, 8180.
Chemin de fer transcontinental-national: tracé trop au nord, mécontentements à ce sujet, article du "Mail", (observ. et explic.) 8179.
Projets de loi: à être présentés par le Gouvt., quels sont-ils? (déclaration) 8207.
Turgeon, hon. Adélard: est ce l'intention du Gouvt. de le nommer sénateur? (int. Lavergne) 8313.
Pensionnaires de l'Etat: sommes à eux payées dans les trois ans avant l'abrogation de la loi de pension, et chaque année depuis, en vertu de la loi de retraite? (int. Blain) 8368.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces y relatives, (int. Borden) 8471, 9261 et suiv.; motion pour enquête par comité des privilèges et élections) 9307.
Province d'Ontario: division projetée, (int. Boyce) 8686.
Sir Charles Fitzpatrick: délégué à la conférence de La Haye, (int. Sproule) 8687.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8688 et suiv., 12345 et suiv.; comité, 12430 et suiv., 13572 et suiv., 13648 et suiv., 13857 et suiv.
Québec: fêtes du tricentenaire, les volontaires n'y participeront-ils pas? (int. Hughes) 8772; pont, subvention, nomination d'un comité pour en étudier les conditions, (motion) 8836.
Ile du Prince-Edouard: rupture du cable anglo-américain, réparation urgentes, (int. A. Martin) 8835.
Marine et Pêcheries: ministère, état actuel, (débat sur observ. Foster) 8849 et suiv.
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur observ. Borden) 9321.
Steamer de l'Etat le *Champlain*: utilisation, (int. Borden) 9561, 9790, 9911.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9639 et suiv.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, longue durée de la session, (débat sur observ. Foster) 9664 et suiv.
Chilvers: A. L. et C.; emploi, (int. Clements) 9710.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9866 et suiv.
Compagnie d'embranchements du G.-T.-P., bill (n° 151), comité, 9916 et suiv.
Ile Brier: sifflets de brume, (int. McLean) 9924.
Filets à Poche: emploi, dans la rivière Pockmouche, (int. McLean) 9926.
Canal Rideau: bouées lumineuses, (int. Reid) 9927.
Chambre des communes: séances du matin, (motion, (débat) 9927 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10109 et suiv.; moralité, accusations de M. Pringle, (int. Sproule) 11212; lettre du Dr Shearer, (int. Borden) 11673

LAURIER, très hon. sir Wilfrid.—*Suite.*
Enquête du juge Cassels: (rép. à observ. Borden) 10196.
Canal de Soulanges: rapport, (dépôt) 10362; force électrique et éclairage, (int. Monk) 10489.
Intercolonial: gare à Amqui, construction, (int. Monk) 10491.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10514 et suiv.
Projets de loi: présentés au Sénat ou à la Chambre des communes, différence dans les frais, (observ. Borden) 10605; projets à faire adopter avant la fin de la présente session, (int. Borden) 10750, 10799, 10906, 11020, 11673, 12419, 12773.
Yukon: réformes à opérer, lettres du révd. M. Shearer, (int. Borden) 10799.
Chemins de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10865 et suiv.
Expositions: (sub.) 11112 et suiv.
Enquête du juge Cassels: situation, (int. Borden) 11876.
Service civil: commission, traduction et publication de son rapport en français. (int. Bergeron) 11876, 13739.
Chambre des communes: séances du samedi, (motion) 12078.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12143 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12187 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (int. Borden) 12295.
Election de Huron-est: l'officier-rapporteur a-t-il réglé ses comptes ? (int. Armstrong) 12534.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12578
Juges: de la cour supérieure, à nommer dans la province de Québec, (int. Bergeron) 12801.
Ecoles techniques: mesure à ce sujet, (int. Borden) 13297.
Manitoba: extension des frontières, (projet de résolution), débat, 13420.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13496.
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, mouvement pour l'abolir, (int. Borden) 13894.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique : aide, 13943 et suiv.
Indiens: vente de leurs terres: insinuations de M. Boyce; télégramme de M. Sifton, (lecture) 14092.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219) y relatif, 1ère l., 14175; 2e l., et comité, 14181; 3e l., 14186.
Congrès interparlementaire de la paix: réunion à Ottawa en 1909, lettre du Sénat, (observ.) 14264.

LAVERGNE, Armand, *Montmagny.*
Statuts refondus: version française, publication, (int.) 372.
Juges: fonctions extrajudiciaires de deux, dans enquête sur administration du gouvernement de la province de Québec, (int.) 373, 873; insuffisance du nombre de juges dans la prov. de Québec, (int) 873; juge additionnel dans district de Québec, (int.) 1341; séjour obligé du juge Cimon dans district de Kamouraska, (int.) 2301, 2636; démarches du juge Cimon pour être nommé juge dans district de Québec, (int.) 3085.

LAVERGNE, Armand.—*Suite.*
Discours du trône: adresse (débat) 497 et suiv.
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1062 et suiv.
Langue française: au Parlement, article du "Soleil", (explic.) 1256; usage dans les services d'utilité publique, bill (n° 85) pour modifier la loi des chemins de fer à cette fin, 1re l., 2101; 2e l., 5468, 5469; (article de la "Presse" au sujet d'une assemblée au Monument National de Montréal) explic., 8683; impression du feuilleton de la Chambre en français, (int.) 5642; pétition en faveur de l'usage de la langue française, (lecture et observ.) 9305.
Immigration: est-elle encore primée, (int.) 1340; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2219.
Chemins de fer: circulation des trains, bill (n° 106), 1re l., 3795.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), non imprimé en français, (observ.) 3859.
Quais au bassin de Montmagny et au cap St-Ignace, (int.) 1340.
Halifax: garnison, soldats canadiens remplacés par anglais, (int.) 1341.
"Natal Act": sanction refusé par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1893 et suiv.
Documents: parlementaires, dépôt des originaux, absence de MM. Lavergne et Robitaille au moment du vote sur motion Northrup, article de la "Presse", (explic.) 2102.
Livres français: droits de douane, (int.) 2243.
Télégraphie Marconi: poste à Glace-Bay, (int.) 2244.
Terres: acquisition dans l'Alberta pour un syndicat japonais, (int.) 2245.
Marier, J. E.: emploi, (int.) 2245.
Débats: nomination d'un directeur canadien-français à l'imprimerie, pour impression plus rapide de la version française, (int.) 3084; retards dans la publication de la version française, (int.) 3084
Juges, (suite): paiements au juge Cimon, à titre de frais de voyage ou de supplément de traitement, (int.) 3085.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3206 et suiv.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3616.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver) observ., 3904 et suiv.
Plaines d'Abraham: achat, projet de résolution Laurier et bill (n° 111), (observ.) 4057-4058; bill (n° 111), comité, 4587 et suiv., 4683 et suiv.; 3e l., 4717 et suiv.
Commission des chemins de fer: augmentation du personnel, projet de résolution Graham à cette fin (observ.) 4070 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat sur observ. Foster et autres) 4299 et suiv.
Québec: tricentenaires: M. Lavergne n'a pas dit que tous les commissaires des fêtes du tricentenaire auraient dû être des canadiens-français, comme l'affirme le "Canada" (observ.) 4863, 4970; portée impériale du tricentenaire, déclaration de M. Byron E. Walker, (int.) 5431; commission des

LAVERGNE, Armand.—*Suite.*

fêtes du tricentenaire, quand fera-t-elle rapport ? (int.) 7808; fera-t-on une ou plusieurs fêtes légales à l'occasion du tricentenaire ? (int.) 8311; émission spéciale de timbres-poste; soumissions, (int.) 8311; emploi du français et de l'anglais sur ces timbres, (int. 18312.

Phare des îles de Bellecha se: salaire du gardien, (int.) 5035.

Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int. Borden) 6166 et suiv.

Timbres-poste: nouvelle série à l'occasion du tricentenaire de la fondation de Québec, (int.) 6696, soumissions, (int.) 8311; et impression dans les deux langues, 8312; idem, 9316.

Statut de la Saskatchewan contenant dispositions contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (int.) 6958, 7178.

Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7023 et suiv., 7156, 7261 et suiv., 7347 et suiv.

Immigrants de l'Armée du Salut: reçoivent un traitement différent de celui des autres immigrants, (expl c.) 7433.

Code criminel: bill (n° 161) pour le modifier au sujet de la presse dans ses rapports avec les tribunaux, 1ère l., 7675 et suiv.

Inetrcolonial: emploi du français, (int.) 8313

Turgeon, hon. Adélard: est ce l'intention du Gouvt. de le nommer sénateur ? (int.) 8312.

Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution contre lui, tous les députés conservateurs français sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (débat sur observ. Bergeron) 8372 et suiv.

Démission de M. Lavergne comme député de Montmagny: 9707.

LAVERGNE, Louis, *Drummond et Arthabaska*

Ile du Prince-Edouard: embranchements de chemin de fer, construction, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3384 et suiv.

"Gazette d'Arthabaska": privilège du transport par la poste, accordé à ce journal, (int.) 6332.

Intercolonial: passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, élimination, (sub.) 13398.

LAW, Bowman Brown, *Yarmouth.*

Marées: observation, (sub.) 3328.

Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4957.

Conseil du collège presbytérien d'Halifax, bill (n° 154) y relatif, 1ère l., 6833; comité et 3e l., 8031-8033.

LEFURGEY, Alfred A., *Prince, I. P.-E.*

Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10291.

Steamer *Stanley*: service d'hiver à l'I. du P.-E., (int.) 180.

Ile du Prince-Edouard: pêcheries, protection (int.) 375; chemin de fer, pont de Hillsborough, dépenses, (int.) 1752; construction, (mot. pour doc.) 2254; total dépensé pour travaux publics dans l'Ile, (int.) 1753; (mot. pour doc.) 2254; steamer pour service d'hiver, construction, (int.) 2637; appointements des chefs de gare, (int.) 3350; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3368; vente des journaux sur ce chemin de fer, (int.) 8840.

Intercolonial: wagons automobiles, combien construits ? (int.) 588.

Ile Lennox: quai, construction, à qui adjugée ? (int.) 8841.

Sauvetage: postes dans les provinces maritimes, équipement, (int.( 706.

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109) comité, 13703.

Cascumpec: port, installation de bouées, (int.) 707.

Tignish: port, agrandissement, (int.) 707, 3343; bureau de poste, installation d'un coffre-fort, (int.) 1755.

Steamer *Stanley*: cabines disponibles, (int.) 713.

Higgin's Shore: quai, prolongement, (int.) 721.

Alberton: incendie, (int.) 1256.

Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1793 et suiv.; juridiction, conférence avec gouvernements provinciaux, (int.) 3350; règlement entre le Gouvt. fédéral et les Provinces, agent à cette fin, (int.) 3555.

Canada: recettes, de 1873 à 1907, (int.) 1800.

Pêche: des palourdes et des moules, modifications des règlements, (int.) 2012.

Homards: pêcheries à l'I P.-E., (int.) 2476; violation des règlements, (int.) 10747.

Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résolution Pringle) 2520.

Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberlandf, (sub.) 3049 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 3264 et suiv.

Douanes: employés, appointements, (int.) 3552.

Grains de semence: achat par le Gouvt dans l'Ile du P.-E., (int.) 3832, 3896.

Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3926, 3938 et suiv.

Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur observ. Armstrong) 4043 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 209), pour modifier la loi y relative, en comité, 13712.

Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4798 et suiv.; gare d'Ama, construction, (int.) 6956; rétablissement des communications télégraphiques entre l'île et la terre ferme, (int.) 9105.

Documents: tronqués, (observ. sur article du "Globe") 5261.

Revenu de l'intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9980 et suiv.

Fish-Island: gardien du phare, (int.) 6332.

Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'I P.-E. et l'Intercolonial devraient être remplacés par le chemin de fer Interprovincial, (débat sur projet de résolution Hughes) 6543, 6547 et suiv.

LEMIEUX, hon. Rodolphe, *Gaspé.*

Desaulniers, Gonzalve, avocat: services, traduction, etc., (int. Walsh) 1167.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Bonanza (Yukon): vol au bureau de poste, (int.). Foster) 1344.
Arseneault, Auguste: emploi, (int. Ames) 1402.
Pakenham: service postal, plaintes, (int. Borden) 1482.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (int. Taylor) 1493.
Main-d'œuvre japonaise: affluence, enquête de M. Mackenzie King à ce sujet, (dépôt du rapport) 1614.
Immigration: japonaise, mission de l'h. M. Lemieux au Japon, à ce sujet, (explications) 1649 et suiv.; restriction de cette immigration, (débat sur mot. Borden) 2196, 2227 et suiv.
Baie Saint-Pierre: transport des dépêches, (int. Martin) 1754; receveuse de la poste, destitution, (int. Martin) 1754.
Tignish: bureau de poste, installation d'un coffrefort, (int. Lefurgey) 1755.
Yukon: service postal, plaintes, (int. Thompson) 2103.
Ministres: frais de vayage, (int. Wilson) 2251.
Postes: service postal, plaintes, (int. Armstrong) 2299; tarif d'un sou, (int. Macdonell) 3269; arrangements postaux avec les Etats-Unis, (explic.) 3269 et suiv., (rép. à observ. Armstrong) 4040 et suiv.; bureaux de postes construits depuis 1904, (int. Verville) 4961; pesage des matières postales en vue du transport, (int. Armstrong) 5032.
Toronto: hôtel des Postes, remplacement du directeur, (int. Macdonell) 2687.
Pointe-Saint-Pierre: destitution de la receveuse de la poste, (int. Martin) 2886.
Scotch-Hill-East: bureau de poste, (int. McLean) 2893.
Smith, Charles L., directeur de la poste à Woodstock, N.-B., (int. Croket) 2894, 2989 et suiv.
Dépêches: transport dans le comté de Colchester, (int. Stanfield) 3087, dans la Colombie-Anglaise, laisse à désirer, (rép. à int. Armstrong) 3899; achat d'un bateau pour transport des dépêches à Rimouski, (int. Armstrong) 5033; transport entre Darnby et Kensington, (int. Lefurgey) 5034; non transmissible, au Yukon pendant la froide saison, (rép. à int. Armstrong) 5355.
Journaux: hebdomadaires et semi-hebdomadaires, sont-ils compris dans nouvel arrangement postal? (int. Armstrong) 3150; protestation contre décision prise, quelle nouvelle décision le Gouvt. va-t-il prendre? (int. Armstrong) 3612; effets des nouveaux règlements postaux, (int. Armstrong) 5422.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3162 et suiv.
Traduction: française des textes officiels, (débat sur observ. Bergeron) 3295.
Chemins à barrières: abolition des barrières de péage, (débat sur projet de résol. Monk) 3574.
Conseil de conciliation: combien de demandes faites pour conseil de conciliation, et combien de différends réglés? etc., (rép. à int. Macdonald) 3610.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Edifice Langevin: le sous-sol en est-il occupé pour fins administratives? (rép. à int. Taylor) 3611.
Glencoe: bureau de poste, construction, (int. Clements) 3998.
Main-d'œuvre orientale: embauchage, (int. Foster) 4585.
Coopération: bill (n° 5) y relatif, (mot. pour 2e l., 4735 et suiv.
Différends industriels: intervention du professeur Short, (int. Sproule) 4965.
Saint-Gabriel de Brandon: établissement d'une caisse d'épargne postale, (int. Monk) 5033.
Postes: bureau de poste de Southvale, quand transféré là où il est maintenant? (int. Stanfield) 5035; six bureaux de poste dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Sacré-Cœur, comté de Saguenay, pourquoi six? (int. Monk) 5712; impressions pour le service extérieur des postes, (int. Armstrong) 5713; steamer pour le département, (int. Armstrong) 5907.
Compagnie dite "Dominion Coal Company": troubles ouvriers, lecture d'une dépêche y relative, 5204.
Johnstone, W. J.: paiements à lui faits, en sus de son traitement, (int. Bennett) 5422.
Journaux: remise de taxes postales aux journaux canadiens, (int. Bergeron) 5424; les journaux hebdomadaires seront-ils mis sur le même pied que les quotidiens pour les conditions de transport aux Etats-Unis? (int. Armstrong) 6764.
Postes: appointements, (sub.) 5808; pour compléter paiements de l'exercice expirant le 31 mars 1908, (sub.) 5809; sommes supplémentaire, pour diverses fins, (sub.) 5809; receveur de la poste à Chambly-Canton, plaintes contre lui, (int. Leonard) 5904; receveur de la poste à Saint-Irénée-les-Bains, son caractère, (rép à int. Forget) 6057; le transport des dépêches est-il toujours adjugé sur soumis.? (int. Armstrong) 6704; combien de dossiers demandés et déposé depuis l'ouverture du Parlement, concernant)le ministère des Postes? (int. Armtrong) 6704; produit des taxes sur les receveurs de la poste, (int. Chisholm) 6762; receveur de la poste à Rusagornis, intervention politique, (int. Wilmot) 6956; détournements à l'hôtel des postes de Montréal, (int. Bergeron, 7543; receveur de la poste à Mattawa, (int. White) 7545; lenteur des services, plaintes, (débat sur observ. Armstrong) 7615 et suiv.
Chemin de l'Atlantique à l'Ouest de Québec: bill (n° 134) 2e l., 6022.
"Gazette d'Arthabaska": privilège du transport par la poste, accordé à ce journal, (int. Laverge) 6333.
Timbres-poste: nouvelle série à l'occasion du tricentenaire de la fondation de Québec, int. Lavergne) 6696; (int. McCool) 13038; soumissions, (int. Lavergne) 8311; emploi du français et de l'anglais sur ces timbres, (int. Lavergne) 8312; idem, 9316.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6747 et suiv.
Japonais: projet d'un établissement japonais au Nord-Ouest, (int. Smith) 7542.
Dépêches: transport entre Digby et Westport, (int. Armstrong) 7549; transport dans le comté d'Halifax, adjugé à G.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Gamell, (int. Armstrong) 8098; à Rimouski (int. Armstrong), 8563; dépêches: perdues en deça de Kenora, (int. Lake) 9726; retards, (int. Lake) 10188.
Montréal: casernes, (sub.) 7767; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7770; station postale, Pointe-St-Charles, (sub.) 7778; station postale de l'Est, (sub.) 7779 et suiv.
Immigration: française, (observ.) 10319 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7838 et suiv.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits depuis 1900, (int Macdonald) 11258.
Postes: bureaux de poste ambulants, service, (int. Daniel) 7866.; réduction des heures de travail des facteurs à huit heures, (int. Macdonell) 8095; bill (n° 162) pour abaisser pour des lettres locales à un cent, et pour nommer un surintendant des postes, 1ère l., 8308; 2e l. et comité, 11226-11227; 3e l., 11240; amendements du Sénat, 13016; recettes seraient diminuées de combien, par suite de l'établissement de la petite poste à un sou? (int. Sinclair) 8776; appointements, (sub.) 9291; surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.) 9291; uniformes des facteurs, (sub.) 9300.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ McLean) 8114.
Lettres: port avant la confédération, réduction depuis, (int. Blain) 8562.
Owen-Sound: grève, quelle mesures prises pour y mettre fin? (int. Borden) 9011.
Montréal: grève à l'hôtel des postes, ouvriers insuffisamment rétribuées par l'entrepreneur P. Lyall, (int. Verville) 9013; irrégularités du service postal, mesure prise pour y remédier, (int. Armstrong) 9719.
Postes, (suite): transport du courrier, amélioration depuis six mois, (int. Armstrong) 9311; transport du courrier venant de Sandy-Cove, soumissions, (int. Armstrong) 9311; appointements et allocations, service extérieur, (sub.) 9523; pourquoi les bateaux transportant le courrier de Montréal à Kingston ne font-ils pas escale à Coteau-Landing, (int. Monk) 9721; pourquoi les letres et colis postaux échangés entre les paroisses du comté de Soulanges passent-ils par Montréal? (int. Monk) 9722; commission payée sur les recettes postales en 1907? (int. Armstrong) 9724; nouveaux bureaux de poste au Nord-Ouest, (int. Lake) 11025; bureau de poste de Round-Bay, déplacement (int. Armstrong) 11860; route postale de Valleyfield, I.P.E., (int. A. Martin) 11861; règlements postaux concernant journaux, (int. Stanfield) 11861; transport des dépêches entre Port-Midway et Redway, (int. Foster) 11863; inspecteurs, sous-inspecteurs et commis, appointements, (sub.) 13813.
Expositions: (sub.), 11115 et suiv.
Canaux: personnel et réparations, (sub.) 10306 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: frais de causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.), débat, 10873 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11974; comité, 12221 et suiv.

LEMIEUX, hon. Rodolphe.—*Suite.*
Intercolonial: fonctions de M. Ricard, permis de circulation à M. J. O'Shaughnessy, (int. Bergeron) 12074, 12075.
Nicolet: nouveau bureau de poste, (int. Bergeron) 12075.
Anciennes querelles religieuses dans la province de Québec: brochure de l'abbé Dumesnil à ce sujet, postons, en préface les initiales "P.M.G." Ces initiales ne signifient pas "Post Master General", (explication) 12078.
Hull: recette du bureau de poste en 1906, 1907 et 1908, (int. Monk) 12292.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12512.
Lettres: déposées au bureau de poste de la Chambre des communes, expédition retardée, (int. A. A. McLean) 12538, 12651.
Travail, ministère, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 12766-12768; impressions et papeterie, 12878.
Hodgins, major: accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12896 et suiv.
Opium: interdiction, (projet de résolution), 13132, 13182, bill (n° 205), à ce sujet, 1ère l., 13182; 2e l., comité et 3e l., 13498; amendements du Sénat, 14204.
Dépêches: transport entre annapolis et Digby, marché avec George E. Corbett, (int. Lanctôt) 13290; dépêches et objet de correspondance, échangés entre le Canada et les autre pays, quantité, (int. Stanfield) 13290.
Japonais: exclusion des ouvriers asiatiques, et notamment des ouvriers japonais, de la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Borden), explication, 13296.
Vieillards: pensions, s'occupera-t-on davantage de cette question, avant la fin de la session? (int. Pringle) 13298.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13475 et suiv.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), en comité, 13496.
Vancouver: émeutes, indemnité aux résidents chinois, (sub.) 13815; frais de la commission d'enquête à ce sujet, et au sujet des méthodes par lesquelles on a engagé des ouvriers étrangers à venir en Canada, (sub.) 13817.
Coton: industrie dans la province de Québec, différends industriels, frais de la commission chargée de s'en enquérir, (sub.), 3817.
Chemins de fer: aide, 13971.
Code criminel: modification, bill (n° 212), comité, 13988 et suiv.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-sud.*
Accise: inspecteurs, (sub.) 845 et suiv.
Baleine; pêche dans la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. McLean) 10768 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1201 et suiv.; sur mot. Foster, idem, 1854.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10786.
Yukon: conduite des fonctionnaires, (mot. pour doc.) 1757, 2253.
Hodgins, major: accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12888 et suiv.; amend., 12909, rejeté, 13011.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, débat sur le projet de résol. Pugsley) 2316 et suiv.

LENNOX, Haughton.—*Suite.*
Compagnie dite "North-Atlantic Trading Company": procédés pour recruter immigrants, (int.) 2480.
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13314.
Coupes de bois: nos 1413, 1414, 1415, (mot. pour doc.) 2487.
Grains de semence: achat, et distribution, dans l'Ouest, bill (n° 94) à cette fin, en comité, 2884; (int.) 6948.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2919 et suiv.
Smith, Chs. L., directeur de la poste à Woodstock, N.-B., appointements, (observ. sur int. Crocket) 2991.
Terres fédérales: beaux exclusifs dans l'Alberta, (int.) 3147; permis de coupe de bois accordés dans l'Alberta, (int.) 3553.
Chemin de fer électrique radial d'Hamilton: bill (n° 25) en comité, 3340, 3482, 3835; 3e l., 4728 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3488; bill (n° 4(, idem, 2e l., 3537; exposé général par l'h. M. Graham, (observ.) 4676 et suiv.; bill (n° 112), comité, 5173 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57), en comité, 3752.
Recensement et statistique: (sub.) 13530.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3760, 3943 et suiv.
Canal de la Trent: creusement, (sub.) 12840.
Fusil Ross: fabrique: établissement sur plaines d'Abraham, (mot. pour doc.) 4058.
Hodgins, major: accusation, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12938 et suiv.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4692 et suiv., 4716; 3e l., 4717 et suiv.
Chemin de fer Saskatoon à Dawson: bill (n° 70), en comité, 4734 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11929 et suiv; comité, 12134 et suiv.
Code criminel: modification, bill (n° 212), comité, 13990.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12465 et suiv., 13673 et suiv.
Lockerby et McCombe: droit de ports supplémentaires, paiement par eux effectué? (int.) 12535.
Lyall, Peter, et Fils: permission leur a-t-elle été donner de déposer sur la propriété de la commission du port de Montréal les matériaux provenant de la démolition de l'ancien édifice de la "Gazette"? (int.) 12535.
Banque de Vancouver: bill (n° 32), en comité, 4771.
Postes: port des lettres locales, réduction: surintendant des postes, nomination, bill (n° 162), 1ère l., 8309 et suiv.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur obser. Reid) 4906 et suiv.
Obstruction: (débat sur observ. Owen) 10409 et suiv.
Immigrants: devant avoir $200, (int.) 11562.
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), comité, 5613 et suiv.
Juges: émoluments, (int.) 11562, 11674.
Barrages flottants: bill (n° 49), comité, 5645 et suiv.; 5763 et suiv.

LENNOX, Haughton.—*Suite.*
Canal de la Trent: extention de la rivière Holland, (int.) 12539.
Embranchements de chemins de fer: construction, (sub.) 13410.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6469.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12667 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.-E., et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résol. Hughes) 6556 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6749 et suiv.; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7364 et suiv; décret, dépôt, (int.) 7861, 8558, 9012, 9323, 10362.
Biens-fonds: titres, modification de la loi, bill (n° 113), comité, 6824 et suiv.
Dragage: adjudication, (débat sur int. Bennett) 7071 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7200 et suiv.
Transcontinental: classification des travaux, int.) 12654, 12655.
Canal de Bradford: construction, (int.) 14156.
Bassins de radoub: construction, encouragement, bill (n° 119), en comité, 7240 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 119), en comité, 7240 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11142 et suiv.
Canal de la Trent: études, rapport, (int.) 7322.
Champs de bataille nationaux de Québec: bill (n° 219), comité, 14181.
Service civil: enquête par le juge Cassels, débat sur obser. Borden) 7701 et suiv.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), en comité, 8035 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan, institution civile, bill (n° 153), comité, 8040 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13930 et suiv.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), en comité, 8512, 9153 et suiv., 9826.
Employés publics: nomination, devrait se faire d'après le mérite, (débat sur observ. Foster) 9641 et suiv.
Terres fédérales: achat et préemption des homesteads, bill (n° 181), 1ère l., 9780.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9847 et suiv.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10499 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10611 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: cause, devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.) 10876.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11159 et suiv.
Travaux publics: ministère, livres techniques, etc., (sub.) 11653.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12795 et suiv.

LENNOX, Haughton.--*Suite.*
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13445 et suiv.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13494.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13521.

LEONARD, J. E. Emile, *Laval.*
Pénitenciers: pénitenciers de Saint-Vincent-de-Paul: attitude des employés dans élections municipales, (int.) 2891; congés accordés à des employés, (int.) 2891; fournitures pour l'année 1907, soumissions, (int.) 5762; version française d'une circulaire concernant ficelle d'engerbage, retard, (observ.) 5766 et suiv.
Homards: gardiens des pêcheries de, (int.) 2893.
Chemins de fer: aide, 13980 et suiv.
Chemins à barrières: abolition des barrières de péage, (débat sur projet de résol. Monk) 3570.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4194 et suiv.
Montréal: almanach des adresses n'est pas à la bibliothèque des Communes, pourquoi? (int.) 4963.
Chambly: emploi de la commune, (int.) 5903.
Chambly-Canton: receveur de la poste, plaintes contre lui, (int.) 5904.
Fusils: achat depuis 1896, (int.) 5904.

LEWIS, Edward Norman, *Huron-ouest.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 255 et suiv.
Immigration: bill (n° 65) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 1336.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13434 et suiv.
Sénat: modification de sa constitution, (projet de résol.) débat, 1575 et suiv.
Code criminel: bill (n° 78) pour le modifier au sujet des armes offensives, 1ère l., 1733; bill (n° 79), idem, concernant les attentats à la pudeur des femmes et des enfants, 1ère l., 1734; bill (n° 93), idem, pour punir auteurs d'homicides à la chasse, 1ère l., 2683, (int. sur ses différents projets de loi) 9726.
Bois à pulpe: exportation, (projet de résolution) débat, 4975 et suiv., mesures à prendre pour le conserver, (int.) 7809.
Code criminel: bill (n° 140) pour le modifier au sujet des accidents causés par les automobiles, 1ère l., 6264.

LOGAN, Hance J., *Cumberland.*
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.) 2068 et suiv.
Yarmouth: port, (sub.) 11842 et suiv.
Intercolonial: prolongement vers les Grands Lacs, (débat sur projet de résol. Emmerson) 2549; (sub.) 10649 et suiv.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 3177 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3637 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4643 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat), 13109 et suiv.

LOGGIE, W. S., *Northumberland, N.-B.*
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6871 et suiv.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5479 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6449, 6478 et suiv.
Tarif douanier: revision, (débat sur int. Clements) 6862 et suiv.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7578.

MACDONALD, Edward M. *Pictou.*
Chemins de fer de l'Etat: bill (n° 27) pour modifier loi y relative, 1ère l., 449; 2e l., 5433; comité et 3e l., 5472, 5473.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1206 et suiv.
Intercolonial: ateliers, (sub.) 12867 et suiv.; études d'un tracé, de Moncton ou Amherst, à Truro, (sub.) 13403.
Compagnie de la hausse de fusil Sutherland: bill (n° 63), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528.
Compagnie d'embranchements du G.T.P., bill (n° 151), en comité, 9918 et suiv.
"Natal Act": sanction refusée par lieut-gouv., (débat sur observ. Ross) 1911 et suiv.
Hodgins, major: accusations, raport du comité d'enquête, (observ.) 12894 et suiv.; (motion demandant que le Gouvt. paie les honoraires de l'avocat de M. Hodgins) 14262.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2809 et suiv.; (débat sur observ. Turriff) 9194 et suiv.
Détenus: libérés avant l'expiration de la durée de leur condamnation, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2957.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ. Sproule) 2997.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis (débat sur explic. Lemieux) 3277 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3764.
Marine marchande: bill (n° 209), pour modifier la loi y relative, en comité, 13713 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ.) 3932; bill (n° 109) à ce sujet, comité, 13237.
Transcontinental: coût, (débat sur déclaration de M. Graham) 13365 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4663 et suiv.
Service civil: enquête par le juge Cassels, débat (sur observ. Borden) 7739 et suiv.
Tunnel: entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme: construction, (débat sur observ. Martin) 484 et suiv.
Amirauté: justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5068 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'Ile P.-E. et l'Intercolonial devraient être remplacés par le "Chemin de fer Interprovincial," (débat sur projet de résolution Hughes) 6541.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8105 et suiv.

MACDONALD, Edward M.—*Suite.*
Compagnie d'assurance Phœnix: bill (n° 167) 1ère l., 9008; 2e l., 9501; comité et 3e l., 10439.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résol. Fielding) 13285.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13473 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13665 et suiv.

MACDONELL, Angus Claude, *Toronto-sud.*
Immigrants: immigrants indigents, mesures à leur égard, (int.) 194, 255.
Assurances: compagnies, total des dépôts (int.) 254; commission, retrait de certaines pièces du dossier, (mot.) 8368.
Commission des chemins de fer: frais d'avocats, (int.) 10748.
Saccharine: prescription d'un étalon, (int 366.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8883 et suiv.
Toronto: commune de la garnison, vente, (int.) 369; dragage dans le port, (int.) 369; construction de la passe ouest du port, (int.) 370; passe de l'est, adjudication des travaux, (int.) 1568, (mot. pour doc.) 2486; hôtel des postes, remplacement du directeur, (int.) 2687; passe de l'ouest, travaux, retard dans l'adjudication de l'entreprise, (int.) 6180; nouvelles caserne, plans, (int.) 7550.
Chemin de fer Transcontinental- national: personnel des ingénieurs, nominations et changements, (int.) 374, 706, (mot. pour doc.) 885; sous-ingénieur divisionnaire, à Kenora, remplacement, (int.) 928.
Droits d'auteur: bill (n° 28) pour modifier la loi y relative, 1re l., 528; 3e l., 3123.
Immigration: loi de la Colombie-Anglaise, révocation, (int.) 589.
Billets fédéraux: en circulation au 31 octobre 1907 ? (int.) 717.
Compagnie dite " Standard Plate Glass Company of Canada ": institution civile, bill (n° 41), 1re l., 783; 2e l., 1102; comité et 3e l., 6464.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ": paiements à elle faits, (débat) 822 et suiv.
Commerce : du Canada avec le Japon chiffre, (int.) 931.
Québec: fêtes du tricentenaire, la milice n'y participera pas, (observ.), débat, 9269 et suiv.
Stations navales canadiennes: entretien, (int.) 1164.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits—depuis 1900, (int.) 11256.
Navires: facilités de mise en dock, (int.) 1164.
Défense navale impériale: contribution du Canada, (int.) 1164.
Pêcheries: protection, (int.) 1164.
Instruction navale: (int.) 1165.
Levés hydrographiques, (int.) 1174.
Milice: solde, enquête, (int) 1345, 2248; exercices annuels, (sub.) 6003 et suiv.
Impression et lithographie: exécutées en dehors du Canada, (int.) 1567, 1798, 2002, (mot. pour doc.) 2486.
Electricité: énergie électrique produite aux chutes Niagara, exportation, (mot. pour doc.) 2486.

MACDONELL, Angus Claude.—*Suite.*
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (projet de résol. Pringle), débat, 2505.
Canadiens: allant aux Etats-Unis, renvoyés au Canada sans cause légitime, (observ.) 2836.
Chemin de fer de Témiscaming et Ontario-nord: construction, aide, (mot. pour doc.) 2988.
Bassins de radoub d'Halifax et d'Esquimault: cession au gouvt. fédéral, (mot. pour doc.) 2988.
Liquidations: loi des, bill (n° 95) pour la modifier, 1ère l., 3081.
Postes: tarif d'un sou, (int.) 3269; réduction des heures de travail des facteurs à huit heures, (int.) 8095.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le ratifier, 1ère l., 3629.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3843 et suiv.; 3e l., amendement, 4532.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3971 et suiv.
Chemins de fer de Niagara à Toronto: bill (n° 82), en comité, 5205.
Elections fédérales: bill (n° 29) pour modifier la loi des, 2e l., 5473.
Compagnie dite " Standard Accident and Guarantee Company "; bill (n° 132), 1ère l., 5568; 2e l., 5407; comité et 3e l., 6472.
Lainages : industrie, nombre d'ouvriers qu'elle employait en 1897 et 1907, au Canada ? (int.) 7866.
Compagnie "Yukon Gold": réclame de Ths. W. W. Lawson, (int.) 8092.

MACLAREN, Alexander Ferguson, *Perth-nord.*
Ciment: (sub.) 11815 et suiv.
Dépêches: transport, entre Guelph et Goderich, (int.) 192.
Tunnel international de Détroit: construction, droits de douane sur matériaux, (int.) 3992.

MACLEAN, Alexander K., *Lunenburg.*
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9811 et suiv.
Marine marchande: modification de la loi y relative, bill (n° 12), 1ère l., 327; 2e l., 3130 et suiv., 3538; renvoi au comité général, (mot.) 3539; bill (n° 17), idem, 2e l., 3540 et suiv.
Chambre des communes: modification de la règle 38, (mot. à cette fin) 3091.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3191 et suiv.
Houille: expédition, dans les charbonnages, débat sur observ. McLean) 8131 et suiv.
Québec: pont, rapport de la commission, (mot. pour renvoi à un comité spécial) 10905; rapport du comité, (dépôt) 14028.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13517 et suiv.

MACLEAN, William F., *York-sud, O.*
Ciment: laboratoire de l'essayeur: (sub.) 11627 et suiv.
Télégraphie sans fil: système Marconi, efficacité, (int.) 182.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi des, 1ère l., 97; 2e l., 3437 et suiv., 3482 et suiv.; bill (n° 4), idem, 2e l., 3529 et suiv.

MACLEAN, William F.—*Suite.*

Chemins de fer: modification de la loi, bill (n° 11), 1ère l., 244; bill (n° 118), 3e l., amend. Northrup,11311 et suiv.; interruption du service entre Toronto et Schomberg, (observ.) 4056, exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4668 et suiv.; bill (n° 118), 3e l., 12184 et suiv.

Tabac: tabac canadien, encouragement, (débat sur mot. Dubeau pour doc.) 941 et suiv.

Compagnie dite " Standard Mutual Fire Insurance Company", changement de nom, bill (n° 71), 1ère l., 1480; 2e l., 1682; comité et 3e l., 10439.

Chambre des communes: trop courtes séances, les mercredis, (observ.) 2886,, inconvénients du nouveau règlement, observ.) 3043.

Service civil: bill (n° 189) pour amender loi y relative, 1ère l., 11242 et suiv.; comité, 12220 et suiv.

Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2909 et suiv.

Edifices publics: loyers, (sub.) 11521 et suiv.

Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3071 et suiv.

Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11677 et suiv.

Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3118 et suiv.

Lettres: distribution dans les banlieues, (débat sur projet de résol. Monk) 3393 et suiv.

Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), comité, 3869 et suiv.

Champs de bataille nâtionaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4712 et suiv.

Forestiers: cour subsidiaire de l'ancien ordre des, bill (n° 62), en comité, 5394.

Chemin de fer transcontinental national: accidents, prévention, (observ.) 6973.

Chemin de fer canadien du Pacifique: prolongement depuis Moose-Jaw jusqu'à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8020 et suiv.

Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8033 et suiv.

Grains de semence: combien acheté par le Gouvt. pour distribuer dans l'Ouest ? (int.) 8572.

Milice: exercices annuels, (sub.) 10785 et suiv.

Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13430 et suiv., 13477.

Presse canadienne associée : aide, bill (n° 201), 2e l., 13492; comité, 13496.

MACPHERSON, Robert George, *Ville de Vancouver.*

Banque de Vancouver. institution civile, bill (n° 32) 1ère l., 629; 2e l., 808, 1102; comité et 3e l., 4770-4772.

Chemins de fer et Canaux: causes devant la commission des chemins de fer, frais, (sub.) 10877 et ssuiv.

Affaires indiennes: (sub.) 651.

Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11953 et suiv.

Ligne " All-Red ": projet de résolution Laurier, (débat), 13102 et suiv.

MACPHERSON, Robert George.—*Suite.*

Immigration: mesures à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (débat sur projet de résol. Smith) 745 et suiv., (débat sur mot. Borden) 2166; bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6738 et suiv.; bill (n° 184), idem, comité, 11272 et suiv.

Compagnie dite " Pacific Coast Fire Insurance Company ": bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité, 6463, 6511; 3e l., 6515.

Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), 1ère l., 5481; 2e l., 5704; comité, 6465; 3e l., 6470.

" Chartered Bank of British America ": institution civile, bill (n° 59), 1ère l., 1336, 2e l., 1528.

" Natal Act ": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1828 et suiv.

Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3128 et suiv.

Naufrages: enquêtes, (sub.) 3299 et suiv.

Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10206 et suiv.

Chemin de fer terminus de Fort-William, compagnie du, bill (n° 101) y relatif, 1ère l., 3605; 2e l., 4409; comité, 6461, 6508; 3e l., 6509.

Chemins de fer: aide, 13970 et suiv.

Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5349, motion d'ajournement, (mise aux voix et adoptée) 5351.

Hindous: débarqués à Vancouver, rapatriement, (int.) 5568.

Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), comité, 5614 et suiv.

Viandes et conserves alimentaires: modification de la loi, bill (n° 149), en comité, 7220 et suiv.; 3e l., 7566 et suiv.

Fusil Ross: (débat sur observ. Worthington contre l'usage de ce fusil) 9517 et suiv.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13669 et suiv.

McCARTHY, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Marine marchande: bill (n° 17) pour modifier loi y relative, 1ère l., 364; 2e l., 3539. bill (n° 2), idem, 2e l., 3126 et suiv.

Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1190 et suiv.

Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11928 et suiv.

Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3052 et suiv., 3068 et suiv.

Fleuve Sain-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3114 et suiv., 3121 et suiv.

Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119), comité, 11289 et suiv.

Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13028.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), en comité,, 13639 et suiv.

McCARTHY, Maitland Stewart, *Calgary.*

Arpentages, (sub.) 10466 et suiv.

Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int.) 585, bill (n° 109), à ce sujet, comité, 13240 et suiv.

Immigration: agents, (sub.) 10431 et suiv., 10443 et suiv.

McCARTHY, Maitland Stewart.—*Suite.*

Télégraphie sans fil: sur le Pacifique, (int.) 708.
Calgary: terrains de la ville, question y relative, (observ.) débat, 10241.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10528 et suiv ; bill (n° 181), 2e l., 11683 et suiv.; comité, 11998 et suiv.; 12103 et suiv., 12557 et suiv.
Réclamations: payées par Gouvt. russe, (int.) 708.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11518.
Indiens: (sub.), 13392.
Sauvetage: achat d'un bateau pour servir en Colombie-Anglaise, (int.) 709.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 992.
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1431.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2435 et suiv.
Steamer *Coquitlam* : saisie, (int.) 2477.
MacDougall, révd. John: emploi, (int.) 713.
Immigrants : Orientaux arrivés dans la C.-A., depuis 15 janvier 1908 ? (int.) 718.
Emplacements: achat depuis juillet 1896, (mot. pour doc.) 724.
Parc: établi à l'ouest du 4e méridien, (int.) 878.
Navires canadiens: saisie illégale par gouvt, russe, indemnité, (int.) 2479.
Documents: parlementaires, détention par les députés, (observ.) 4860.
Irrigation: bill (n° 99), comité, 4866 et suiv.
Parc National: réserves, (sub.) 6017 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6616 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6746 et suiv.

McCOLL, John B., *Northumberland, Ont.*

Voies et moyens: comité, 6219 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6348.

McCOOL, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer de Campbellford à l'ouest du lac Ontario, bill (n° 14), 1ère l., 365; 2e l., 706; comité et 2e l., 1527.
Chemin de fer central de Nipissingue: bill (n° 170), comité et 3e l., 10439.
Canal de la baie Georgienne: projet, (mot. pour doc.) débat, 2013 et suiv.; bill (n° 47), comité, 3766 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12514 et suiv., 13626 et suiv., 13625.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5676.
Réserve indienne de Dokis: vente du bois, annonces dans journaux, (débat sur observ. Perley) 8173 et suiv.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 8182.
Québec: fêtes du tricentenaire, émission de timbres-poste à ce sujet, (int.) 13038.

McCRANEY, George Ewan, *Saskatchewan.*

Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1418; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3028.
Immigration : (sub.), dépenses générales, (observ.) 6010 et suiv.
Chambre de commerce: bill (n° 133), comité, 12589 et suiv.

McCRANEY, George Ewan.—*Suite.*

Compagnie de force motrice de la Saskatchewan, institution civile; bill (n° 153), 1ère l., 6832; 2e l., 6950; comité, 8039, 8088, 9015, 8961 et suiv., 9499 et suiv., 9604; 3e l., 9605.
Chemin de fer Canadien du Pacifique: prolongement depuis Moose-Jaw jusqu'à Lacombe, (débat sur observ. Knowles) 8021 et suiv.
Synode du diocèse de Kéwatin: institution civile, bill (n° 179), 2e l., 10486; comité et 3e l., 12035.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12038 et suiv., 12548 et suiv.

McINTYRE, Gilbert H., *Perth-sud.*

Discours du trône: adresse (débat) 475 et suiv.
Sénat: modification de sa constitution, (projet de résol.), débat, 1575.
Remèdes brevetés: bill (n° 146), comité, 13259.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2294 et suiv.
Chambre des communes: (mot. McLean pour modifier règle 38) 3093.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13242 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5348.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7257 et suiv.

McINTYRE, Wilbert, *Strathcona.*

Discours du trône: adresse, (débat) 465 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 45), 1ère l., 923; 2e l., 1102; comité et 3e l., 2434.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1414.
Mission catholique ruthène: institution civile, bill (n° 60), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 3306; 3e l., 3306.
Chemin de fer de Saskatoon-Dawson; bill (n° 70), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4399 et suiv., 4734; comité et 3e l., 4769-4770.
Chemin de fer Canadien du Nord: bill (n° 81), 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 4398, 4733; 3e l., 4733.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, débat sur mot. Lake) 2414 et suiv.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (débat sur projet de résol. Black) 2678 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (projet de résol. Oliver), observ., 3907.
Inspection et vente: bill (n 114) y relatif, 1ère l., 4485.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int Borden) 6162.
Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11579 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5772 et suiv.
Postes: lenteur des services, plaintes, (débat sur observ. Armstrong) 7614.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6688.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7324 et suiv.

McINTYRE Wilbert—*Suite.*

Terres fédérales: superficie totale des terres à nombre pair ou impair, dans l'Ouest, (int.) 8570; bill (n° 181), 2e l., 11725 et suiv.; comité, 11992 et suiv.; 12079 et suiv.

McKENZIE, Peter H., *Bruce-sud.*

Budget: exposé budgétaire, (débat) 6884.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance entre convois, (sur observ. Taylor) 200 et suiv.
Cigarettes: interdiction, (observ.) 5481.
Agriculture: comité, 2e rapport, (motion pour adop.) 13034.
Recensement et statistique: (sub.) 13531.

McLEAN, Angus A., *Queen, I. P.-E.*

Baleine: pêche à la baleine dans la Colombie-Anglaise, (observ.), débat, 10751 et suiv. (*voir* aussi " Pêche ").
Dragueur *Montague* : coût, (int.) 190.
Chambres: mises à la disposition des députés, insuffisance, (observ.) 10998 et suiv.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 439.
Cour d'échiquier: bill (n° 116), comité, 8901 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: phares, approvisionnement, (int.) 373; chemin de fer, nouvel embranchement, de Stanley-Bridge à New-London, (mot. pour doc.) 882; résidence du chef de gare à Bear-River, I. P.-E., (int.) 1804; 2244; gare à Charlottetown, construction, soumissions, (mot. pour doc.) 3356; construction d'embranchements de chemins de fer, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3376; embranchement de Harmony à Elmira, bill (n°202), comité, 13272 et suiv.
Tabac: amendes imposées aux fabricants, (int. 379; remaniement des droits, (observ.) 6415 et suiv.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10275.
Employés publics: intervention dans élections municipales, (int.) 713.
Revenu de l'intérieur: violation des lois y relative, (observ.), débat, 9967.
Souris, I. P.-E.: brise-lames, réparation, (int.) 1752; dragage du port, (int.) 2011; jetée nouvelle, (int.) 2474.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8973 et suiv.
Homards: pêche de petits homards, (int.) 2893.
Intercolonial: (sub.) 10662 et suiv.
Lettres: déposées au bureau de poste de la Chambre des communes, expédition retardée, (int.) 12538.
Scotch-Hill-East : bureau de poste, (int.) 2893.
Douanes: bill (n° 194), comité, 12585.
Saint-Jean: port, dragage, etc., (sub.) 12631.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3065 et suiv.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, comité, 11478 et suiv.
Pêcheries: inspecteurs et gardiens, (sub.) 6038 et suiv.
Intercolonial: augmentation du tarif pendant l'hiver, (int.) 6266.
Pêche: à la baleine, permis accordés dans la Colombie-Anglaise, à qui ? etc., (int.) 6267.

McLEAN, Angus A.—*Suite.*

Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 6500.
Homards: pêche, modification des règlements, (int.) 6958.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149) pour modifier la loi, en comité, 7218 et suiv.; 3e l., 7597 et suiv.
Louisbourg, N.-E.: port, maîthe du port, recettes, etc., (int.) 7864.
Souris, I.P.E.: quai, construction, (int.) 8094.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (int.) 8099.
Marine marchande: modification de la loi y relative, (projet de résolution Fielding) 13285.
Presse canadienne associée: aide, bill (n° 201), comité, 13488 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: infractions à la loi, à Charlottetown, (mot. pour doc.) 3089.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3320 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3325 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, observ.) 13458.
Dépêches: services en hiver, (sub.) 3330 et suiv.
Dragueur " Cap-Breton ": usage, coût, (int.) 3553.
Remorqueur " E. M. Cates ": usage, coût, (int.) 3553.
Pisciculture: établissement de Forchu, (int.) 3553.
Louisbourg: maître du port, (int.) 3554; hôpital des matelots, traitements des malades, (int.) 4579.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3914.
Gunnip, James: accident, mise à la retraite, demande d'indemnité, (int.) 3996.
Pointe-Prim: quai, (int.) 4052.
Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 4814 et suiv.; avocats du gouvt. fédéral dans l'I.P.E., (int.) 4964; subvention de l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 5294.
Valleyfield-East: receveur de la poste, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 5302.
Lard: importation des Etats-Unis, (int.) 5900.
Chien de mer: réduction, fonctionnement de l'usine de Canso, (int.) 5901.
Steamers et brise-glaces de l'Etat: (sub.) 6028 et suiv.

McLEAN, P. D., *York.*

Hogg, W. D., C.R., paiements à lui faits depuis 1896, 3088.

McLENNAN, Angus, *Inverness.*

Houille: expédition dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8111.
Revenu de l'intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10003 et suiv.
Port-Hood: havre et passe nord, (sub.) 11829 et suiv.
Intercolonial : améliorations à Amherst, (sub.) 12849; études d'un tracé, de Moncton ou Amherst, à Truro, (sub.) 13404.

MARCIL, Charles, (vice-président), *Bonaventure.*
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) décision, 1119.
Chemin de fer interprovincial du Nouveau-Brunswick: bill (n° 76), 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité et 3e l., 4408.
Round-Hill: quai, (sub.), débat, (déc.) 11853.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3047 et suiv.
Intercolonial: ateliers, (sub.), débat, (déc.. 12872.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), non imprimé en français, (déc. sur observ. A. Lavergne) 3860 et suiv.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, (déc.) 13025.
Courses de chevaux sur la glace, le dimanche, défendues, (déc. sur observ. Elson) 3898.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (observ.( 9664; bill (n° 194), comité, (déc.) 12587.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (déc. sur observ. Taylor) 4168; (déc. sur observ. Foster) 4368; appel au fanatisme de race, article du *Citizen*, (remarque sur explication Talbot) 4390.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, (déc.), 4709 et suiv.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), comité, 5291.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5683.
Ile du Prince-Edouard: embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), comité, (déc.), 13269 et suiv.
Doukhobors: prisonniers à Fort-William, seront-ils graciés ? (déc. sur int. Lake) 7171.
Edifices publics fédéraux: (sub.), débat, (déc.) 7831 et suiv.; loyers, (sub.), déc., 11534.
Statuts de la Saskatchewan (1907): contraires à la loi d'autonomie, au sujet de l'instruction publique, (observ. sur int. Lavergne) 7178.
Elections: listes électorales, bill (n° 115), comité, (déc.) 12421.
Edifices publics fédéraux: (sub.), compagnie dite "Eclipse Manufacturing Company", (débat sur observ. Bennett), (observ.) 7831 et suiv.
Service civil: commission, (débat sur observ. Borden concernant rapport) déc., 7960.
Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, impossible, observ. Schaffner, (déc. sur observ. Roche) 8017.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), en comité (déc.) 8522.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, débat, (déc.), 13624, 13655 et suiv.
Restaurant: à l'usage des deux Chambres, établissement, (dépôt du rapport du comité chargé d'étudier la question) 14190.

MARSHALL, David, *Elgin-est.*
Entrepôt frigorifique: construction dans Elgin-est, aide, (int.) 367.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7854.
Immigration: agents dans Elgin-est, (int.) 719.

MARSHALL, David.—*Suite.*
Salles d'armes: construction, (sub.) 11428 et suiv.
Aylmer, (Ont.): officier de douane, appointements, (int.) 1567.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8196.
Port-Bruce: port, travaux, (int.) 2477.
Immigrants: salutistes, (int.) 2479.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) 2864 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3740.
Pois: petits pois français, importation, (int.) 3999.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6008 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6490.
Billets fédéraux, et dépôts dans les caisses d'épargne, quelle somme en or le Gouvt. a-t-il pour les garantir ? (int.) 6519.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 3e l., 7562 et suiv.

MARTIN, Alexander (Queen, I.P.E.)
Ile du Prince-Edouard: insuffisance du service postal, (int.) 370; tunnel, construction, (int.) 584; service du chemin de fer à Murray-Harbour, (int.) 591; chemin de fer, embranchement, recettes et dépenses (int.) 879; plaintes au sujet du chemin de fer, (int.) 1170; horaire du chemin de fer, (int.) 1170; service des dépêches, (mot. Martin pour doc.) 1249; service d'hiver, (int.) 1255.
Pinette: port, dragage, (int.) 710.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10281.
Ferme d'expérimentation établissement, dans l'I.P.E. (int.) 14015.
Belle-Rivière: port, dragage, (int.) 711.
Ile du Prince-Edouard: rupture du câble anglo-américain, réparations urgentes, (int.) 8835.
Intercolonial: (sub.) 10641 et suiv.
Fret: transport sur steamers, entre l'I.P.E. et la terre ferme, (int.) 874.
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11077 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1129, 1143.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12140 et suiv.
Baie Saint-Pierre: transport des dépêches, (int.) 1753; distribution de la receveuse de la poste, (int.) 1754, 2886.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12214.
Commerce: avec les Antilles, (int.) 1930.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13246.
Immigration: abolition des primes, (débat sur mot. Cockshutt) 1398.
Indiens: (sub.) 13395.
Ile du Prince-Edouard: (suite) à quelles personnes primes de pêche payées ? (int.) 1348; abandon et reprise du service d'hiver à Charlottetown, par steamers, (mot. pour doc.) 1574; pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2843 et suiv.; fret sur bateaux entre Charlottetown et Georgetown, (mot. pour doc.) 2886.
Pointe Saint-Pierre: receveuse de la poste, destitution et remplacement, (mot. pour doc.) 2254.

MARTIN, Alexander.—*Suite.*

Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13442.
Pénitenciers: (sub.) 5783, digression au sujet d'élections municipales, 5783.
Ile de Toronto: tunnel, (int.) 5812.
Pêcheries: juridiction, (int.) 2483.
Little-Sands: quai, réparations, (mot. pour doc.) 2486.
Grains de semence: achat, et distribution dans l'Ouest, bill (n° 94) à cette fin, en comité, 2883; achat, (int. ) 3268.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3226 et suiv.
Dépêches: service en hiver, (sub.) 3330 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, (suite): construction d'embranchements de chemins de fer, (mot. pour doc.), débat, 3357 et suiv.; embranchement de Harmony à Elmira, bill (n° 202), 2e l. et comité, 13265 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3963.
Maher, James: réclamation en dommages au sujet d'expropriation de terrains, (int.) 3985.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur mot. Armstrong pour doc.) 4050.
Port-Vernon: quai, (int.) 4581.
Rustico: port, brise-lames, (sub.) 11856.
Ile du Prince-Edouard: projet de construction d'un tunnel pour la relier à la terre ferme, (observ.) débat, 4780 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5315.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6390.
Chemins de fer de l'Etat: le chemin de fer de l'Ile P.-E. et l'Intercolonial, devraient être remplacés par le "Chemin de fer Interprovincial," (débat sur projet de résolution Hughes) 6536.
Pont de Hillsborough: réclamation de l'entrepreneur Haney: le Gouvt. a-t-il admise? (int.) 7439.
Houille: expédition dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8105 et suiv.

MARTIN, Médéric, *Sainte-Marie, Montréal.*

Accise: employés à Montréal, augmentation de salaire, (sub.) 849.
Chemin de fer: loi des, bill (n° 100) pour la modifier, 1ère l., 3433.
Montréal: quais avant 1896, et aujourd'hui, (int. à M. Osler) 5117 et suiv.
Tabac: remaniement des droits, bill (n° 143), en comité, 6818 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7047 et suiv.

MICHAUD, Pius, *Victoria, N.-B.*

Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité, 6463, 6509; 3e l., 6511.
Elections: provinciales, au N.-B., attitude du gouvt. fédéral, (débat sur observ. Crocket) 180 et suiv.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7517, mémoire de R. T. MacIlreith pour examen des titres, (observ.) 7521.
Transcontinental: expropriation dans Madawaska, (int.) 13299.

MILLER, Henry Horton, *Grey-sud.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 153.
Sénat: modification de sa constitution, (projet de résol.), débat, 1575.
Coupes de bois: au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2447 et suiv.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) 2862 et suiv.
Affaires indiennes : administration, (débat sur observ. Armstrong, 11613 et suiv.
Alcool: emploi pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4013.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 12295 et suiv.; comité, 12438 et suiv.; 13594 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5321 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5815 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 8189 et suiv.
Voies et Moyens: comité, 6219.
Tabac: bill (n° 173), interdit aux jeunes, 2e l., 11217; amendements du Sénat, (motion pour renvoi) 13700.
Terres fédérales bill (n° 181), comité, 11985 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7148 et suiv.
Indiens: (sub.) 13390 et suiv.
Compagnie d'assurance Occidentale, contre le feu; bill (n° 131), en comité, 8091.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2889.

MONK, Frederick D., *Jacques-Cartier.*

Emprunts temporaires: total, (int.) 246, 238.
Ligne panbritannique: négociations à ce sujet, (int.) 368, lettre du premier ministre en la possession de M. Sifton, (int.) 983.
Tabac: droits d'accise, modification, (int.) 588, (débat sur mot. Dubeau pour doc.) 938 et suiv.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 615 et suiv.
Sociétés industrielles et coopératives: bill (n° 5) y relatif, 1ère l., 96; 2e l., 606.
Traité anglo-japonais: correspondance concernant le Canada, (mot. pour doc.) 617.
Blé: blé gelé expédié de l'ouest dans l'est du Canada, (observ. Blain) 857.
Canaux: personnel et réparations, (sub.) 10800.
Milice: solde du 84e rég. de Saint-Hyacinthe, (int.) 875.
Immigration: immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 904 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland: bill (n° 46); 1ère l., 923; 2e l., 1154; comité et 3e l., 2434, 5291-92.
Traité franco-canadien: examen, (mot. pour comité à cette fin) 957; bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 1453 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1041 et suiv.
Chemins à barrières de Montréal: commission des, dépenses, dettes, etc., (mot. pour doc.) 1755, (int.) 2003; intérêt et acompte payés, (int.) 3085; examen des affaires de

MONK, Frederick D.—*Suite.*

la commission par John Fraser, rapport, (mot. pour doc.) 3090; abolition des barrières de péage, (projet de résol.) 3415, 3564, (mot. pour adop.) 3593, adoptée, 3594.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai, soumissions, (int.) 1800, 2483, 9255, 9711.
Clark-City: travaux publics, dépenses, (int.) 2483.
Code criminel: bill (n° 92) pour le modifier de façon à éviter l'intervention d'un jury, 1ère l., 2635.
Québec: construction du pont, garanties données à l'Etat pour subvention, (mot. pour comité d'examen) 2637 et suiv.; rapport de la commission du pont, impression, (int.) 10798.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3048 et suiv.
Dragage: en 1907, (int.) 3150.
Lettres : distribution dans les banlieues, (projet de résol.), débat, 3392 et suiv.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (projet de résol.), débat, 3404 et suiv.
Rivière Godefroi: quai, travaux, (int.) 3549.
Port Saint-François: quai, travaux, (int.) 3550.
Rivière Nicolet: quai, coût, (int.) 3551, 3606.
Japonais: objet de procédures d'*habeas corpus* en Colombie-Anglaise, comment sont-ils entrés en Canada ? (int.) 3896, 4055.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3944 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (observ. sur projet de résol. Oliver) 3956 et suiv.
Phares: à Nicolet et à Port Saint-François, dépenses, (int.) 3989.
Steamers: service direct entre France et Canada, un contrat a-t-il été conclu à ce sujet ? (int.) 13013.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int.) 3989; dragage, de 1904 à 1907 ? (int.) 3991.
Immigrants: arrivés dans les trois mois terminés 30 juin 1907 ? (int.) 3991; conspiration pour frauder les immigrants, dépêches de Londres, (int.) 5040; immigrants arrivés par le paquebot le *Montréal*, combien examinés par les médecins inspecteurs, rejetés, etc. ? (int.) 7250.
Alcool: emploi pour fins industrielles,, (observ. sur projet de résolution Bole) 4028 et suiv.
Collingwood: havre, améliorations, (sub.) 12702 et suiv.
Dragage: rivière Nicolet, etc., (int.) 4051, (mot. pour doc.) 4416.
Intérieur: ministère, administration centrale, (sub.) 10160 et suiv.
Phoques: chasse, dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4112 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (observ.) 4149 et suiv.
Société canadienne d'immigration et de placement: demande d'aide, (int.) 4412.
Champs de bataille nationaux, achat: bill (n° 111) à cette fin, en comité, 4572 et suiv.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4747 et suiv.
Dragage: à Hudson, P. Q., (int) 4777: dans le comté de Vaudreuil, (int.) 4778; à la rivière Raquette, (int.) 4778, 5909; dans le comté de Nicolet, (int.) 4778.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4930.

MONK, Frederick D.—*Suite.*

Traité franco-canadien: expéditions du Canada, (int.) 4963; dépenses du gouvt. canadien pour les négociations, (int.) 13288.
Saint-Gabriel de Brandon: caisse d'épargne postale, établissement, (int.) 5033.
"Canada": compagnie de publication, du paiements à elle faits, du 1er janvier 1907, au 1er mars 1908, (int.) 5297.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5342.
Québec: pont, droits de douane payés sur matériaux, jusqu'à ce jour, (int.) 5420, 6055.
Deschambault: quai, (int.) 5704.
Postes: bureaux de poste dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Saguenay, pourquoi en avoir établi six? (int.) 5712.
Pénitenciers: (sub.) 5786 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, suspension de fonctionnaires, (sur explic. Laurier) 6276.
Tabac: remaniement des droits, (débat sur projet de résol. Templeman) 6400 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, en comité, 6797 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6449 et suiv., 6473 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, comité, 6708 et suiv.
Acton-Vale : édifice public, construction, (int.) 6516.
Meaford, Midland et Tiffin: ports, améliorations, (sub.) 12736 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6739 et suiv.; (motion pour restreindre l'immigration, (débat) 6978 et suiv., 7350 et suiv.; agents, (sub.) 10311 et suiv.
Traité avec les Etats-Unis, consernant la frontière et les pêcheries, le Gouvt. va-t-il en déposer le texte? (int.) 6946; a-t-il été soumis au gouvt. canadien avant d'être signé? (int.) 7256.
Chemin de fer transcontinental-national: combien de milles complétés jusqu'à présent dans la province de Québec? (int.) 6957.
Dragage: réclamations pour dragage dans la province de Québec: (int.) 7546.
Chemins de fer: aide, 13981 et suiv.
Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution par le chef de l'opposition contre lui, tous les députés conservateurs français sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (débat sur observ. et explic. Bergeron) 8374.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8501 et suiv., 8524 et suiv.
Québec: pont écroulement du pont, quand sera imprimé le rapoprt de la commission d'enquête à ce sujet, (int.) 9012.
Exposition anglo-française de Londres: représentants du Canada, (int.) 9017; marchandises achetées pour cette exposition, (int.) 8839; dépenses, (int.) 8840.
Juges: nomination de trois nouveaux juges à Montréal, le Gouvt. a-t-il déposé un projet de loi à cette fin? (int.) 8863.
Commission des chemins de fer: modification, bill (n° 112), en comité, 8912.
Coteau-Landing: pourquoi les bateaux transportant le courrier de Montréal à Kings-

MONK, Frederick D.—*Suite.*
ton n'y font-ils pas escale? (int.) 9721; quai, réparations, abri pour les passagers? (int.) 9722.
Soulanges: comté, perception des droits de quaiage? (int.) 9721; pourquoi faire passer par Montréal les lettres et colis postaux échangés entre les paroisses du comté? (int.) 9722; canal, enquête contre A. Sauvé, surintendant, par Louis Boyer, avocat; le rapport a-t-il été déposé? (int.) 9722, 10362, 11022; frais de M. Boyer, (int.) 13037; force électrique et éclairage du canal, (int.) 10489.
Débats: comité des, (motion pour annullation du 4e rapport recommandant la nomination de M. Edouard Charlier comme traducteur et de M. Rodolphe Girard comme correcteur d'épreuves) 10173, 10361, 10601, 10717 et suiv.; (motion mise aux voix et rejetée, 10744.
Whisky: distribution illicite dans les comtés de Beauce et de Mégantic, (int.) 10365.
Intercolonial: gare à Amqui, construction, coût, (int.) 10491, 13418.
Rimouski: comté, travaux publics, crédits votés à cette fin, (int.) 10491; droits de douanes perçus, (int.) 10745.
Chemins de fer: bill (n° 157) amendement à la loi, présenté par M. R. Smith, le Gouvt. en favorisera-t-il l'adoption? (int.) 10603.
Ligne "All-Red": terminus en Irlande, (int.) 10745.
Chemin de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10862 et suiv.
Expositions: (sub.) 11101 et suiv.
Service civil: bill (n° 189) pour amender la loi du, 1ère l., 11249; comité, 12155 et suiv.
Officiers des navires de l'Etat: sont-ils payés à l'année? (int.) 11262.
Bassins de radoub: construction, aide, bill (n° 119) comité, 11291 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11629 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12186 et suiv.; amendement, 12186, mis aux voix et rejeté, 12191.
Hull: importations en 1906, 1907 et 1908? (int.) 12291; recettes du bureau de poste, pour ces mêmes années, (int.) 12292.
Juge: de cour de comté, en nommera-t-on un pour le district de Sudbury? (int.) 13038.
Intercolonial: gare du lac au Saumon, construction, (int.) 13289.
Marine marchande: bill (n° 183) pour modifier loi y relative, en comité, 13515.
Richard, Joseph: indemnité pour perte de son cheval au canal de Lachine, (sub.) 13838.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité, raport de ce comité, déposé, (observ,) 14037 et suiv.; amendement, 14037, mis aux voix et rejeté, 14089.

MORIN, Jean-Baptiste, *Dorchester.*
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6873 et suiv.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (débat sur observ. Taylor), 198 et suiv.; aussi, allusion à la défectuosité de la correspondance des trains sur l'Intercolonial et le Québec-Central, 198 et suiv., 1493 et suiv.

MORIN, Jean-Baptiste.—*Suite.*
Chambres: mises à la disposition des députés, insuffisance, (observ.) 11002 et suiv.
Immigration: agents, (sub.) 10346.
Intercolonial: correspondance des trains avec le Québec-Central, à Lévis, (observ.) 10664.
Intercolonial: correspondance des trains, 198 et suiv., à Harlaka, 453, 3435.
Rapides Saint-André: barrage, (int.) 1556.
Saguenay: dragage, combien de charbon acheté à cette fin? (int.) 8775; emploi du remorqueur "Storm King", (int.) 8776.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1983 et suiv.
Rivière Winnipeg: améliorations, (sub.) 12747 et suiv.
Beurre et fromage: exportés de la prov. de Québec en 1907, (int.) 2245.
Débats: publication des, retard, (int.) 11014.
Chemin de fer transcontinental: marchés pour construction, (mot. pour doc.) 2486.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2785 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3326.
Bois à pulpe: exportation, (débat sur projet de résolution Lewis) 5022.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5686 et suiv.
Millice: approvisionnements des dragons à Saint-Jean, P.Q., (int.) 6049.
Montréal: hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7772 et suiv.
Québec: salle d'exercices militaires, allonge, terrain, (sub.) 7790 et suiv.
Rivière-du-Loup: quai et dragage, (int.) 6766; M. J. A. Pratte, employé comme agent de messagerie, (int.) 7804.
Lévis: édifice public, (sub.) 7650 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: qui est le médecin employé par la commission de construction et quel est son traitement? (int.) 9024.
Fortier, Eugène, de Chicoutimi: paiements à lui faits, (int.) 9018.
Quai du Bic: achat de boulons en fer, (int.) 10176.
Québec: pont, le gouvt. a-t-il pris des mesures pour retirer de l'eau les débris du pont? (int.) 10799.
Chemins de fer: aide, 13959 et suiv.

NORTHRUP, Wm Barton, *Hastings-est.*
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1071 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1235, (débat sur mot. Borden, idem) 1723, 1897; amend. Northrup, 1906, mis aux voix et rejeté, 1951-52.
"Natal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1897 et suiv.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7731.
Steamer "Montcalm": (sub.) 1994.
Hodgins, Major: accusations, rapport du comité d'enquête, (observ.) 12943 et suiv.
Camp de Niagara en 1907, (int.) 2246.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8927.
Ile du Prince-Edouard: pont de Hillsborough, construction, dépenses, (observ. Reid) 2848 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13105, 13127 et suiv.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. pour doc.) 2897.

NORTHRUP, Wm Barton.—*Suite.*

Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11168 et suiv.; 11180 et suiv.; amendement, 11305; comité, 2180 et suiv., amend. mis aux voix et rejeté, 12183.

Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) ,à cette fin, comité, 4690 et suiv.

Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6120 et suiv.

Milice et Marine: ministères, fourniture de papeterie, (int.) 6518.

Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7074 et suiv.

Watson, W. B., avocat: dans l'enquête faite par M. le juge Cassels, est-il le même qui a occupé devant une commission d'enquête sur l'élection provinciale d'Elgin- ouest? (int.) 7172.

Glencoe: édifice public, (sub.) 7851.

Fusil Ross: (débat sur observ. générales faites par M. Worthington, condamnant l'emploi du fusil Ross) 9421 et suiv.

Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie, bill (n° 180), 1ère l., 9778.

Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13938 et suiv.

OLIVER, hon. Frank, *Edmonton.*

Affaires indiennes: rapport, (dépôt) 7, administration, (observ. Armstrong), débat, 11590.

Arpentages, (sub.) 10464 et suiv.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", paiements à elle faits, (int. Foster) 175; débat, 809 et suiv.; procédés pour recruter immigrants, (int. Lennox) 2481.

Intérieur: ministère, rapport, (dépôt), 7.

Réserve de la montagne du Dauphin: squatters, décision à leur égard, (int. Roche) 183.

Hôpitaux: de Saint- Boniface et de Winnipeg, (sub.) 10458 et suiv.

Immigrants: immigrants français arrivés au Canada en 1906-1907, (int. Pâquet) 184; immigrants belges, idem, (int. Pâquet) 184; recrutement d'immigrants français, mesures à cette fin, (int. Pâquet) 184 ; combien d'immigrants rapatriés depuis deux ans? (int. Pâquet) 185; immigrants indigents, mesures à leur égard, (int. Macdonell) 194, 255; combien d'immigrants arrivés depuis dix mois, (int. Brabazon) 253; immigrants japonais en détresse à Saint-Thomas, Ont., (int. Smith) 589 ; Orientaux arrivés dans la C.-A. depuis 15 janvier 1908, (int. McCarthy) 718; soin des immigrants à Teulon, (int. Staples) 924; inspection des immigrants sur les bateaux les amenant, (int. Smith) 1342; salutistes au nombre de 20,000, (int. Marshall) 2479; les immigrants refusés sont-ils rapatriés aux frais des compagnies de transport qui les ont amenés au Canada? (int. Wilson) 5295; hôpitaux pour immigrants, dépenses, (int. Wilson) 5297; immigrants européens entrant par voie des Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; les agents ont-ils reçu ordre d'accepter tous les immigrants, sauf ceux de la pire classe? (int. Sproule) 5733; immigrants: devant avoir $200, (int. Lennox) 11562.

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*

Coupes de bois: permis accordés aux propriétaires de scieries en 1906, (int. Roche) 187; annulation de permis, (int. Lake) 189; permis et renouvellements accordés, (int. Lake) 190, 375; permis accordés en 1907, (int. Foster) 250; n° 1168, surperficie, adjudication, etc., (int. Ames) 379; n° 1100, idem, 380; permis de coupe au Manitoba et au Nord-Ouest, renouvellement, (int. Ames) 717; documents relatifs à certaines coupes de bois, (mot. Lake pour doc.) 880; coupes de bois au Nord-Ouest, permis, (int. Perley) 1174; coupes de bois, 1107, 1108 et 1171, (débat sur mot. Ames pour doc. originaux), 1180 et suiv., 1242 et suiv.; concessions depuis le 1er janvier 1900, (int. Reid) 1347.

Preston, W. T. R., quand a-t-il cessé d'être agent d'immigration en Angleterre? Que fait-il depuis? etc., (int.) 375.

Concession Boyle: mémoire à ce sujet, (int. Ames) 584, 706.

Irrigation: bill (n° 10), 1ère l., 1243; 2e l., 796; comité, 989, bill retiré, 3031; bill (n° 99), idem, 1ère l.; 3433; 2e l., et comité, 4865; 3e l., 4869.

Immigration: combien d'agents envoyés en Angleterre en 1907? (int. Wilson) 188, employés dans Elgin-est, (int. Marshall) 719; agents au N.-B., nomination, (int. Wilmot) 874; agents, rapports à leur sujet, (int Wilson) 1154; primes payées depuis 1896, (int. Blain) 5482; primes, (int. Lavergne) 1340; abolition des primes, (débat sur projet de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; agents dans le Royaume-Uni, (int. Wilson) 2252; bureau central à Londres, (int. Verville) 2636; agents dans Kent-ouest, (int. Clements) 1176, 3152; augmentation de la prime, (int. Ames) 3556; primes, dépenses, (int. Herron) 5296; dépenses pour immigration aux Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; fraudes commises par agents, à Halifax, (int. Borden) 9009-9010.

Terres fédérales: arpentages, et arpenteurs, bill (n° 9), 1ère l., 244; 2e l., et comité, 783-784; comité, 983; 3e l., 989; amendements du Sénat, 3900; affermage des terres à pâturage, (int. Ames) 252; terres vendues à Hough et Cie, (int. Ames) 380; terrains houillers du lac à l'Aigle, cession, (int. Lake) 720; combien de terres en la possession du Gouvt dans l'Alberta? (int. Herron) 874; terres de la vallée de la rivière de la Paix, louées ou aliénées, (int. Hughes) 1157; terres du Manitoba appartenant à l'Etat, (int. Schaffner) 1341; réserves des terrains inoccupés au Nord-Ouest, (int. Lake) 2007; inscriptions d'établissement pour le ¼ n e, sec. 28, towns. 15, rang 27, à l'ouest du 2e mérid., à qui accordées? (int. Lake) 2013; acquisition de terres dans l'Alberta pour un syndicat japonais, (int. Lavergne) 2245; ¼ s.o., sec. 16, towns. 28, rang 1, à l'ouest du 3e mérid., à qui concédé? (int. Lake) 2250; ¼ s.e., sect. 2, towns. 8, rang 4, à l'ouest du 5e mérid., à qui titre délivré? (int. Herron) 2252; terres retirées de la vente, depuis 1896, (int. Sproule) 2482; terres indiennes retirées de la vente, (int. Ames) 2485 ; documents demandés en 1906, au sujet de baux de location, soumissions, manquant,

CLIVER, hon. Frank.—*Suite.*
(int. Foster) 2984; baux exclusifs dans l'Alberta, (int. Lennox) 3148; terrains houillers, loués, (int. Ames) 3346; terres louées, (int. Ames) 3349; révocation de concessions de terres, (int. Stanfield) 3350; acquisition de certains homesteads à l'ouest du 5e méridien, (int. Ames) 3556; revenus des terres fédérales, (int. Lake) 3557.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int. McCarthy) 585; (projet de résol.) 3433, 3901, 3956, bill (n° 109) à cette fin, 2e l. et comité, 13229, comité, 13703, 13872; 3e l., 13872; amendements du Sénat, 14205.
Congdon: ex-commissaire au Yukon, enquête sur son compte, (int. Foster) 587.
Wood, David, emploi, (int. Staples), 590.
Hough et Cie: paiements, (int. Ames) 591.
Intérieur: ministère, (sub.) 639.
Affaires indiennes: appointements, (sub.) 646.
Colonisation: sociétés dans la province de Québec, subventions payées, (int. Paquet) 710.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10201.
Canadiens: revenus des Etats-Unis au Canada, (int. Paquet) 710.
MacDougall, révd. John: emploi, (int. McCarthy) 714.
Grain: distribution de grain de semence au Nord-Ouest, (int. Lake) 718.
Réserve indienne du lac du Cygne: acquisition, (int. Staples) 719.
Parc: établi à l'ouest du 4e méridien, (int. McCarthy) 478.
Buffles: achat, en vertu de quelle autorité? (int. Foster) 930.
Spiritueux: commerce au Yukon, (int. Foster) 1174.
Young, W. C., accusation contre lui, (int. Foster) 1174.
Calgary: terrains de la ville, question y relative, (observ. McCarthy) 10243.
Menzies, J. M., et col. Mathewson: emploi, (int. Taylor) 1405.
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1433, (sub.) 2876 et suiv.; (int. Lennox) 6948; bill (n° 94) à cette fin, (en comité) 2884; achat et distribution de grains de semence, paiements devraient être répartis sur trois années, (débat sur mot. Lake) 3003 et suiv.; emploi de M. Leech, (int. Roche) 3151, 3269.
Ile Griffith: vente, (int. Bennett) 1570.
Journaux: paiements à eux faits, (int. Herron) 1573.
Pâturages: à bail irrévocable, (int. Herron) 1573.
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1701.
Lord Selkirk: ses terriers et papiers, qui les a? (int. Roche) 1751.
Réserve de Saint-Pierre: extinction du titre, (int. Roche) 2004; aliénation de terres par Indiens de cette réserve, (int. Roche) 2300.
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int. Bennett) 2009.
Coupes de bois, (suite): permis accordés aux propriétaires de scieries en 1906, et refusés à d'autres, (int. Roche) 2251; permis accordés dans l'Ouest, en 1896-1897? (int. Ames) 2485; concessions de coupes, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen)

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*
2576 et suiv.; coupes concédées de 1878 à 1896, (int. Roche) 2637; sous le gouvt. Mackenzie, (int. Foster) 3148, dans l'Alberta, (int. Lennox) 3553; prix moyen, (int. Lake) 3557, revenus, (int. Lake) 3557; permis de coupe dans le township 39, rang 11, ouest du 2e mér., (int. Ames) 12072.
Doukhobors: leurs mouvements dans l'Ouest, (int. Foster) 2303; en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5227, à Yorkton, (int. Lake) 7994 et suiv.
Yukon: élection, fraudes commises, (mot. Foster pour doc.) 2394; exploitation des placers, bill (n° 150) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6506; 2e l., 8878; comité, 11027; 3e l., 11035; administration du Yukon, (débat sur observ. Foster) 10075, conduite de M. Congdon, administrateur, (int. Foster) 12654, 13037, 14199.
Réserve de Metlakatla: (mot. Borden pour doc.) 2468.
Whitehorse: emplacement de ville, étendue, (int. Foster) 12072.
Mines: concessions d'après règlements d'avril 1907, (int. Smith) 2484.
Chutes Kananaskis: concession de pouvoir hydraulique, (int. Reid) 3146.
Terres indiennes: vente à New-Westminster, (int. Reid) 3147.
Grains de semence, (suite): achat, (int. Martin) 3268, (int. Boyce) 6948; combien acheté par le Gouvt. pour distribuer dans l'Ouest? (int. W. F. Maclean) 8573; distribution, (int. Borden et Foster) 10604; achat et distribution, (int. Fowler) 13014-13015
Mines: concession de droits miniers, date, (int. Perley) 3353; revenus, (int. Lake) 3557, 13014.
Terres des écoles: prix moyen, (int. Lake) 3557.
Terrains houillers: prix moyen, (int. Lake) 3557; règlements y relatifs, quand sanctionnés et mis en vigueur? (int. Lake) 13294.
Terres fédérales: revenus, (int. Lake) 3557; superficie des terres fédérales aliénées, (int. Lake) 3558; titres des terres, comment obtenus? (int. Lake) 3558-3559; terres vendues au Nord-Ouest, (int. Roche) 3986; bill (n° 113) pour modifier la loi concernant les titres des terres, 1ère l., 4389; comité et 2e l., 6824; 3e l., 6827; fermeture de la sous-agence à Ranchvale (Man.), (int. Roche) 5035; aliénation de terres publiques (int. Lake) 5298; subventions en terres aux chemins de fer, combien d'acres? (int. Ames) 7250; terres concédées jusqu'au 1er novembre 1907, (int. Ames) 7250; terres publiques de la Saskatchewan et de l'Alberta: projet de résolution pour permettre au ministre des Finances de payer aux autorités de ces provinces, à même le fonds d'assurance (ch. 26 des statuts de 1886) telle partie dudit fonds provenant des transactions relatives à des terres maintenant situées dans les limites de ces provinces, 7433, 8876; bill (n° 168) à ce sujet, 1ère l., 8878; 2e l. et comité, 11035-37; 3e l., 11039; vente de quarts de section, à l'ouest du 2e méridien, (int. Lake) 8563; concession de certains terrains carbonifères, et autres, (int. Lake) 5708, 7552; (int. Ames) 11562; terres demandées en vertu du règlement concernant l'irrigation, (int. Herron) 7555; concessionnaires de ranches

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*

à pâturage, (int. Lennox) 7557; bill (n° 163) pour autoriser l'échange de certaines terres affectées au soutien des écoles, 1ère l., 8470; 2e l., 8863, comité et 3e l., 8874-76.

Vallée de la rivière de la Paix: études, (dépôt du rapport de ces études) 3985.

Terres fédérales: mises de côté pour être accordées aux compagnies de chemins de fer à titre de subventions, étendue, (int. Crawford) 14192.

Bois: fabrication de bois d'œuvre frappé d'un droit, (int. Lake) 3986.

Indiens: de Dokis, retrocession de leurs droits sur leur réserve, (int. Borden) 4001; vente du bois de leur réserve, annoncée dans quels journaux? (int. Perley) 7862; consentement du chef, (int. Perley) 8562; protestations, (int. Bennett) 11455; indiens de la réserve Saint-Pierre, élection d'un chef, avis au Gouvt., (int. Roche) 8369.

Squatters: évincés des réserves forestières, (débat sur observ. Schaffner) 4940.

Spiritueux: préposés aux permis de vente, au Yukon, (rép. à int. Foster) 5261.

Réserve indienne de Muskoday: vente, arrangements à ce sujet, (int. Lake) 5298.

" Canada " : compagnie de publication, paiements à elle faits, (int. Monk) 5297.

Buffles: troupeau acheté par le Gouvt., est dans Elk Park, (int. Foster) 5429.

Hindous: débarqués à Vancouver, rapatriement, (int. Macpherson) 5569; la même loi, quant à l'exclusion ou au rapatriement, s'applique aux Japonais, (int. Borden) 5570.

Réserve indienne du lac Croche: mise en vente, (int. Lake) 11453.

Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, au sujet des immigrants venant d'un autre pays que celui de leur origine ou que celui où ils ont été naturalisés, 1ère l., 5907; 2e l. et comité, 6731, 6824; 3e l., 6824; dépenses générales, (sub.) 6009 et suiv.; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7015 et suiv., 7269 et suiv.; immigration française et belge, prime, agents employés, payés par le Gouvt. ? (int. Bergeron) 7252; l'agent P. Doyle, de Québec, à la retraite, (int. Stanfield) 7253; décret du conseil, dépôt, (int. Lennox) 7862, 8558, 9012, 9323, 10362; agents d'immigration, (sub.) 10235, 10311, 10423, 10439; immigration française, (observ.) 10311 et suiv.; immigration chinoise: bill (n° 184) y relatif, 1ère l., 10486; 2e l. et comité, 11057-11058; comité, 11270, 11564; 3e l., 11565, immigration, service, frais, (sub.) 13832.

Parc National: réserves, (sub.) 6014.

Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11336 et suiv.

Indiens: (sub.) impressions et articles de bureaux, 6021; secours aux Indiens indigents, (sub.) 6022; Indiens Ramas, somme détenue pour eux par le Gouvt., (int. Hughes) 9016.

Conseil des Six-Nations: une entrevue a-t-elle été refusée par le surintendant général des Affaires indiennes, à une délégation des chefs de ce conseil? (int. Lake) 6524.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6692.

Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, impossible, (débat sur observ. Schaffner) 8012 et suiv.

OLIVER, hon. Frank.—*Suite.*

Compagnie " Yukon Gold ": réclame de Ths. W. Lawson, (int. Macdonell) 8093.

Terres fédérales: titre de la moitié de la section 24, township 1, rang 27, à l'ouest du 1er méridien, délivré à W. H. Nolan, (int. Lake) 8570; superficie totale des terres à nombre pair ou impair de l'ouest, (int. McIntyre) 8571 ; concession de la section 18, t. 53, r. 4, ouest du 5e mér. et de la section 32, t. 36, r. 16, ouest du 2e mér., (ints. Ames et Porter) 8776-8778; subventions en terres aux chemins de fer, superficie des terres accordées, (int. Ames) 9019; bill (n° 181) pour modifier la loi au sujet de la préemption et de l'achat des homesteads, 1ère l., 9780; appointements, (sub.) 10517 et suiv.; 2e l. du bill (n° 181), 11675; comité, 11979 et suiv.; 12035 et suiv., 12079 et suiv., 12539 et suiv., comité et 3e l., 13017-13022; amendement du Sénat, 14203.

Yukon: bill (n° 169) pour modifier la loi y relative, en rendant le conseil électif, et en établissant certaines dispositions au sujet de l'audition des comptes publics par l'auditeur général, et au sujet des fonctions d'administrateur public des biens des personnes décédées, dans le territoire du Yukon, 1ère l., 9008; 2e l. et comité, 11039-11040; 3e l., 11057; amend. du Sénat, 12218, gouvernement, (sub.) 10588 et suiv.

Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115, 2e l., 9065 et suiv.

Ile Lennox: quai, construction, à qui entreprise adjugée? (int. Lefurgey) 8841.

Compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan: (demande de renseignements par M. R. L. Borden) 9562, 9725, 10905.

Bernstein, M.: agent d'immigration à Halifax, destitution, (int. Borden) 9562.

Intérieur: ministère, (sub.), administration centrale, 10156.

Territoires du Nord-Ouest : gouvernement, (sub.) 10599.

Compagnie de colonisation et de terrains de la rivière de la Paix: (observ. Hughes), débat, 10911 et suiv.; (int. Hughes) 11561.

Grains : bill (n° 188) pour amender la loi y relative, 1ère l., 11241; 2e l. et comité, 13191 et suiv.; comité et 3e l., 13872-13888; bill (n° 203) pour modifier loi relative à l'inspection des grains, 1ère l., 13228; 2e l. et comité, 13704, comité et 3e l., 13872-13880.

Terres détenues en vertu du système Torrens: fonds, (observ. sur demande de renseignements par M. Foster) 11454.

Manchester, Dr: détournement de fonds, (int. Bergeron) 12536.

Girouard, J. E.: membre du conseil du Yukon, l'est-il encore? (int. Foster) 12538.

Indiens, (sub.): Ontario et Québec, 13370; Nouveau-Brunswick, 13377, 13833; Colombie-Anglaise, 13391; vente des terres des Indiens, (débat sur observ. Boyce) 13782

Rivière, H., terres prises à bail par lui, (int. Jackson) 13717.

Brown, Beddingfield et Cie: terres prises à bail par eux, combien d'acres? etc., (int. Crawford) 13720.

Graines de semence: avoine, achat et frais de transport, (pour l'Ile du P.-E.) (int. Fowler, réponse) 13723.

OSLER, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

Compagnie dite " Goodwin Car Company": brevets, bill (n° 60), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528; comité, 3028; 3e l., 3028.
Intercolonial: (sub.) 10704.
Moore & Haskett: brevets, bill (n° 61), 1ère l., 1336; 2e l. et comité, 1528, 3028; 3e l., 3028.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1417.
Bassins de radoub: construction, encouragement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4884 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5114 et suiv.

OWEN, C. L., *Northumberland-est, O.*

Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, pouvoirs, (int.) 249.
Saint-Mary: édifice public, (sub.) 8199 et suiv.
Trent-Bridge: ouverture d'un bureau de poste, (int.) 632.
Obstruction: (observ.), débat, 10366 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11220.
Coupes de bois: concessions, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2597 et suiv.
Petewawa: quai, (sub.) 12741 et suiv.
Victoria: port, améliorations, (sub.) 12746.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) 2860 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11160 et suiv., 11180 et suiv.
Employés: Chambre des communes, par qui nommés et augmentés? (int. 4054.
Pénitenciers: (sub.) 5778.
Brighton: quai, le Gouvt. a-t-il l'intention de le prendre à sa charge? (int.) 6179.
Transports maritimes: trusts, augmentation des taux quant aux marchandises canadiennes, (observ.) 6181.
Lainages: industrie, aide, (int.) 7323.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7600 et suiv.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*

Immigrants: immigrants français arrivés au Canada en 1906-1907, (int.) 183; immigrants belges, idem, (int.) 184; recrutement d'immigrants français, mesures à cette fin, (int.) 184; combien d'immigrants rapatriés depuis deux ans? (int.) 185, combien établis au Canada depuis deux ans. (mot. pour doc.) 724; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7276 et suiv.
Québec, (ville): travaux dans le port, depuis la confédération, (int.) 184; travaux dans le port depuis 1867, dépenses, (mot. pour doc.) 724.
Discours du trône: adresse (débat) 525.
Colonisation: sociétés dans la Province de Québec, subventions payées, (int.) 710.
Canadiens: revenus des Etats-Unis au Canada. (int.) 710.
Intercolonial : wagons-glacières, combien ? (int.) 1754.
Fermes d'expérimentation : établissement d'une de ces fermes dans district de Québec, (int.) 2686.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3046 et suiv.

PAQUET, Eugène.—*Suite.*

Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3618.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3677.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4204 et suiv.

PARDEE, Fred. F., *Lambton-ouest.*

Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg: bill (n° 51) 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1527; comité et 3e l., 4408.
Chemin de fer canadien du nord d'Ontario: bill (n° 67), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité et 3e l., 4408; amendements du Sénat, 6224.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3129 et suiv.; bill (n° 183), comité, 13506 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, débat, 5598 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12428 et suiv.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int. Borden) 6177.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7069 et suiv.

PARMELEE, Charles S., *Shefford.*

Comité mixte des impressions: 5e rapp., (mot. pour adop.) 11452.

PATERSON, Hon. William, *Brant.*

Importations: en 1907, (int. Foster) 366, 1158; importations de France, (int. Daniel) 1171; importations d'anthracite et de coton brut des Etats-Unis, (int. Béland) 1572; importations de produits de ferme et de jardins au Sault-Sainte-Marie, en 1908, (int. Boyce) 13718; importations pour consommation intérieure, (int. Foster) 13720.
Immigration: chinoise, bill (n° 184) modification de la loi, comité, 11272 et suiv.
Exportation: en 1907, (int. Foster) 366, 1158; exportation de bois de corde aux Etats-Unis, (int. Béland) 1573; exportation de beurre et de fromage de la prov. de Québec en 1907, (int. Morin) 2246.
Douanes: ministère, (sub.) 661; entrées en douane au Sault-Sainte-Marie, (int. Boyce) 931; inspecteur en chef, fonctions, (int. Stanfield) 3551; employés, appointements, (int. Lefurgey) 3552; crédit de $2,074,500, demandé, (observ.) 9659 et suiv.; appointements et dépenses, dans les différents ports du Dominion, (sub.) 9889 et suiv.; divers, (sub.) 10036.
Importations: d'Allemagne, (int. Armstrong) 715; d'absinthe et de cognac, (int. Armstrong) 715; importation de sucre en 1908, (int. Henderson) 13722.
Traité franco-canadien: documents y relatifs, (int. Ames pour doc.) 883.
Commerce du Canada avec le Japon: chiffre, (int. Macdonell) 931.
Instruments aratoires: remboursement de droits, (int. Foster) 1157.
Beurre: importations, (int. Cockshutt) 1162, importations et exportations, (int. Walsh) 3552.

PATERSON, hon. William.—*Suite.*
Tunnel de Détroit: droits sur matériaux, (int. Clements) 1163; (int. McLaren) 3992; intérêts canadiens négligés, (débat sur observ. Clements) 10924 et suiv., 10983 et suiv.
Aylmer (Ont.): officier de douane, appointements, (int. Marshall) 1567.
Brantford: édifice public, (sub.) 7826 et suiv.
Importation d'urinoirs, éviers et baignoires, d'Angleterre, (int. Demers) 1567.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 9992 et suiv.
Bestiaux: export. aux Etats-Unis, (int. Lalor) 1569.
Compagnie Massey Harris: remise de droits, (int. Roche) 8838.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8930 et suiv.
Livres français: droits de douane, (int. Lavergne) 2243.
Opium: importé en 1906 et 1907, (int. Elson) 9020.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2279 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2333 et suiv.
Graines de semence: pour le Nord-Ouest, achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3037 et suiv.
Service civil: enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7752.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3069 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3637 et suiv., 3700 et suiv.; comité, 3722.
Poisson: importation de l'Ouest, (int. Roche) 4410.
Québec: pont, droits de douane payés jusqu'à ce jour, sur matériaux, (int. Monk) 5420.
Tunnels internationaux: droits sur les matériaux, (déclaration) 14206 et suiv.
Pacaud, Benjamin: emploi, (int. Clements) 5421.
Pain sans levain: droits, (int. Bristol) 9021.
Fraser, Donald: emploi, (int. Cockshutt) 5421.
Laine: crue, importée, de 1905 à 1907, (int. Stanfield) 5421.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5525 et suiv., 6910 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6078 et suiv.
Voies et Moyens: comité, 6196.
Chevaux et bêtes à cornes importés des Etats-Unis comme étant de pur sang, mais qui ne le sont pas, le Gouvt a-t-il l'intention de mettre fin à cette fraude ? (int. Sproule) 6272; importés des Etats-Unis, de 1904 à 1907 ? (int. Christie) 6523.
Cabotage: dans les eaux canadiennes par navires norvégiens construits en territoire anglais, est-il permis ? (int. Stanfield) 6522.
Affichage: de scènes de violence et de crime, prohibé par la loi ? (int. Barr) 6765.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8159 et suiv.
Miel: importation depuis 1898, (int. Foster) 8564.

PATERSON, hon. William.—*Suite.*
Intercolonial. (sub.) 10616 et suiv.
Douanes, (suite): croiseurs du revenu et service de surveillance, (sub.) 10037; manière de faire voter les crédits, (débat sur observ. Cockshutt) 10953; remise des lettres de voiture par chef d'un train transportant marchandises importées de l'étranger, droits sur navires et équipements importés de l'étranger, (projet de résolution) 11791, 11876; bill (n° 194) à ce sujet, 1ère l., 11879; 2e l., et comité, 12581; 3e l., 12588.
Recettes en 1907 et 1908, (int. Foster) 13292.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), comité, 13602.
Francis, J. A.: emploi à Windsor, (int. Herron) 13293.

PARENT, George, *Montmorency.*
Chemin de fer Northern-Empire: compagnie du, institution civile, bill (n° 86), comité et 3e l., 5622.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14086 et suiv.

PERLEY, George H., *Argenteuil.*
Rivière Saguenay: estacades du Gouvt.; usage, (int.) 191.
Discours du trône: adresse (débat) 468 et suiv.
Coupes bois: au Nord-Ouest, permis, (int.) 1174; alinéation de coupes au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake) 2394-2395 et suiv.; 2773 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13513 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, pour construire un hôtel, résol. Pugsley) 2340 et suiv.; bill (n° 89), comité, 12677 et suiv.
Edifice Corry: loyer, (int.) 12537.
Mines: concession de droits miniers, date, (int.) 3353.
Alcool: emploi pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4026 et suiv.
Estacades de Chicoutimi: redevances par la compagnie au Gouvt.; etc., sa prétention à ce sujet, (int.) 8562.
Travaux publics: ministère, dépenses, (observ.), débat, 5074 et suiv.; amendement, 5093, rejeté, 5168.
Réserve indienne de Dokis: vente du bois, annonces dans quels journaux ? (int.) 7862, (observ.) 8169; le Gouvt. a-t-il obtenu le consentement du chef ? (int.) 8562; dépense totale, concernant abandon des droits sur le fonds de bois de pin, (int.) 11021.
Terrains houillers: achat, (int.) 11021.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11540 et suiv., à Ottawa, (sub.) 11552.

PICKUP, Samuel W. W., *Annapolis.*
Inspection et vente: bill (n° 148), comité, 11073 et suiv.
Annapolis: port, (sub.) 11768 et suiv.
Round-Hill: quai, (sub.) 11846 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13522.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi y relative, comité, 14187.

PORTER, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Arpentages et inspection: (sub.) 11617 et suiv.
Pont de Belleville-Prince-Edouard: compagnie du, bill (n° 20), 1ère l., 449; 2e l., 706, 808, 1102; comité, 8033, 8725, 9014, 8953, 9497; 3e l., 9501.
Collège militaire: punition d'un cadet. (débat sur observ. Hughes) 1073 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement au Nouveau-Brunswick, contribution du Gouvernement, (int.) 9716.
Inspection et vente: bill (n° 64) pour modifier loi y relative, 1ère l., 1336.
Terres fédérales: concessions, (mot. pour doc.) 1348.
Commissions d'enquête: nommées entre 1896 et 1898, (mot. pour doc.) 1348.
Chemin de fer de Brockvill à Ottawa: établissement d'une meilleure correspondance des trains, (int. Taylor) 1494.
Belleville: salle militaire, etc., emplacement, (int.) 1570, achat, autorisation, (int.) 1804; port, recettes et dépenses, (int.) 2685, et travaux, (mot. pour doc.) 3090, inondation, (int.) 3436; inondations, (observ.) 4942 et suiv.; achat du terrain de l'hôpital, (int.) 5036.
Canal de la vallée de la Trent: construction, marchés à ce sujet, (int.) 1801.
Postes: port des lettres locales, réduction; surintendant des postes, nomination, bill (n° 162), 1ère l., 8310 et suiv.
Terres fédérales: révocation de concessions, (int.) 3349.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11625 et suiv.
Irrigation: bill (n° 99), en comité, 4868.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résol. Fielding) 4899.
Fruits: emploi d'avocats dans poursuites sous l'empire de l'acte relatif au marquage des fruits, (int.) 5036.
Amirauté: justice, pensions aux juges et greffiers, (projet de résol. Aylesworth) 5056.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ.) Foster) 9820 et suiv., 9839 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8925.
Québec: fêtes du tricentinaire, participation de la milice, (débat sur observ. Macdonell) 9280.
Postes: uniformes des facteurs, (sub) 9303.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11506.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12109 et suiv.
Elections: listes électorales, bill (n° 115), comité, 12489 et suiv.

POWER, Wm., *Québec-ouest.*

Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de forces motrices de Québec: bill (n° 73), 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.

PRINGLE, Robert Abercrombie, *Stormont.*

Récoltes: transport aide, (int.) 180.
Canal Welland: éclairage, etc., (sub.) 12814 et suiv.
Compagnie dite "London and Lancashire Guarantee and Accident Company": bill (n° 129) 1ère l., 5482.

PRINGLE, Robert Abercrombie—*Suite.*

Service civil: (projet de résolution pour servir de base au bill du service civil, (observ. sur int. Borden) 11561.
Steamer "Montcalm" (sub.) 1969 et suiv.
Commission des eaux linistrophes: protection des intérêts canadiens, (débat sur observ. Broder) 13806.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2288 et suiv., (explic. sur fait personnel) 2390.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13937.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (projet de résol.), débat, 2487 et suiv.; s'occupera-t-on davantage de cette question avant la fin de cette session ? (int.) 13297.
Banques: (projet de résolution pour la revision de la loi des banques) 4417 et suiv., 4971; audition et inspection des banques, (int.) 13295.
Banque canadienne de Commerce: paroles de M. Pringle à son sujet, (explic.) 6277.
Canal de Cornwall: pas encore ouvert à la navigation, (int.) 13298; manque d'eau depuis rupture de l'écluse n° 18, (int.) 13743.
Compagnie dite "Dominion Guarantee Company," bill (n° 127), comité, 6464; comité et 3e l., 6515, 6516; autre bill (n° 211), 1ère et 2e l., 13416-13417; comité et 3e l., 13890.

PROULX, Edmond, *Prescott.*

Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12698 et suiv.

PUGSLEY, hon. William, *Saint-Jean, ville et comté.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 83 et suiv.
Québec (ville): travaux dans le port, depuis la confédération, (int. Paquet) 184.
Salles d'exercice: combien construites depuis 1896 ? (int. Worthington) 186.
Travaux publics: ministère, rapport, (dépôt) 8.
Dragueur "Montague": coût, (int. McLean) 190.
Rivière Saguenay : estacades du Gouvt., usage, (int. Perley) 191.
Victoria-Beach: quai, dépenses, (int. Foster) 250.
Rapides Saint-André: améliorations, octroi de terres, (int. Ames) 251.
Port-Stanley: brise-lames, construction, (int. Jackson) 253.
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (int. Brabazon) 253, (int. White) 254, 12420; (mot. Haggart pour doc.) 1807; dépôt de plans, 8773; coût estimatif et plans, (dépôt) 12657.
Toronto: dragage dans le port, (int. Macdonell) 370; construction de la passe ouest du port, (int. Macdonell) 370; passe de l'est, adjudication des travaux, (int. Macdonell) 1568.
Pont: entre Hull et la Pointe-Gatineau, aide, (int. Blain) 370.
Cobourg: port, dragage, (int.) 375.
Steamer *Speedy* : achat, (int. Bennett) 588.
Dragage: dans la baie de Matchedash, (int. Bennett) 589; (débat sur explic. Bennett) 2472; dans la prov. de Québec, (int. Bergeron) 711, 712; fleuve St-Laurent et port de Montréal, (int. Schaffner) 1750; dragage

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
de 1896 à 1907, coût, (int. Boyce) 1803; dragage dans le port de Souris, (int. McLean) 2011; à l'embouchure de la rivière Bécancour, (int. Bergeron) 2481; compagnie de Parry-Sound, paiements à elle faits, (int. Bennett) 2892.
Rivière Rouge: snag-boat, dépenses, (int. Staples) 590, 924.
Impressions et papeterie: (sub.) 638.
Travaux publics: ministère, (sub.) 662, 668.
Commerce: ministère, (sub.) 677 et suiv.
Tignish: port, agrandissement, (int. Lefurgey) 707.
Petawawa: quai, soumissions, (int. White) 710.
Pinette: port, dragage, (int. White) 711.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8958 et suiv.
Belle-Rivière: port, améliorations, (int. Martin) 711.
Higgin's-Shore: quai, prolongement, (int. Lefurgey) 721.
Clifton: brise-lames, dépenses, (int. Fowler) 721.
Port-Arthur: dragage, adjudication d'entreprises, (int. Boyce) 723.
Saint-Laurent, (île d'Orléans) quai: dépenses, (int. Bergeron) 929.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1081.
Saint-Fulgence: jetée, bordereau de paie, (int. Bergeron) 1162.
Navires: facilités de mise en dock, (int. Macdonell) 1164.
Saint-Laurent: quai, (int. Bergeron) 1168.
Rivière Ruscomb: canalisation, (int. Clements) 1169.
Dragueurs: enregistrement au Canada, (int. Bennett) 12074.
Dragage: à Yarmouth, (int. Bennett) 12076.
Centre urbain: établissement dans le Nord-Ouest, (int. Roche) 1172.
Quais: au bassin de Montmagny et au Cap St-Ignace. (int. Lavergne) 1341.
Comptes publics: comité des, dépôt des pièces originales, (int. Bennett) 1483, 1484 et suiv.
Chutes Montmorency: mur de revêtement, dimensions, (int. Robitaille) 13034.
Observatoire astronomique: (sub.) 1507, 1546.
Pictou: bureau de poste, construction, (int. Stanfield) 11027.
Monnaie Royale: (sub.) 1508, 1534.
Dragage: à la Nouvelle-Ecosse, (int. Bennett) 12073; à Fort-William et à Port-Arthur, (int. Bennett) 9023; dans Québec et Ontario, demandes de soumissions, (int. Bergeron) 9721, 10487; (int. Borden) 10240; dragage des bancs de sable d'Oromocto, (int. Bennett) 12072.
Edifices du Parlement: améliorations, (sub.) 1546; agrandissement de l'édifice de l'Est, (sub.) 1565; nouveaux édifices administratifs, (sub.) 1566.
Chemins de fer: bill (n° 118), comité, 11170 et suiv.
Musée Victoria: (sub.) 1549.
Provinces maritimes: représentation au Parlement, (explic. sur fait personnel) 10364.
Reinhardt, Paul: emploi, (int. Taylor) 10797.
Belleville: salle militaire, etc., emplacement, (int. Porter) 1570, achat, autorisation, Porter) 1804; inondations, (débat sur observ. Porter) 4943 et suiv.
Extincteurs: pour édifices de l'Etat, achat, (int. Taylor) 1572.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Souris, I. P.-E.: brise-lames, réparations, (int. Maclean) 1752.
Ile du Prince-Edouard: total dépensé pour travaux publics dans l'Ile, (int. Lefurgey) 1753; (mot. Lefurgey pour doc.) 2255; brise-lames, (mot. Taylor pour doc.) 2836; quelles mesures prises pour rétablir communications télégraphiques entre l'Ile et la terre ferme? (int. Hughes) 8915, 9106.
Pointe-aux-Trembles, (Portneuf) quai, soumissions, (int. Monk) 1800, 2483, 9255, 9712.
Steamers de l'Etat: achetés ou construits depuis 1900, (int. Macdonell) 11258.
Yukon: télégraphie, inefficacité, (int. Sloan) 2005.
Lac Pélican: débouché, dragage, (int. Schaffner) 2012.
Parc de la Côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (projet de résol.) 1648, 2305; bill (n° 89) à cette fin, 1ère l., 2344; 2e l., et comité, 12665; 3e l., 12688.
Documents: parlementaires, dépôt des originaux devant les comités, (int. Bennett) 2393.
Port-Bruce: port, travaux, (int. Marshall) 2477.
Spry-Bay: jetée, réparations, (int. Armstrong) 2480.
Clark-City: travaux publics: dépenses, (int. Monk) 2483.
Dragueur *Montague*: réparations, (int. Roche) 8560.
Intercolonial: fourniture de pin dur, (int. Daniel) 3348.
Estacades: pose d'estacades dans les eaux internationales, bill (n° 105), 1ère l., 3794.
Elections: provinciales, intervention du gouvernement fédéral, (sur int. Foster) 3804.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int. Monk) 3990.
Ottawa: hôtel des postes, est-il terminé? (int. Wright) 3994.
Soumissions: formalités de dépouillement, (débat sur observ. Reid) 4921 et suiv.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5103 et suiv.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5663 et suiv., 5764 et suiv.
Extincteurs à incendie: achat, (rép. à int. Taylor) 5909.
Travaux publics: appointements d'un sous-ministre adjoint, (sub.) 5954.
Archives: garnitures et dépenses casuelles, (sub.) 5956.
Ewart, David: compensation pour dessins des nouveaux édifices de la rue Sussex, (sub.) 5957.
Rapides Saint-André: améliorations, (sub.) 5957.
Montréal: station postale pneumatique, (sub. 5960.
Ottawa: hôtel des postes, (sub.) 5962; édifices publics, (sub.) 5963-5964.
Edmonton: édifices publics, (sub.) 5962.
Fernie, C.-A.: édifices publics, (sub.) 5962.
Saint-Jean, N.-B.: port, (sub) 5965.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 5965.
Bronte: dragage, (sub.) 5965.
Petit-Rocher: quai, (int. Taylor) 10180.
Tiffin: dragage, (sub.) 5966, (int. Bennett) 6946, 8569.
Point-Edward: dragage, (sub.) 5970.
Rivière du Petit-Esclave: travaux, (sub.) 5876.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Ile Stanley: quai, (sub.) 5977.
Petit-Rocher: brise-lames, (int. Taylor) 5982, (dépôt de documents), 10905.
Parlement: édifices du, agrandissement, et réparations aux salles, (int. Borden) 5986.
Télégraphes: (sub.) 5986, 5988 et suiv.
O'Leary, capitaine Thomas: gratification à sa veuve, (sub.) 5987.
Bassins de radoub: (sub.) 5988.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), comité, 6511.
Compagnie d'assurance "Pacific Coast", contre l'incendie: bill (n° 40), comité, 6515.
Wiarton: dragage, (int. Bennett) 6521.
Rivière-du-Loup: quai et dragage, (int. Morin) 6766.
Dragage: (débat sur int. Bennett au sujet des adjudications de dragage) 7060 et suiv.; (débat sur observ. Taylor) idem, 7444 et suiv.; réclamations pour dragage dans la province de Québec (int. Monk) 7546; salaires courants, moyens à prendre pour en garantir le paiement, (int. Verville) 7546; dragage à Chicoutimi, (int. Bennett) 7549; dragage à Tiffin, Midland et Victoria, (int. Bennett) 8569.
Antigonish: édifice public, (sub.) 7450; dragage à Fort-William, (int. Bennett) 9256, à Midland, Tiffin, et Victoria, (int. Bennett) 9313-9314.
Bridgewater: édifice public, (sub.) 7476.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 7480.
Grand-Bend: jetée, (int. Armstrong) 9312.
Halifax: bâtiment d'immigration, réparations, (sub.) 7484; bâtiment de détention des immigrants (sub.) 7484; édifices militaires, (sub.) 7485; hôpital d'hiver, (sub.) 7516.
Inverness: édifice public, (sub.) 7516.
Shelburne: édifice public, (sub.) 7517.
Westville: édifice public, (sub.) 7523.
Yarmouth: édifice public, (sub.) 7525.
Georgetown (I.P.E.): édifice public, (sub.) 7526, 7528.
Saint-Jean: bâtiments militaires, (sub.) 7532; quarantaine; aqueduc, (sub.) 7532, réparations aux bâtiments, (sub.) 7532.
Tracadie: lazaret, (sub.) 7533.
Chicoutimi: bureau de poste, (sub.) 7632.
Cookshire: édifice public, (sub.) 7634.
Edifices publics fédéraux, (sub.) 7640, 7828.
Dundee: bureau de douane, (sub.) 7640.
Farnham: bureau de poste, (sub.) 7642.
Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 7643-7644.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645.
Lachute: édifice public, (sub.) 7648.
Lac Mégantic: édifice public, (sub.) 7648.
Lévis: édifice public, (sub.) 7649.
Longueuil: édifice public, (sub.) 7659.
Magog: édifice public, (sub.) 7661.
Montréal: casernes, (sub.) 7766; hôtel des postes; agrandissement, (sub.) 7769; nouveau magasin militaire, (sub.) 7777; station postale B, rue Ste-Catherine, (sub.) 7778; station postale, Pointe St-Charles, (sub.) 7778; station postale de l'est, (sub.) 7779; nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 7782.
Nicolet: édifice public, (sub.) 7787.
Plessisville: édifice public, (sub.) 7789.
Québec: (sub.), citadelle, salle d'exercice, 7789; quartiers du Gouv. général, 7790; salle d'exercice, 7790; entrepôt l'inspection, 7792; bâtiments des immigrants, 7792; lazaret des immigrants au parc Savard, 7792; arsenal national, magasin principal, 7794; Québec-est, édifice public, 7798.
Sherbrooke: salle d'exercices militaires, (sub.) 7798.
Saint-Henri: bureau de poste, améliorations, (sub.) 7799.
Saint-Hyacinthe: édifice public, améliorations, (sub.) 7799.
Saint-Jean: écuries pour la cavalerie, (sub.) 7799; édifice public, (sub.) 7803.
Arnprior: édifices publics, (sub.) 7814.
Belleville: dépôt d'armes, (sub.) 7815.
Brantford: édifice public, (sub.) 7815.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7834, 7847.
Pensionnaires du gouvt. britannique: leur a-t-on donné avis de la réduction de leur pension ? (int. Blain) 7863.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat, (débat sur observ. Taylor) 8007 et suiv.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8033.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), comité, 8039, 8089.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 8041.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8044.
Hamilton: salle d'exercices militaires, agrandissement, (sub.) 8056 et suiv.; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8060.
Kincardine: édifice public, (sub.) 8063.
Kingston: (sub.) remise à canons, 8064, 8184; parc d'artillerie, 8065, 8184; nouvel hôpital pour batteries, 8065, 8185; collège militaire, nouveaux quartiers des domestiques, 8067; corps-de-garde, 8184.
Leamington, édifice public, (sub.) 8069, 8185.
London: magasin militaire, (sub.) 8070.
Markham: édifice public, (sub.) 8073.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 8077, 8180.
Rimouski: dragage, etc., (int. Armstrong) 8094.
Ottawa: édifices publics, lucarnes, (sub.) 8187; imprimerie de l'Etat, moteurs électriques, (sub.) 8187.
Owen-Sound: édifices publics, (sub.) 8188.
Port-Arthur: édifices publics, (sub.) 8196.
Renfrew: édifice public, 8197.
St. Mary: édifice public, (sub.) 8197.
Sarnia: édifice public, (sub.) 8101.
Simcoe: édifice public, (sub.) 8202.
Welland: édifice public, (sub.) 8203.
Compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), en comité, 8516 et suiv., 9159 et suiv., 9913 et suiv.
Estacades de Chicoutimi: redevances de la compagnie de pulpe, etc., au Gouvt, à ce sujet, sa prétention, (int. Perley) 8562.
Ladysmith, C.-A.: jetée, coût, (int. Foster) 8564.
Saguenay: dragage, combien de charbon acheté à cette fin, (int. Morin) 8775; emploi du *Storm King*, (int. Morin) 8776.
Grande-Rivière: construction d'un quai, soumissions, (int. Lefurgey) 8777.
Fortier, Eugène, de Chicoutimi: paiements à lui faits, (int. Morin) 9018.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 8916.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8917.
Emerson: édifice public, (sub.) 8934.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8948.
Saint-Boniface: édifice public, (sub.) 8967.
Winnipeg, (sub.) nouvel entrepôt de vérification, 8968; nouveau bâtiment des immi-

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
grants, 8975; nouveau bureau de poste, 8977; station postale B., 8978.
Battleford: édifice public, (sub.) 8978.
Calgary: édifice public, (sub.) 8981.
Edmonton: édifice public, (sub.) 8981.
Estevan: édifice public, (sub.) 8984.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8984.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 9004.
Prince-Albert: pénitencier, emplacement, (sub.) 9005.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 9007.
Yorkton: édifice public, (sub.) 9007.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan; bill (n° 153), en comité, 8964 et suiv.
Saint-Joseph: lac Huron, Ontario: quai, construction, (int. Armstrong) 9310.
Boitte: réfrigération, aide, (débat sur observ. Foster) 9749 et suiv., (explication) 9791; (suite du débat); 9802 et suiv.
Quai du bic: achat de boulons en fer, (int. Morin) 10176.
Travaux publics: ministère, paiement des employés, retard, (int. et observ. Foster) 10495, 10602 et suiv.
Cranbrook: édifice public, (sub.) 11395.
Quesnel: idem, (sub.) 11398.
Fernie, idem, (sub.) 11397.
Vancouver: idem, (sub.) 11399.
Vernon: idem, (sub.) 11401.
Victoria: idem, (sub.) 11406; bureau de poste, réparations, 11415.
William's-Head: quarantaine, (sub.) 11415.
Dawson: résidence du commissaire, (sub.) 11416.
Edifices publics: réparations générales, (sub.) 11418.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11418.
Fermes expérimentales: édifies, (sub.) 11440.
Kingston: collège militaire, magasins neufs, remises à canons et à charriots, (sub.) 11443-11444.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 11492, 11514.
Kingston: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11494; édifices, militaires, quartiers des sous-officiers et soldats mariés, casernes de Fort-Osborne, (sub.) 11508.
Cavalerie Strathcona: casernes, construction, (sub.) 11514.
Edifices publics: d'Ottawa, (sub.) 11520, 11551, 11554, 11555; édifices puclics en général, loyers, (sub.) 11521; édifices publics du Yukon, (sub.) 11547; édifices publics en général, mobilier, (sub.) 11550.
Postes: bureaux de postes, (sub.) 11550.
Quarantaine: stations, (sub.) 11550, 11551.
Immigration: édifices pour immigrants, (sub.) 11551.
Téléphone: service, (sub.) 11555.
Parc de Major's Hill, (sub.) 11559.
Read-Head, N.-E.: quai, (int. Armstrong) 11563.
St. Mary: bureau de poste, coût, (int. Blain) 11563.
Arpentages et inspections. (sub.) 11616 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11624; explications, 11809 et suiv.
Ponts et chaussées: appointements, (sub.) 11642.
Architectes: personnel, appointements, (sub.) 11645.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Travaux publics, ministère: aide aux écritures, (sub.) 11648; livres techniques, de référence, etc., (sub.) 11649.
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11657 et suiv.
Commission internationale des eaux limitrophes, (sub.) 11668.
Monument à la mémoire de feu sir L. H. Lafontaine et de feu Robert Baldwin, (sub.) 11668.
Monument, à Brantford, pour commémorer l'invention du téléphone: contribution, (sub.) 11668.
Travaux: déjà autorisés ou au sujet desquels les crédits déjà votés sont insuffisants, (sub.) 11669.
Annapolis: port, (sub.) 11764.
Baddeck: quai, (sub.) 11776.
Barachois: barrage et pilier, (sub.) 11781.
Baie St-Laurent: port, (sub.) 11781.
Big-Lorraine: dragage, (sub.) 11781.
Anse-au-Breton: brise-lames, (sub.) 11781.
Cap Sainte-Marie: brise-lames, (sub.) 11782.
Ile au Caribou: chaussée, (sub.) 11782.
Anse-à-Charlo: brise-lames, (sub.) 11782.
Church-Point: quai, (sub.) 11783.
Cow-Bay (Port-Morien): brise-lames, (sub.) 11783.
Digby: port, (sub.) 11783.
Hall's-Harbour: brise-lames, (sub.) 11786.
Lac Ainslee: chenal, (sub.) 11786.
Rivière Margaree: digues, (sub.) 11786.
Anse McPherson, Grand lac du Bras-d'Or: quai, (sub.) 11787.
Rivière Middle (en bas): digues, (sub.) 11787.
Sydney: quai, (sub.) 11788.
New-Glasgow: quai, (sub.) 11817.
Oyster-Pond: brise-lames et dragage, (sub.) 11818.
Parker's-Cove: améliorations, (sub.) 11818.
Parsborough: port, améliorations, (sub.) 11819.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 11820.
Lac Porter: canal, (sub.) 11821.
Port-Hastings: quai, (sub.) 11826.
Port-Hilford: brise-lames, (sub.) 11828.
Port-Hood: havre, (sub.) 11829; passe nord, (sub.) 11831.
Port-Royal (Ile Madame): quai, (sub.) 11840.
Anse-aux-Portugais: brise-glace et réparations, (sub.) 11841.
Port-Joli-ouest (Herrings Rocks): brise-lames, (sub.) 11841.
Yarmouth: port, (sub.) 11841, 11854.
Round-Hill: quai, (sub.) 11844.
Anse-aux-Ecossais (White-Point): brise-lames, (sub.) 11853.
Baie de Gatamagouche: quai, (sub.) 11853.
Ports et rivières (Ile du Prince-Edouard): (sub.) 11855.
Anse McPherson: quai, (sub.) 11855.
New-London: brise-lames, (sub.) 11855.
Rustico: port, brise-lames, (sub.) 11856.
Bouctouche: passe à travers la grève, (sub.) 12264.
Campbellton: quai, (sub.) 12271.
Caraquet: quai, (sub.) 12271.
Dover: quai, (sub.) 12279.
Ports, rivières et ponts, en général, (sub.) 12280, 12636, 12706.
Lower-Newcastle: quai, (sub.) 12283.
Edmundston: chaussée, (sub.) 12283.
Moncton: quai, (sub.) 12283.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Richibouctou: jetée, (sub.) 12285.
Fleuve Saint-Jean, et tributaires, (sub.) 12285, 12601.
Rivière Nicolet: dragage, adjudication, (int. Bergeron) 12535.
St. Mary: bureau de poste, achat de l'emplacement, compte pour annonces, (int. Blain) 12536.
Edifice Corry: loyer, (int.) 12537.
St. Andrews: port, (sub.) 12613.
Saint-Jean: port, (sub.) 12613.
Shippegan: port, (sub.) 12632.
Bois créosté pour travaux dans les provinces maritimes, achat, (sub.) 12632.
Anse-à-la-Barbe: brise-lames, (sub.) 12633.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère, (sub.) 12633.
Baie Saint-Paul: travaux, (sub.) 12633.
Barachois de Malbaie, jetée, (sub.) 12633.
Batiscan: quai, dragage, (sub.) 12634.
Berthier (en bas): quai, (sub.) 12634.
Bic: port, (sub.) 12634.
Cap Saint-Ignace, (sub.) 12634.
Chateauguay: quai, sur rive sud du Lac Saint-Louis, (sub.) 12635.
Chicoutimi: port, (sub.) 12635.
Clark-City (sept-Iles quai, (sub.) 12635
East-Templeton: quai, (sub.) 12636.
Escoumains: quai, prolongement, (sub.) 12636.
Pointe-au-Père: quai et brise-lames, (sub.) 12636.
Grands Méchins: brise-lames, (sub.) 12636.
Grande-Rivière: quai, (sub.) 12636.
Garthby: quai: (sub.) 12637.
Lac Mégantic: jetées, (sub.) 12637.
Lac Saint-Jean: jetée, (sub.) 12638
Lac Saint-François (Beauce): quai, (sub.) 12638.
Lavaltrie: quai, (sub.) 12638.
Les Eboulements: quai et hangar, (sub.) 12638.
Iles de la Madeleine: brise-lames et jetées, (sub.) 12639.
Malbaie (Gaspé); abri pour bateaux, (sub.) 12639.
Matane: brise-lames et débarcadère (sub.) 12639.
Nicolet: port, jetée, (sub.) 12639.
Notre-Dame-duPortage: quai, (sub.) 12639.
Lac Saint-Jean, Petite-Décharge, enlèvement de roches, (sub.) 12640.
Pointe Piché: quai, (sub.) 12640.
Pointe-aux-Trembles, (sub.) 12640.
Rimouski: quai, (sub.) 12640; dragage, (sub.) 12641.
Rivières Ashouapinouchouan, Péribonka et Mistassini: digues de dérivation, (sub.) 12641.
Rivière Batiscan: dragage à l'embouchure, (sub.) 12641.
Rivière Bonaventure: pilier de dérivation, (sub.) 12641.
Rivière-du-Loup: port, (sub.) 12642, (en haut) dragage, (sub.) 12642.
Rivière-du-Lièvre: écluse et barrage, (sub.) 12642.
Rivière Maskinongé: dragage, (sub.) 12643.
Rivière-Ouelle: dragage, (sub.) 12643.
Saint-Jean, Québec, brise-glace, (sub.) 12643.
Rivière Richelieu: améliorations, (sub.) 12643.
Rivière Saguenay: dragage, etc., (sub.) 12646.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Rivière Saint-Louis: améliorations, (sub.) 12646.
Fleuve Saint-Laurent: brise-glace à l'embouchure de la rivière Saint-Jacques, (sub.) 12647.
Rivière Saint-Maurice: dragage du chenal et barrage aux Grandes-Piles, (sub.) 12647.
Rivière Yamaska: écluse, etc., réparations, (sub.) 12647; dragage, (sub.) 12649.
Saint-Alphonse (de Bagotville): quai, (sub.) 12647.
SainteAnne-des-Monts: port, (sub.) 12648.
Saint-François (île d'Orléans) abords du bloc isolé, (sub.) 12648.
Saint-Ignace-de-Loyala: quai, (sub.) 12648.
Sait-Jean-des-Chaillons: quai, (sub.) 12648.
Saint-Jean (île d'Orléans): quai, (sub.) 12648.
Saint-Laurent, (île d'Orléans): quai, (sub.) 12648.
Saint-Omer: débarcadère, quai, (sub.) 12648.
Saint-Pierre-les-Becquets: quai et dragage, (sub.) 12648.
Saint-Siméon: quai, (sub.) 12649.
Sorel: quai, (sub.) 12649.
Varennes: quai. (sub.) 12649.
Rivière Belle: dragage, (sub.) 12694.
Beaverton: havre, (sub.) 12694.
Rivière Blanche: améliorations, (sub.) 12695.
Blind River: dragage, (sub.) 12695.
Bronte: havre, pilier, (sub.) 12696.
Burlington: chenal, pilier, (sub.) 12696.
Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12696.
Cobourg: brise-glace, dragage, (sub.) 12699.
Colborne: quai, (sub.) 12700.
Collingwood: havre, améliorations, (sub.) 12700.
Goderich: port, (sub.) 12706.
Gore: débarcadère, (sub.) 12706.
Grand-Bend: dragage, (int. Armstrong) 12706.
Chatham: jetée, (sub.) 12708.
Meaford: port, améliorations, (sub.) 12708.
Midland: port, améliorations, (sub.) 12708.
Tiffin: port, améliorations, (sub.) 12708.
Petewawa: quai, (sub.) 12741.
Port-Burwell: port, (sub.) 12744.
Port-Hope: jetée et dragage, (sub.) 12744.
Port-Stanley: port, (sub.) 12744.
Rapides du Long-Sault: améliorations, (sub.) 12744.
Roche's Point: quai, (sub.) 12744.
Rondeau: port, (sub.) 12744.
Rossport: quai, (sub.) 12746.
Chute McDonald n° 1, rivière Severn; améliorations, (sub.) 12746.
Ile Chantry: brise-lames, (sub.) 12746.
Toronto: port, (sub.) 12746.
Victoria: port, (sub.) 12746.
Rivière Winnipeg: améliorations, (sub.) 12747.
Lac Winnipeg: port du Grand-Marais, (sub.) 12749.
Lac Dauphin: travaux, (sub.) 12750.
Lac Winnipeggosis: dragage, (sub.) 12750.
Rivière du Vieillard: travaux à McLeod, (sub.) 12751.
Dragage: nouvel outillage pour les Provinces maritimes, (sub.) 12751.
Pont Shellmouth: (sub.) 12752.
Télégraphes: lignes télégraphiques (sub.) 12752.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Québec: port, (sub.) 12753.
Port-Arthur et Fort-William: port et rivière, améliorations, (sub.) 12753.
Rapides Saint-André: travaux, (sub.) 12754.
Canal de la baie Georgienne: études, (sub.) 12754.
Port Colborne: port, (sub.) 12755.
Côté, Boivin et Cie: paiement à eux faits depuis 1897, (int. Bergeron) 13287.
Dragueur "Challenge": travaux, l'an dernier, (int. Boyer) 13288.
Colchester-Point: jetée en pierre, construction, (int. Clements) 13289.
Foster, Frederick: emploi, (int. Clements) 13289.
Edifices publils: population des localités où l'on en a construit depuis le 1er janvier 1897, (dépôt d'un état en réponse à motion R. L. Borden) 13415.
Nicolet: comté, crédits votés pour ce comté, de 1878 à 1896, et de 1896 à 1908, (int. Turcotte) 13419.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13443 et suiv.
Grandes-Piles: chaussée du barrage, montant voté, (int. Robitaille) 13716.
Dragage: à Dorval, depuis 1867, (int. Boyer) 13717.
Milford-Haven: quai, (int. Blain) 13718.
Travaux publics: ministère, nouvelles nomination, (int. Robitaille) 13719.
Dragueur King-Edward, travaux à Lunenburg, (int. Blain) 13721.
Lignes télégraphiques: (sub) 13842 et suiv.
Indiens: (sub.) 13835 et suiv.
Restaurant: à l'usage des deux Chambres, (motion pour comité chargé d'étudier cette question) 13889.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique : aide, 13947.
Chemins de fer: aide, 13960 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: études, (sub.) 13998.
Lunenburg: édifice public, (sub.) 13998.
Parsborough: édifice public, (sub.) 13999.
Wolfville: édifice public, (sub.) 14000.
Fairville: édifice public, (sub.) 14000.
Fredericton: édifice public, (sub.) 14000.
Grand-Falls: édifice public, (sub.) 14000.
Hillsborough: édifice public, (sub.) 14000.
Moncton: arsenal, (sub.) 14000.
Saint-Jean, salle d'exercices, (sub.) 14001.
Grand'Mère: édifice public, (sub.) 14001.
Joliette: arsenal, (sub.) 14001.
Knowlton: édifice public (sub.) 14001.
Lachute: édifice public, (sub.) 14002.
Lévis: salle d'exercices (sub.) 14002.
Magog: édifice public (sub.) 14002.
Mégantic: édifice public, (sub.) 14002.
Montréal (Pointe Saint-Charles) nouveau bureau de poste, (sub.) 14002.
Plessisville: édifice public, (sub.) 14002.
Roberval: édifice public, (sub.) 14002.
Shawenegan: édifice public, (sub.) 14002.
Sherbrooke: édifice public, (sub.) 14002.
Sainte-Thérèse: édifice public, (sub.) 14003.
Trois-Rivières: édifice public, (sub.) 14003.
Westmount: édifice public, (sub.) 14003.
Glencoe: édifice public, (sub.) 14003.
Guelph: arsenal, (sub.) 14003.
Harrison: édifice public, (sub.) 14003.
Leamington: édifice public, (sub.) 14003.
Listowel: édifice public, (sub.) 14003.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Mount-Forest: édifice public, (sub.) 14003.
Markham: édifice public, (sub.) 14003.
Mitchell: édifice public, (sub.) 14004.
Niagara: arsenal, (sub.) 14004.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 14004.
Peterborough: arsenal, (sub.) 14004.
Port-Arthur: arsenal, (sub.) 14005.
Porkhill: édifice public, (sub.) 14005.
Seaforth: édifice public, (sub.) 14005.
Sarnia: arsenal, (sub.) 14005.
Sudbury: édifice public, (sub.) 14005.
Simcoe: édifice public, (sub.) 14005.
Tilsonburg: édifice public, (sub.) 14005.
Uxbridge: édifice public, (sub.) 14006.
Waterloo: édifice public, (sub.) 14006.
Walkerville: édifice public, (sub.) 14006.
Elmwood, (Man.): édifice public, (sub.) 14008.
Emerson: édifice public, (sub.) 14008.
Neepawa: édifice public, (sub.) 14008.
Portage-la-Prairie: édifice public, 14009.
Souris: édifice public, (sub.) 14009.
Winnipeg: édifice public, (sub.) 14009.
Estevan: édifice public, (sub.) 14009.
Edmonton: édifice public, (sub.) 14009.
Moosejaw: édifice public, (sub.) 14009; arsenal, (sub.) 14010.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 14010.
Prince-Albert: édifice public et terrain pour pénitencier, (sub.) 14010.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 14010.
Strathcona: salle d'exercices et arsenal, édifice public, pavillon des immigrants, réparations (sub.) 14011.
Wetaskiwin: édifice public, (sub.) 14011.
Cranbrook: édifice public, (sub.) 14011.
Chilliwack: édifice public, (sub.) 14011.
Duncan: édifice public, (sub.) 14011.
Grant-Forks: édifice public, (sub.) 14011.
Greenwood: édifice public, (sub.) 14011.
Ladysmith: édifice public, (sub.) 14012.
Vernon: édifice public, (sub.) 14012.
Vancouver: entrepôt de douane, (sub.) 14012.
Dawson: bureau de poste, voûte de sûreté, (sub.) 14012.
Ottawa: édifices publics, chauffage, (sub.) 14013.
Ports et rivières, (N.-E.): (sub.) 14014.
Souris, (I.P.-E.): brise-lames, (sub.) 14015.
Summerside: brise-lames, (sub.) 14017.
Campbellton: quai, sub.) 14017.
Dorchester: quai, (sub.) 14017.
Harvey-Bank: quai, (sub.) 14017.
Lorneville: quai brise-lames, (sub.) 14018.
Leonardville: quai, (sub.) 14018.
Edmundston: digue, prolongement, (sub.) 14018.
Miscou: quai, (sub.) 14018.
New-Mills: quai, (sub.) 14018.
Fleuve Saint-Jean et tributaires: quais, (sub.) 14018.
Tracadie: chenal et phares, protection, )sub.) 14023.
Trois-Rivières: quai à charbon, (sub.) 14023.
Goderich: brise-lames, (sub.) 14024, quai, réclamations, (sub.) 14024.
Ile Juniper: quai, (sub.) 14024.
Lakefield: quai, (sub.) 14024.
Little-Current: chenal, (sub.) 14024.
Kearmey: améliorations à la navigation, (sub.) 14024.
Michipocaten: quai, (sub.) 14024.
Lac Témiscamingue: quai, (sub.) 14024.
Tiffin, port: améliorations, (sub.) 14025.

PUGSLEY, hon. William.—*Suite.*
Tobermory, port: estacade de déviation, (sub.) 14025.
Petite rivière des Esclaves: améliorations, (sub.) 14025.
Enderby: travaux de protection, (sub.) 14025.
Dragage: dans les provinces de Québec et Ontario, (sub.) 14025.
Rivière Thompson: améliorations, (sub.) 14026.
Musée Victoria: Ottawa, (sub.) 14157.
Chemins de fer: aide, bill (n° 215), comité, 14168 et suiv.

REID, John Dowsley, *Grenville.*
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance entre convois, (débat sur observ. Taylor) 197.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11638 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8948.
Livres bleus: distribution aux Communes, (int.) 451, 632.
Belleville: compagnie du pont, bill (n° 20), en comité, 8954 et suiv.
Prescott-Junction: correspondance des trains, (int.) 453.
Ponts et chaussées: appointements, (sub.) 11643 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8996 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1045 et suiv.; sous-ministre adjoint, traitement, (sub.) 13564.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13500 et suiv.
Fanatiques religieux au Manitoba: (observ.) 12771.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13233 et suiv.
Coupes de bois: concédées depuis le 1er janvier 1900, (int.) 1347.
Canal Welland: éclairage à l'électricité, etc., (sub.) 12809 et suiv.
Fusil Ross: compagnie du, location des Plaines d'Abraham, (int.) 1404.
Port-Colborne: élévateur, travaux, (sub.) 12829 et suiv.
Graines de semence: distribution, (int. Sifton) 1424.
Intercolonial: ateliers, (sub.) 12867 et suiv.
Comptes publics: séances du comité, (int.) 1496.
Meaford, Midland et Tiffin: ports, améliorations, (sub.), 12730 et suiv.
Monnaie royale: (sub.) 1508, 1533.
Milice, (sub.): vivres et approvisionnements, 12759; collège militaire royal, 12762 et suiv.
Edifices du Parlement: améliorations, (sub.) 1547.
Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12697 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13936.
Musée Victoria: (sub.) 1550.
Saint-Boniface: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8968 et suiv.
Haney, M. J.: réclamation, (int.) 1806.
Chemins de fer: aide, 13960 et suiv.
Documents: dépôt des originaux, (débat sur mot. Borden) 1944.
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique: bill (n° 16), 3e l., 2001.
Chemins de fer: billets, bill (n° 90), 1ère l., 2555; 2e l., 5470.

REID, John Dowsley.—*Suite.*
Chemins de fer et Canaux: exposé général par l'hon. M. Graham, (observ.) 4652 et suiv.
Pont de Hillsborough: construction, (int.) 2838.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3047 et suiv.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.) 3075 et suiv.
Sauvetage: primes, postes, (sub.) 3078 et suiv.
Yacht de M. J. D. Reid, député: réparé aux frais du pays, article du "Free Press", d'Ottawa, (dénégation) 10240.
Bobcaygeon: barrage, (projet de résol. Hughes) 3101 et suiv.
Brantford: édifice public, (sub.) 7824 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3116 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3127 et suiv.
Chutes Kananaskis: concession de pouvoir hydraulique, (int.) 3146.
Terres indienens: vente à New-Westminster, (int.) 3147.
Comptes publics: comité (appel de ses décisions, débat sur mot. Blain) 3196 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3264 et suiv.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3409 et suiv.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 4), 2e l., 3528.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3948 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7840 et suiv.
Réserve indienne dans le voisinage de New-Westminster: nom, étendue, etc., (int.) 3990.
Côteaux aux Cyprès: dévastation des bois qui les couvrent, (int.) 3993.
Conserves alimentaires: inspection, respect de la loi, (int.) 3998.
Documents: dépôt des originaux devant les comités, (int.) 4680; détention par les députés, (observ.) 4860.
Soumissions: formalités de dépouillement, (observ.) 4900 et suiv.; amend. 4903, rejeté, 4934.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5096 et suiv.
Barrage flottants: bill (n° 49), en comité, 5698 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5766 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5877 et suiv., distribution aux députés, (observ. sur int. Borden) 6157 et suiv.
Pêche: privilèges des concessionnaires dans la Colombie-Anglaise, (int.) 5902.
Canal de Lachine: reconstruction des murs en talus, (sub.) 5916 et suiv.
Canal des Galops: (sub.) 5923.
Canal Rideau: améliorations, (sub.) 5943 et suiv.
Terres fédérales: vendues à J. W. Patterson, en Colombie-Anglaise, (int.) 6274.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), comité, 6509 et suiv.
Compagnie d'assurance "Pacific-Coast", contre l'incendie, bill (n° 40), comité, 6512 et suiv.

REID, John Dowsley.—*Suite.*
Gilmore, Edith May: bill (n° 164) pour lui faire droit, 1ère l., 8772; 2e l., 9015; comité et 3e l., 10979.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité, 7196 et suiv.
Steamer *Montcalm*: collision, dépêche de la "Gazette", de Montréal, (observ.) 8470.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), comité, 7221 et suiv.; 3e l., 7598 et suiv.
Intercolonial: retard des trains express des provinces maritimes, (int.) 9020; entretien, (sub.) 10714.
Montréal: achat de ciment par la commission du port, (int.) 7861.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: bill (n° 153), en comité, 8961 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10862 et suiv.
Côté, Thomas: dépenses, pièces justificatives, (sub.) 11666 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, 12147 et suiv.
Elections: listes d'électeurs: bill (n° 115), comité, 13591 et suiv.

RIVET, Louis Alfred Adhémar, *Hochelaga.*
Barrières de péage: abolition, (projet de résolution Monk), débat, 3591.
Service civil: commission, distribution de son rapport aux députés, (débat sur int. Borden) 6171 et suiv.
Compagnie d'assurance anglo-canadienne : bill (n° 126) pour en changer le nom et le siège social, comité et 3e l., 8092.

ROBITAILLE, Lorenzo, *Comté de Québec.*
Alcool: méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 852 et suiv.; emploi de l'alcool pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4018.
Chutes Montmorency: mur de revêtement, dimensions, (int.) 13034.
Distillerie Corby: déficit, (int.) 13034.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau), débat, 943 et suiv.
Distillerie Gooderham & Worts: déficit, (int.) 13035.
Langue française: au Parlement, article du "Soleil," (observ. sur explic. Lavergne) 1259.
Travail: heures de travail des maçons, à Québec, (int.) 11319.
Barrières de péage: abolition, (projet de résol. Monk), débat, 3578.
Expositions: (sub.) 11122 et suiv.
Montréal et Québec: ports, combien d'argent dépensé depuis cinquante ans pour améliorations? (int.) 3610; (mot. pour doc.) 4005.
Comté de Québec : dépenses du Gouvt., (int.) 3999.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4699 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7310 et suiv.; 7323 et suiv.
Statuts refondues de 1906: quand le dernier volume de la version française sera-t-il imprimé et publié? (int.) 7317.
Viandes et conserves: bill (n° 149) pour modifier la loi, 3e l., 7587 et suiv.

ROBITAILLE, Lorenzo.—*Suite.*
Immigration: inconvénients du régime des primes, (observ.) 7813.
Québec: pont, enquête, noms des jurés du coroner, (int.) 8370; administrateur responsable, président et ingénieur de la compagnie du pont, avant l'effrondrement, (int.) 8560; rapport de la commission du pont, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14068 et suiv.; compagnie du pont et de chemin de fer, bill (n° 217), comité, 14171.
Ferme expérimentale: établissement dans le district de Québec, lettre de la Chambre de commerce de Québec à cette fin, (int.) 8569.
Hunter, M., sous-ministre des Travaux publics: paroles blessantes à l'adresse des Canadiens-français, (question de privilège) 8861.
Elections: la politique provinciale doit marcher de pair avec la politique fédérale, paroles de l'hon. M. Fisher, au sujet des prochaines élections provinciales, (int.) 9268.
Grandes-Piles: chaussée du barrage, montant voté, (int.) 13716.
Imprimerie de l'Etat: nomination d'un surintendant français, (int.) 13035.
Travaux publics: ministère, nouvelles nominations, (int.) 13719.

ROCHE, WILLIAM, *Halifax.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 280.

ROCHE, WILLIAM J., *Marquette.*
Arpentages, (sub.) 10465 et suiv.
Réserve de la montagne du Dauphin: squatters, décision à leur égard, (int.) 183.
Réserve forestière au lac à la Tortue, impossible d'en établir une, (débat sur observ. Schaffner) 8017.
Coupes de bois: permis accordés aux propriétaires de scieries en 1906, (int.) 187 et refusés à d'autres, (int.) 2251; coupes concédées de 1878 à 1896, (int.) 2637; concessions au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2707 et suiv.
Discours du trône: adresse (débat) 506.
Revenu de l'Intérieur: résolution des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10007 et suiv.
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9), comité, 789 et suiv.
Brandon: édifice public, (sub.) 8917.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8918.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1112.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8984 et suiv.
Yorkton: édifice public, (sub.) 9008.
Centre urbain: établissement dans le Nord-Ouest, (int.) 1171.
Compagnie Massey-Harris : remise de droits, (int.) 8837.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10202 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1228 et suiv.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937 et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11422 et suiv.
Manitoba: bureau de poste sur un emplacement de ville, (int.) 1403; extension des frontières, quand le projet de loi à ce sujet sera-t-il déposé? (int.) 7867.

ROCHE, William J.—*Suite.*
Graines de semence: distribution, (sur int. Sifton) 1429, (sub.) 2874 et suiv., par l'entremise de M. Leech, (int.) 3151, 3269.
Immigration: agents, (sub.) 10336, 10427 et suiv., 10449 et suiv.
Comptes publics: séances du comité, (int. Reid) 1499.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg: (sub.) 10458 et suiv.
Terres fédérales : appointements, (sub.) 10526 et suiv., bill (n° 181), 2e l., 11723 et suiv.; comité, 11993 et suiv.
Lord Selkirk: ses terriers et papiers, qui les a? (int.) 1751.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13080 et suiv.
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1786 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre: extinction du titre, (int.) 2004; aliénation de terres par les Indiens de cette réserve, (int.) 2300.
Chemin de fer transcontinental: déclaration sur les gages, pour services médicaux, (int.) 2008.
Lac Porter: canal, (sub.) 11825 et suiv.
Chambre des communes: procès-verbaux de 1902 à 1906, (mot. pour doc.) 2896.
Grains: inspection et vente: bills (n° 188 et n° 203), comité, 13876-13888.
Viande: désossée congelée, importation prohibée en Angleterre, (int.) 3344.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10074 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3965.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13447.
Terres fédérales: vendues au Nord-Ouest, (int.) 3986-87-88.
Garthley: quai, construction, (int.) 3996.
Indiens: de la réserve Saint-Pierre, élection d'un chef, avis au gouvt., (int.) 8369.
Poisson: importation de l'Ouest, (int.) 4410.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12592 et suiv.
Saint-Boniface: édifice public, construction, (int.) 4415, 6270.
"Graphite": publication, coût total, (int.) 5296.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5994 et suiv.
Buffles: achat d'un troupeau, (int.) 6057.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6112 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6640 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, (observ. sur int. Lake) 7997 et suiv.
Houille: expédition, dans les charbonnages, (débat sur observ. McLean) 8109.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8391 et suiv.; amendement, 8459; 2e l., 9100, 12353 et suiv.; comité, 13572 et suiv., 13658 et suiv.; (débat sur explication Jackson) 13800 et suiv., 13923.
Dragueur "Montague": réparations, (int.) 8559.

ROSS, Duncan, *Yale-Caribou.*
Chemin de fer central de la frontière à Kamloops et à Caribou: compagnie du, bill (n° 36), 1ère l., 629; 2e l., 1102; comité et 3e l., 2434.
Affaires indienens: (sub.) 654.
Obstruction : (débat sur observ. Owen) 10390.
Chemins de fer: aide, 13954 et suiv.
Immigration: mesures à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (débat sur projet de résol. Smith) 759 et suiv.; immigration japonaise au Canada, (débat sur mot. Borden pour doc.) 887 et suiv.; abolition des primes, (déb. sur proj. de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2145; immigration chinoise, bill (n° 184), pour modification, comité, 11273 et suiv.
Chemin de fer d'Edmonton-Dunvegan et Colombie-Anglaise; compagnie du : bill (n° 38), 1ère l., 783; 2e l., 1102, comité et 3e l., 2434.
Chemin de fer de Kamloops au pas de la Tête-Jaune, compagnie du: bill (n° 39), 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité et 3e l., 1964.
Irrigation: bill (n° 10), 2e l., 798 et suiv.
Compagnie des estacades flottantes des rivières Shuswap et Thompson: bill (n° 49), 1ère l., 923; 2e l., 1103, comité, 5645 et suiv., 5962; 3e l., 5762-63.
Tabac : tabac canadien, encouragement, (mot. Dubeau) débat, 942.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1218 et suiv., (débat sur mot. Borden, idem.) 1698.
Chemin de fer d'Ashcroft-Baskerville et Fort-George; bill (n° 58), 1ère l., 1336 ; 2e l. et comité, 1528; comité et 3e l., 2434.
Réserve de Metlakatla: proposition d'achat par le G.T.-P., (mot. pour dic.) 1573.
"Natal Act": sanction refusée par le lieut. gouv. (observ.), débat, 1811 et suiv.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur observ. Lake) 2372 et suiv., 2463 et suiv.
Colombie-Anglaise : recettes provenant de cette province, (int.) 3562.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ) 3920.
Compagnie d'assurance dite "Occidental Fire Insurance Company": bill (n° 131), 1ère l., 5568; 2e l. et comité, 8090; comité et 3e l., 8726.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8573 et suiv.; comité, 12474 et suiv.
Paiement des employés de l'Etat: retard, (débat sur observ. Fowler) 10502 et suiv., 13918.
Terres fédérales: bill (n° 181), 2e l., 11730 et suiv.

SCHAFFNER, Frederick Laurence *Souris.*
Arpentages: (sub.) 10485; partie de la montagne à la Tortue, réservée pour former township, (int.) 10485.
Manitoba: frontières, extension, (mot. pour doc.) 884.
Immigration: agents, (sub.) 10339 et suiv.
Terres fédérales: terrain forestiers accordés dans l'Ouest, désignation, etc., (mot. pour doc.) 884; terres du Manitoba appar-

SCHAFFNER, Frederick Laurence.—*Suite.*
tenant à l'Etat, (int.) 1341; bill (n° 181); 2e l., 11684 et suiv.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1422; grains du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13197 et suiv.; 13885 et suiv.; bill (n° 203), idem, 13878 et suiv.
Tabac: interdit aux jeunes gens: bill (n° 173), 2e l., 11219.
Piscifacture: au lac Winnipeg, (int.) 1750; à Selkirk et à Berens, résultats, dépenses, (int.) 3355.
Winnipeg: hôpital pour les membres de la troupe permanente, (sub.) 11503 et suiv.
Dragage: fleuve Saint-Laurent et port de Montréal, (int.) 1750, (mot. pour doc.) 2253.
Chemins de fer: construction projetée, d'un point de l'Ouest à un point de la baie d'Hudson, (mot. pour doc.) 1756; bill (n° 6), 2e l., 3486.
Lac Pélican, Man.: débouché, dragage, (int.) 2012.
Pêche: du poisson blanc, par remorqueurs dans lac Winnipeg, (int.) 2477.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2748 et suiv.
Bois: coalition des marchands de bois, commission d'enquête à ce sujet, rapport, (int.) 3083.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7851.
Steamer *Lady of the Lake*: achat par le gouvt., (int.) 3560.
Champ de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4706 et suiv.
Squatters: évincés des réserves forestières, (observ.) 4938.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6596 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8919 et suiv.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8941 et suiv.
Lac à la Tortue: établissement d'une réserve forestière, impossible, (observ.) débat, 8010 et ssuiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8590 et suiv.
Terres fédérales: titre de la moitié de la section 24, township 1, rang 27 à l'ouest du 1er méridien, délivré à W. H. Nolan, (int.) 8570.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8987 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8782 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), en comité, 12100 et suiv., 12543 et suiv.; amend., 12543, rejeté, 12574.

SCHELL, Jacob T., *Glengarry.*
Chemin de fer transcontinental: construction, soumissions, (mot. pour doc.) 623.
Dragage: adjudications, et coupes de bois, (débat sur observ. Taylor) 7445 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10682.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11958 et suiv.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13930 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13967.
Récoltes: transport, aide, (sur mot. Foster pour doc.) 2263 et suiv.
Canal Welland: éclairage, etc., (sub.) 12811 et suiv.
Port-Colborne: élévateur, travaux (sub.) 12836.

SCHELL, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Compagnie dite "Canada Wheather Insurance Company": institution civile, bill (n° 37), 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité, 5292, 5393; 3e l., 5394.
Sénat: modification de sa constitution, (débat sur projet de résol. McIntyre, Miller et Lewis) 1614 et suiv.
Intercolonial: (sub.) 10682 et suiv.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4753 et suiv.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11365 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5866 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13232 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6226 et suiv.

SIFTON, hon. Clifford, *Brandon.*
Budget: exposé budgétaire, (débat) 5570 et suiv.; allusion à la ligne "All-Red", 5570 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13065 et suiv.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (int.) 1405.
Chemin de fer de Brockville à Ottawa: meilleure correspondance à établir entre convois, (int. Taylor) 1492.
Coupes de bois: concessions au Nord-Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2688 et suiv.
Compagnie impériale des pulperies, de Winnipeg: l'h. Clifford Sifton directeur-gérant, article du "Star", de Montréal, (dénégation) 3712.

SINCLAIR, John H., *Guysborough.*
Pêcheries: bill (n° 29) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 528; bill (n° 31), idem, 1ère l., 583; 2e l., 5473; comité, 5473; amendes pour infractions à la loi des pêcheries, (mot. pour doc.) 1574; création d'un comité permanent des pêcheries, (projet de résol.), débat, 1758 et suiv.; inspection et garde des pêcheries, (sub.) 6042 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10792.
Navires: immatriculés, données statistiques, (int.) 2890.
Intercolonial: études d'un tracé, de Moncton ou Amherst à Truro, (sub.) 13403.
Cabotage: abolition, (motion retirée) 2895.
Compagnie dite "Gold Dredging Company": permis à elle accordés pour dragage, (int.) 12290.
Douanes: bill (n° 194), comité 12587.
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3062 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 183), comité, 13501 et suiv.
Capitaines et seconds de navires: examen, (sub.) 3077.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3137 et suiv.
Débats: compte rendu officiel des, coût moyen par colonne, (int.) 3607.
Elections : provinciales, intervention du gouvt. fédéral, (sur int. Foster) 3822.
Phares: salaires des gardiens, (sub.) 4958.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6926 et suiv.
Postes: recettes seraient diminuées de combien par suite de l'établissement de la petite poste à un sou? (int.) 8776.

SINCLAIR, John H.—*Suite.*
Pavillon anglais: de quel droit le hisse-t-on sur les navires marchands inscrits au Canada? (int.) 13420.

SLOAN, William, *Comox-Atlin.*
Chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 15), 1ère l., 365; 2e l., 706; comité et 2e l., 1527.
Immigration: mesures à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (débat sur projet de résol. Smith) 752 et suiv.
Compagnie dite "Western Rivers and Improvement Company": bill (n° 55), 1ère l., 1153; 2e l. et comité, 1528.
Yukon: télégraphe, inefficacité, (int.) 2005; y aura-t-il appel de deux décisions de la cour suprême défavorables à la couronne? (int.) 10797.
Pêcheries: sur le Pacifique, surveillance, (int.), 2006.
Phares: sur côte du Pacifique, salaires des gardiens, (int.) 2006.
Chemin de fer de l'Est de l'île de Vancouver: compagnie, institution civile, bill (n° 87), 1ère l., 2243; 2e l., 2435; comité et 3e l., 4408, 4733; amendements du Sénat, 6471.
Phoques: chasse dans l'Océan Pacifique, (observ.), débat, 4090 et suiv.

SMITH, Ernest D., *Wentworth.*
Convention: entre la France et le Canada, droits maxima et minima, (int.) 186.
Entrepôts frigorifiques: construction, aide, (int.) 249.
Musée Victoria: (sub.) 1558.
Fruits: non empaquetés, combien de jours consacrés à l'inspection pendant la dernière saison? (int.) 3088.
Milice et Défense: fournitures, (mot. pour doc.) 3152.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6) pour la modifier, 2e l., 3465 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3652 et suiv.; comité, 3729.
Aliments: falsification, (int.) 4580.
Budget: exposé budgétaire, débat, 5609 et suiv., 5622 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5997 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ.) 6486 et suiv.

SMITH, George, *Oxford-nord.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 425.
Ecoles techniques: établissement, (débat sur mot. Guthrie pour comité d'enquête à ce sujet) 2967.

SMITH, Ralph, *Nanaïmo.*
Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11573 et suiv.
Immigrants: polonais en détresse à Saint-Thomas, Ont., (int.) 589.
Spratte, Hattie: bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 10361; 2e l., comité et 3e l., 10979.
Ouvriers: conflits, application de la loi de 1907, depuis 1er décembre, (mot pour doc.) 628.
Rentes viagères d'Etat: établissement en faveur des vieillards, bill (n° 120), 3e l., 12657 et suiv.

SMITH, Ralph.—*Suite.*
Immigration: moyens à prendre pour restreindre l'immigration orientale, (projet de résol.), débat, 725 et suiv.; (débat sur mot. Borden) 2161; bill (n° 135) pour modifier la loi, en comité, 6753 et suiv.; immigration japonaise, lois à ce sujet, désavouées? (int.) 6956.
Immigrants: inspection sur les bateaux qui les amènent, (int.) 1342.
Terres fédérales: appointements, (sub.) 10545 et suiv.
Steamers: service; subvention: entre le Canada et l'Australie, (int.) 1342.
Stations navales d'Esquimault et d'Halifax: prise de possession, effectif des garnisons, etc., (int.) 1346.
"Natal Act", C.-A., sanction refusée par lieut.-gouv. Dunsmuir, (int.) 1805; (mot. pour doc.) 2253.
Mines: concessions d'après règlements d'avril 1907, (int.) 2484.
Vieillards et pauvres méritants: pensions de retraite, (débat sur projet de résol. Pringle) 2509.
Milice: exercices annuels, (sub.) 5998
Chemins de fer: bill (n° 187) établissant journée de huit heures pour expéditeurs et télégraphistes sur chemins de fer du Canada, 1ère l., 7167; 2e l., 10486.
Pêcheries: de la Colombie-Anglaise, difficultés survenues entre le gouvt. et la province, projet de règlement, (int.) 7172.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7342 et suiv.
Japonais: projet d'un établissement au Nord-Ouest, (int.) 7542.
Grève aux usines de poêles Buck, à Brantford, (int.) 9456.
Transcontinental: accidents, enquête sur cause de l'accident de Kénora, (int.) 11141.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11942 et suiv.

SPROULE, Thomas S., *Grey-est.*
Arpentages et inspections: (sub.) 11623 et suiv.
Immigrants: indigents, aide, (int.) 448.
Irrigation: bill (n° 10), 2e l., 797; comité, 990 et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11625 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 822 et suiv.
Accise: inspecteurs, (sub.) 846 et suiv.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1023 et suiv.
Documents: (débat sur mot. Ames pour doc. originaux) 1191 et suiv., 1240 et suoiv.; sur mot. Foster, idem, 1850.
Immigration: abolition des primes, (débat sur projet de résol. Cockshutt) 1352 et suiv.; immigration japonaise, restriction, (débat sur mot. Borden) 2133 et suiv.
Graines de semence: distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1417, (int.) 1808, (sub.) 2872 et suiv.; achat, payable en trois ans, débat sur mot. Lake) 3026.
Viandes et produits alimentaires: (int.) 1566 établissements, inspection, (mot. pour doc.) 1757.
Assurances: bill (n° 42), 2e l., 1810.
"Nal Act": sanction refusée par lieut.-gouv., (débat sur observ. Ross) 1827 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Récoltes : transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2260 et suiv., (observ. sur explic. de M. Pringle au sujet d'un fait personnel) 2393
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2325 et suiv.
Intercolonial: ingérence des employés dans la politique municipale, (int.) 2389, 2986.
Fruits: appointements de M. Smith, inspecteur, (int.) 2481, (mot. pour doc.) 2487; marquage des fruits, loi y relative, (observ. Blain) 2852 et suiv .
Terres fédérales: retirées de la vente, depuis 1896, (int.) 2482, (mot. pour doc.) 2896.
Québec: pont, garantie de l'Etat, (int.) 2482.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2888.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.) 2911 et suiv.
Employés publics: ingérence dans la politique municipale, (observ.) 2993, *(voir* aussi à ce sujet " Intercolonial, lettre 2 J).
Steamer brise-glace: pour détroit de Northumberland, (sub.) 3065 et suiv.
Chambre des communes: (mot. McLean pour modifier règle 38) 3095; feuilleton de la Chambre, défaut de concordance dans les textes anglais et français, (observ.) 7059, 7174.
Bobcaygeon: barrage, (projet de résolution Hughes) 3102 et suiv.
Marine marchande: bill (n° 2) pour modifier loi y relative, 2e l., 3129 et suiv.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur projet de résol. Blain) 3188 et suiv., 3208 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3296 et suiv., 3307 et suiv.
Rivières navigables: enlèvement d'obstacles, (sub.) 3327.
Marées: observation, (sub.) 3329.
Belleville: compagnie du port, bill (n° 20), en comité, 8953 et suiv.
Bétail: salaires et frais d'inspection, (sub.) 3333 et suiv.
Commerce : impression des relevés, (débat sur observ. Foster) 10200.
Chemin de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3495.
Petit-Rocher: quai, (observ. sur int. Taylor) 10185 et suiv.
Barrières de péage: abolition, (projet de résol. Monk), débat, 3578.
Nepawa: édifice public, (sub.) 8942 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3761 et suiv., 3943 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8989 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3775.
Yukon: exploitation des placers, bill (n° 150), 2e l., 8880 et suiv.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans; (projet de résol. Oliver), observ., 3907 et suiv., 3976 et suiv.
Alcool: emploi pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4033 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*
Banques: revision de la loi des, (projet de résol. Pringle) 4442 et suiv.
Champs de bataille nationaux, achat; bill (n° 111), comité, 4593 et suiv., 4696 et suiv.; 3e l., 4719 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., 4724 et suiv.
Chemin de fer de l'est de l'île de Vancouver; bill (n° 87), comité, 4733.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, bill (n° 109) à cette fin, comité, 13230 et suiv.
Coopération: bill (n° 5): 2e l., 4746 et suiv.
Bureau astronomique du Dominion: appointements, (sub.) 10206 et suiv.
Rentes viagères d'Etat: établissement, (débat sur projet de résolution Fielding) 4889 et suiv.
Différends industriels: intervention du professeur Short, (int.) 4965.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5239 et suiv.
Orangistes: employés en moins grand nombre que les catholiques au Sénat et à la Chambre des communes, (observ. et explic.) 5260.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5281 et suiv.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5331.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes, noms, salaires, croyance religieuse, etc., (int.) 5427, (mot. pour doc.) 5720.
Institut des architectes du Canada: institution civile, comité, bill (n° 88), 5613 et suiv.
Barrages flottants: bill (n° 49), en comité, 5653 et suiv.
Immigrants: des agents ont-ils reçu ordre d'accepter tous les immigrants, sauf ceux de la pire classe ? (int.) 5733.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5878 et suiv., distribution aux députés, (débat sur int. Borden) 6167 et suiv.; enquête par le juge Cassels, (débat sur observ. Borden) 7762.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 6026 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, (débat sur projet de résolution Foster) 6132 et suiv.
Voies et moyens: comité, 6219, 6232.
Chevaux et bêtes à cornes importés des Etats-Unis comme étant de pur sang, mais qui ne le sont pas, le Gouvt. a-t-il l'intention de mettre fin à cette fraude ? (int.) 6272.
Steamers: service entre Canada et France: bill (n° 145) à cette fin, comité, 6707 et suiv.
Immigration: bill (n° 135) pour modifier la loi, comité, 6737 et suiv.
Tabac : remaniement des droits, bill (n° 143), comité, 6787 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6898 et suiv.
Chemins de fer, aide, 13953 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8951 et suiv.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8968 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Traité avec les Etats-Unis, concernant la frontière et les pêcheries, signature, (int.) 6945, 7058.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6962 et suiv.
Porcs: abattage, (débat sur observ. Blain) 13753.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7076 et suiv.
Conserves alimentaires: bill (n° 147) pour abroger l'ancienne loi y relative, comité 7197. et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: bill (n° 149), en comité, 7221 et suiv; 3e l., 7565 et suiv.
Inspection et vente: bill (n° 148) pour modifier la loi y relative, en comité, 7227 et suiv.
Bassins de radoub: construction, encouragement, bill (n° 119), en comité, 7240 et suiv.
Mackenzie, Wm.: fonctions, (int.) 7320.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 7799 et suiv.
Tracadie: lazaret, (sub.), discussion sur construction d'édifices publics, 7537 et suiv.
Pêche: dans la rivière Matane, est-ce aux autorités provinciales ou fédérales qu'appartient le droit d'accorder des permis, etc., (int.) 7805.
Doukhobors: en détresse à Yorkton, (débat sur int. Lake) 8002.
Collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154), en comité, 8032.
Compagnie du pont de Belleville à Prince-Edouard: bill (n° 20), comité, 8034 et suiv.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), comité, 8041; 8963 et suiv. 9499.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 8042.
Hamilton: salle d'exercices, (sub.) 8058.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8141 et suiv.
Sir Charles Fitzpatrick: délégué à la conférence de La Haye ? (int.) 8687.
Emerson: édifice public, (sub.) 8936.
Compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), comité, 9157 et suiv., 9912 et suiv.
Election de Stanstead: destruction de certaines pièces du dossier, (débat sur observ. Borden) 9266.
Débats: compte rendu officiel, distribution d'un plus grand nombre d'exemplaires, (débat sur observ. Bergeron) 9566 et suiv.
Employés publics: leur nomination ne devrait être fondée que sur le mérite, la bonne conduite et la compétence, (débat sur observ. Foster) 9599.
Yukon: administration, (débat sur observ. Foster) 10086 et suiv.; 10116 et suiv.; moralité, accusations de M. Pringle, (int.) 11212.
Traité anglo-américain: (motion pour doc.) 10603.
Intercolonial: (sub.) 10629 et suiv.
Milice: exercices annuels, (sub.) 10785 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: frais des causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10870 et suiv.
Compagnie de colonisation et de terrains de la rivière de la Paix: (observ. Hughes), débat, 10915 et suiv.
Bibliothèque du Parlement: (sub.) 11012.
Expositions: (sub.) 11121 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—*Suite.*

Tabac: interdit aux jeunes gens, bill (n° 173), 2e l., 11224.
Immigration: chinoise, bill (n° 184) pour modifier loi, comité, 11275 et suiv.
Billets fédéraux,: émission, bill (n° 159), comité, 11325 et suiv.
Terres détenues en vertu du système Torrens: fonds, (observ. sur demande de renseignements par M. Foster) 11454.
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, comité, 11471 et suiv.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11522 et suiv.
Ciment: (sub.) 11811 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11934 et suiv., comité, 12116 et suiv.; 12129 et suiv.; 12226 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, 12041 et suiv., 12097 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 118), 3e l., 12214.
Rentes viagères d'Etat: en faveur des vieillards, bill (n° 120), 3e l., 12658.
Grains: du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13203 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13909 et suiv.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14149 et suiv.

STANFIELD, John, *Colchester.*

Arpentages, (sub.), 10467 et suiv.
Dragage: à Tatamagouche, (int.) 12289.
Hunter, Henry C.: emploi, (int.) 1345.
Manitoba: extension des frontières, (observ.) 13458.
Intercolonial: retard d'un convoi à Tatamagouche, (int.) 1345; atelier de locomotives à Truro, (int.) 2008; inégalité d'appointements des commis et facteurs, (int.) 3087; embranchements, d'Oxford à Pictou, de Pictou à l'usine Copper Crown, de Moncton à Pictou, (int.) 11258, 11259-11260; gare de Pictou, trottoir, (int.) 11318; traverses, livraison, (int.) 12655.
Pictou: bureau de poste, construction, (int.) 11027.
Canso: nomination d'un successeur au Dr Brine comme officier de santé du port, (int.) 1802.
Port-South-Bar (Cap-Breton): navires y ayant fait escale, de 1905 à 1907, douanier, (int.) 9715.
Steamer *Montcalm*: (sub.) 1978.
Port-Mulgrove, N.-E.: quais, sont-ils propriété de l'Etat ? (int.) 9718.
Westport, N.-E.: nouveau sifflet à vapeur, installation, (int.) 9718.
Dépêches: transport dans le comté de Colchester, (int.) 3087, 3346; échanges entre le Canada et les autres pays, quantité, (int.) 13290.
Intercolonial, (suite): (sub.), agrandissements à Truro, 12848; améliorations à Amherst, 12851.
Chemins de fer, projetés: entre Truro et autres points, explorations, (int.) 3087.
Louisbourg: entrepôt frigorifique, coût, garde, etc., (int.) 4583.
"Midland Times," de Truro, paiements à lui faits, (int.) 3349.
Hunter, Henry C.: employé, participation à une élection, (int.) 3351.
Steamers de l'Etat: noms des capitaines et matelots, (mot. pour doc.) 3356.

STANFIELD, John.—*Suite.*
Douanes: inspecteur en chef, fonctions, (int.) 3551.
Remorqueur *D. H. Thomos* : subventionné par le Gouvt., (int.) 8572.
Truro: salle d'armes, améliorations, (int.) 3556.
Général: grade de, combien d'officiers de la force permanente en Canada l'ont reçu ? (int.) 5301.
Cabotage: dans les eaux canadiennes, par navires norvégiens construits en territoire anglais, est-il permis? (int.) 6521.
Elections: ingérence de fonctionnaires, (débat sur observ. Fowler) 6964 et suiv.
Intercolonial (suite): la situation des employés a-t-elle été modifiée quand l'embranchement de Pictou a été rattaché à la section Sydney-Oxford ? (int.) 13417.

STAPLES, William D., *Macdonald.*
Arpentages: (sub.) 10468 et suiv.
Céréales: commission des, rapport, (int.) 188, 632.
Terres fédéales: appointements, (sub.) 10585 et suiv.; bill (n° 181), 2e l., 11737 et suiv.; comité, 12110 et suiv.
Poteaux de clôture: coupe, pétition demandant l'abolition de l'honoraire, (int.) 10750.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 401.
Immigration: agents, (sub.) 10352 et suiv.
Rivière Rouge: snag-boat, dépenses, (int.) 590, 924.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13231 et suiv.
Recensement et statistique: (sub.) 13529.
Wood, David, emploi, (int.) 590.
Expositions: (sub.) 13538 et suiv.
Grains: du Manitoba: bill (n° 188), comité, 13191 et suiv.; 13875 et suiv.; inspection et vente des grains, bill (n° 203), comité, 13704, 13880 et suiv.
Affaires indiennes: (sub.) 657.
Expositions: (sub.) 11131 et suiv.
Winnipegosis: dragage du chenal, (sub.) 12750.
Réserve indienne du lac du Cygne: acquisition, (int.) 719.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg: (sub.) 10458.
Immigrants: à Teulon, soin, (int.) 924.
Immigration: agents, (sub.) 10425 et suiv., 10453 et suiv.
Indiens. (sub.) 13370 et suiv.
Graines : de semence, distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1412, (sub.) 2869 et suiv., 13538.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10030.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2786 et suiv.
Bétail: canadien pur-sang, droit de 100 sur exportation aux Etats-Unis, (sur observ. Henderson) 2867.
Ciment: fourniture par A. E. Walberg, (int.) 3344.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13455.
Walberg, E. A.: entreprises à lui adjugées, (int.) 3995.

STAPLES, William D.—*Suite.*
Smith, O. B., de Winnipeg, emploi, (int.) 4965.
Pénitenciers: (sub.) 5773 et suiv.
Cuivre: importation, de 1905 à 1907, (int.) 6517.
Emerson: édifice public, (sub.) 8934 et suiv. et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6676
Immigration: dépôt d'East-Selkirk, (int.) 6701.
Neepawa: édifice public, (sub.) 8940 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8949 et suiv.
Lac Playgreen: bail, les dépenses prévues par les locataires n'ont pas été faites, (int.) 6701.
Steamer *Lady-of-the-Lake* : quels hommes d'équipage touchent un salaire pendant l'hiver ? (int.) 6702.

STEWART, Robert, *Ottawa.*
Chemin de fer British Yukon: compagnie du, bill (n° 21), 1ère l., 449; 2e l., 668; comité et 3e l., 3759-60.
Hôtel du Grand-Tronc à Ottawa: vente d'un emplacement, bill (n° 89), comité, 12674.
Canal de Montréal-Ottawa et baie Georgienne: bill (n° 47), 1ère l., 923; 2e l., 1103; comité, 3760, 3763, 3943, 4397; 3e l., 4398.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5342.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11917 et suiv.; comité, 12148 et suiv., 12800.
Voies et moyens: comité, 6212.
Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14255.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) 7136 et suiv.
Compagnie dit "General Chemical Company" : brevets, bill (n° 174), 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Cameron, Catherine Ann: bill (n° 175) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Paulding, Ada Katwrah Stewart: bill (n° 176) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Alexander, Mary: bill (n° 177) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.

SUTHERLAND, hon. Robert Franklin, (Orateur), *Essex-nord.*
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 1; convention entre la France et le Canada, 6; commission d'économie interne, 8.
Elections: contestées, certificats reçus, 1; élection partielle, (York-centre) 1058 ; (Nicolet) 1335; (Huron-sud et Stanstead) 2632.
Vacances: de sièges, 1; 592, 922.
Députés: nouveaux, 3, 705, 923 ; présentés, 705, 923, 1481, 2632, 2885.
Discours du trône: 3.
Débats: comité, 4e rapp., (débat sur mot. Monk pour le faire annuler), déc., 10733.
Discours du trône : adresse en réponse, (mot), débat, (déc. sur discours Clements) 209.
Emprunts temporaires: total, (déc. sur int. Monk) 247 et suiv.

SUTHERLAND, hon. Robert Franklin.—*Suite.*
Gananoque: service postal, (int. Taylor) 592.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 3) 2e l., (déc.) 600 et suiv.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (décision sur amend. Borker à mot. Dubeau) 957.
Immigration: abolition des primes, (débat sur mot. Cockshutt), déc., 1352 et suiv., 1399.
Comptes publics: comité des, dépôt des pièces originales, (déc. sur int. Bennett) 1483; appel de ses décisions, débat sur mot. Blain) 3196 et suiv., 3227, 3238.
Grande route de l'Etat: mal entretenue, (déc. sur observ. Talbot) 1808.
Manitoba: extension des frontières, débat sur projet de résolution Laurier, (déc.) 13481.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) déc. 2338 et suiv.
Documents: parlementaires, dépôt des originaux, (déc. sur int. Bennett) 2390; détention par les députés, (observ. Bennett), déc., 4862.
Récoltes: transport, aide, explic. de M. Pringle sur fait personnel, (déc.) 2392.
Dragage: dans la baie de Matchedash, explic. Bennett (déc.) 2469.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) déc., 2792.
Fruits: marquage, loi y relative, (débat sur observ. Blain) déc., 2864.
Chambre des communes: trop courtes séances, les mercredis, (déc. sur observ. Maclean) 2886.
Chemin de fer de Belleville à Hastings-nord, subventions, (mot. Northrup pour doc.), déc., 2909 et suiv.
Sanction royale: 3080, 3103, 5352, 5353, 6437, 6833, 11178.
Grains de semence: distribution dans l'Ouest emploi de M. Leech à cette fin, (déc. sur int. Roche) 3151.
Postes: arrangements avec les Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) déc., 3275.
Marine et Pêcheries: ministère, administration défectueuse, (débat sur observ. Foster et autres, (déc. sur emploi du mot ("tripotage") 4357.
Champs de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin; (dec. sur mot. Laurier pour 3e l.) 4717 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton: bill (n° 25), 3e l., (déc.) 4713.
Terres fédérales: bill (n° 181), comité, (déc.) 13017 et suiv.
Belleville: inondations, (déc. sur observ. Clements) 4945.
Indiens: vente de leurs terres, insinuations de M. Boyce, télégramme de M. Sifton, explication par M. Boyce, déc.) 14215.
Messages de Son Excellence: budget supplémentaire, 5352, 13133.
Terres fédérales: bill (n° 118), amend. Lake, 12576, rejeté, 12577.
Congrès interparlementaire de la paix, réunion à Ottawa en 1909, lettre du Sénat, (lecture) 14264.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (déc.) 5876; bill (n° 189), 2e l., déc., 11931; comité, 12229 et suiv.

SUTHERLAND, hon. Robert Franklin.—*Suite.*
Chambre des communes: employés, augmentation d'appointements, (déclaration) 14245 et suiv.
Approvisionnements de l'Etat: ne devraient être fournis que sur soumissions, projet de résol. Foster, (déc.) 6095 et suiv.
Québec: tricentenaire, réunion des membres du Sénat et de la Chambre des communes, pour délibérer sur mesures à prendre au sujet de la célébration du tricentenaire, (avis) 6336.
Dragage: adjudications, (débat sur int. Bennett) déc., 7069 et suiv., 7133 et suiv., 7257.
Viandes et conserves: bill (n° 149) déc., 7563 et suiv.
Postes: lenteur des services, (déc. sur observ. Armstrong) 7632.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) déc., 8143 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8325 et suiv., 12306 et suiv., 13913.
Ministre de la Marine et des Pêcheries: projet de résolution contre lui, tous les députés conservateurs sont sortis de la Chambre pour ne pas voter, article du "Soleil", (observ. Bergeron et Lavergne), déc., 8372 et suiv.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique: bill (n° 151), en comité, (déc.) 8522.
Hunter, M., sous-ministre des Travaux publics: paroles blessantes à l'adresse des Canadiens-français, (question de privilège par M. Robitaille, décision) 8861.
Langue française: pétition en faveur de l'usage de la langue française, lecture et observ. par M. A. Lavergne, (déc.) 9305 et suiv.
Rapports: adoption, procédure y relative, (déc. sur observ. Borden) 9317 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: transport de ses approvisionnements par des voies américaines, (déc. sur observ. Armstrong) 9455.
Grève aux usines de poèles Buck, (déc. sur int. R. Smith) 9456.
Tabac: bill (n° 173) amend. du Sénat, (déc. sur mot. Miller pour renvoyer ces amendements) 13701.
Lavergne, Armand, député de Montmagny: (démission) 9707.
Petit-Rocher: quai, (int. Taylor), déc. 10180.
Paiement des employés de l'Etat: (débat sur observ. Fowler) déc., 10502 et suiv.
Sénat et Chambre des communes: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10997-98 et suiv., 11010-11011.
Chambres mises à la disposition des députés: insuffisance, (observ. McLean) 10999 et suiv.
Sergent-d'armes, prévisions, (sub.) 11012.
Bibliothèque du Parlement, (sub.) 11012 et suiv.
Greffier de la couronne en chancellerie: dépenses casuelles, (sub.) 11016.
Coupes de bois: concessions, mensonges de M. Foster, (déc. sur explication Turriff) 11867 et suiv.
Service civil: bill (n° 189), comité, (explic.) 12115.
Prorogation, 14264, 14271.

TALBOT, Onésiphore Ernest, *Bellechasse.*
Chemin de fer d'Alberta-Nord-Ouest: institution civile, bill (n° 44) 1ère l., 923; 2e l., 1102; comité et 3e l., 2434.
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1062 et suiv.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 40.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1134 et suiv.
Chemin de fer Québec-Central: correspondance de ses trains avec ceux d'Halifax, (observ. sur int. Morin) 1494.
Elections fédérales, bill (n° 80) pour modifier la loi des, 1ère l., 1743.
Grande route de l'Etat : mal entretenue, (observ.) 1808.
Steamer "Montcalm": 1971 et suiv., 1995 et suiv.
Terrains houillers: 75 demandes faites par M. Talbot, article du "Citizen", (explication), 3711.
Marine et Pêcheries: ministère, comptabilité défectueuse, (débat) 4207 et suiv., 4380; appel au fanatisme de race, article du "Citizen", (explication) 4389.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5234 et suiv.
Employés: au Sénat et à la Chambre des communes; noms, salaires, nationalités, croyances, etc., (observ. sur mot. Sproule pour doc.) 5720 et suiv.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6473 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier, rép. à observ. Roche) 13453.
Caron, Arthur, et Théberge, Hubert: emploi, (int.) 11027.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique : aide, 13932.
Chemin de fer transcontinental-national: accidents, moyens à prendre pour les éviter, (int.) 7173.
Jeunes délinquants: bill (n° 190), comité, 13024.
Edifices publics : (observ. sur l'à-propos d'en construire, gare de Saint-Michel de Bellechasse) 7536.
Lévis: édifice public, (sub.), débat, 7651; rien de voté pour cette ville, (protestation) 11448 et suiv.
Montréal: hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 7772 et suiv.
Traité franco-canadien: retard du Sénat français à le ratifier, le gouvt. canadien demandera-t-il au gouvt. impérial de dénoncer l'ancien traité? (int.) 13293.
Service civil: commission du, (débat sur observ. Borden concernant son rapport) 7959 et suiv.
Documents publics: garde des, (débat sur observ. Blain) 8130 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, traitement du personnel et dépenses casuelles, (sub.), 9280; pensions pour services lors du soulèvement de 1885, (sub.) 9289; indemnités pour blessures, (sub.) 9289.
Langue française: pétition en faveur de l'usage de la langue française, (débat sur observ. Lavergne) 9306 et suiv.
Brochures: biographie de sir Wilfrid Laurier, reproduction du "Messenger", de

TALBOT, Onésiphore Ernest.—*Suite.*
New-York, et discours de M. Sproule aux orangistes, à Mount-Forest, distribution dans le pays, (observ.) 10852 et suiv.
Expositions: (sub.), 11094 et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11434 et suiv.
Ligne "All-Red": projet de résolution Laurier, (débat) 13108 et suiv.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13624, 13910.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14038 et suiv.

TAYLOR, George, *Leeds.*
Chemin de fer de Brockville à Ottawa, meilleure correspondance à établir entre convois, (observ.) débat, 194 et suiv., 451, (int.) 1486.
Comptes de l'Etat: en souffrance, (int.) 367.
Steamers *Hurona* et *Mongolian*: abordage, (int.) 373.
Gananoque: service postal, (int.) 592.
Chambre des communes: heure de clôture des séances, (débat sur projet de résol. Wright) 616 et suiv.
Impressions et papeterie: (sub.) 635.
Intérieur: (sub.) 645.
Forbes, hon. juge: nomination, (mot. pour doc.) 933, 1930, (int.) 2478; situation professionnelle et caractère de l'h. juge, (int.) 3992.
Marine et Pêcheries: personnel, (sub.) 1016 suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat: (sub.) 1081, 1103.
Petit-Rocher: brise-lames, (mot. pour doc.) 1347, 5980; 7446 et suiv., 10180.
Immigration: abolition des primes, (débat sur mot. Cockshutt) 1399.
Menzies, J. M. et col. Mathewson: emploi, (int.) 1404.
Graines de semence : distribution dans l'Ouest, (sur int. Sifton) 1421; achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3023 et suiv.
Monnaie Royale: (sub.) 1508.
Extincteurs: pour édifices de l'Etat, achat, (int.) 1572, (mot. pour doc.) 1757.
Récoltes: transport, aide, (débat sur mot. Foster pour doc.) 2274 et suiv.
Parc de la Côte-du-Major: vente d'une partie au Grand-Tronc, (résol. Pugsley) 2329.
Magee, hon. juge: causes entendues en 1905 et pas encore jugées, (int.) 2686.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2757 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: brise-lames, (mot. pour doc.) 2836.
Institutrices volontaires: services au Sud-africain, récompense, (int.) 2891.
Fleuve Saint-Laurent: barrage vis-à-vis de Cornwall, (débat sur mot. Gervais pour doc.) 3119.
Comptes publics: comité, appel de ses décisions, (débat sur mot. Blain) 3233 et suiv.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3260.
Bate, H. N., et Cie.: paiements faits à cette maison, (int.) 3348.
Edwards, W. C. et Cie.: paiements faits à cette maison, (int.) 3349.
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3508.

TAYLOR, George.—*Suite.*
Fusil Ross: baïonnettes, adaptation, etc. ? (int.) 3611.
Brise-glace *Montcalm*: coût, etc., (int.) 8837.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3768 et suiv.
Gananoque: gardien du phare, (int.) 8778.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3930 et suiv.
"Gazette", de Montréal: achat et démolition de son édifice, (int.) 4055.
Obstruction : (débat sur observ. Owen) 10393 et suiv.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de l'*Arctic*, débat, 4173 et suiv.
Champs de bataille nationaux; achat: bill (n° 111) à cette fin, 4567, 4704 et suiv.
Reinhardt, Paul: emploi, (int.) 10797.
Lac Saint-Pierre: fûts permanents, (sub.) 4951.
Phares: salaires et allocations des gardiens, (sub.) 4955.
Brantford: édifice pubic, (sub.) 7826 et suiv.
Drysdale, hon. juge: nomination, (int.) 4968.
Cigarettes: débat sur projet de résolution Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5344.
Chemin de fer transcontinental-national : coût de la division de l'Est, (int.) 5485.
Expositions: (sub.) 11084 et suiv.
Pénitenciers: (sub.) 5755 et suiv., 5774 et et suiv.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11425 et suiv.
Service civil: dépôt du rapport de la commission, (observ.) 5875 et suiv., distribution aux députés, (débat sur int. Borden) 6175; bill (n° 189), 2e l., 11935 et suiv.; comité, 12139 et suiv.
Canal Welland: jetées, (sub.) 5926 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: voilation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10004 et suiv.
Immigration: dépenses générales, (sub.), observ., 6009 et suiv.
Séances du matin: (débat sur mot. Laurier) 9950 et suiv.
Steamers et brise-glace de l'Etat : (sub.) 6025 et suiv.
Fusils Ross: nombre en usage, (int.) 6047.
Voies et moyens: comité, 6210, 6231.
Chemin de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'I.P.E. et de l'Intercolonial par le Chemin de fer Interprovincial: (débat sur projet de résol. Hughes) 6552 et suiv.
Dragage: adjudications (débat sur int. Bennett) 7072 et suiv., 7117 et suiv.; adjudications de dragage et coupes de bois, (observ.), débat, 7439 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7843 et suiv.
Recettes: des douanes et de l'accise, du 1er au 15 juin, 1907 et 1908, (int.) 11319.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat. (observ.), débat, 8002 et suiv.; documents publics, à ce sujet, garde des documents publics en général, (débat sur observ. Blain) 8133 et suiv.
Rapports: adoption, procédure y relative, (débat sur observ. Borden) 9321.
Préjugés: appels aux préjugés par le ministre de la Marine et des Pêcheries dans la province de Québec, (observ.) 10606 et suiv.

TAYLOR, George.—*Suite.*
Banques: bill (n° 160) pour modifier loi, 2e l., 11457 et suiv.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.), 11517.
Edifices publics: loyers, (sub.) 11526 et suiv.; à Ottawa, (sub.) 11551.
Compagnie des signaux de brume: paiements à elle faits, (int.) 12074.
Compagnie de carbure d'Ottawa, et Ths. L Wilson: paiements à eux faits, (int.) 12074.
Revue financière: (débat sur observ. Foster) 14146 et suiv.

TELFORD, Wm Patteson, *Grey-nord.*
Chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford: bill (n° 83) 1ère l., 1798; 2e l., 2142; comité et 3e l., 4408.
Intercolonial: prolongement vers les Grands lacs, (débat sur projet de résol. Emmerson) 2547.
Election: dans le comté de Grey: maculation des bulletins par le régistrateur, (dénégation) 11866.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5319.
Tabac: 435 résolutions contre l'usage du tabac par les jeunes gens, (observ.) 11865.

TEMPLEMAN, hon. William, *ville de Victoria, C.-A.*
Baleine: pêche dans la Colombie-Anglaise, (débat sur observ. McLean) 10757 et suiv.
Tabac: industrie du tabac canadien, encouragement, (int. Dubeau) 186, (débat sur mot. Dubeau) 955; amendes imposées aux fabricants, (int. A. A. Maclean) 379; droits d'accise, modification, (int. Monk) 588; timbres, (sub.) 847; remaniements des droits sur le tabac, (projet de résolution), débat 6397 et suiv.; bill (n° 143) à ce sujet, 1ère l., 6421; 2e l. et comité, 6770; 3e l., 6824; timbres noirs sur cigares en entrepôt, (int. Dubeau) 13013; droits perçus sur le tabac en 1908, (int. Henderson) 1372.
Saccharine: prescription d'un étalon, (int.) Macdonell) 366.
Commission géologique: yacht à Moose-Factory, usage, (int. Armstrong) 11790; service de la commission, (sub.) 12878.
Remèdes brevetés: bill à ce sujet, (int. Bergeron) 371, 631, 2688; (projet de résolution) 5171, 6500; bill (n° 146) à ce sujet, 1ère l., 6502; 2e l., 11063, 11213; comité, 13259; 3e l., 13264.
Force motrice: permis accordés pour exportation, (int. Foster) 376.
Immigration: chinoise, bill (n° 184), modification de la loi, comité, 11277 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: ministère, (sub.) 669; perception du rev. de l'int. à Port-Hope, (int. Ward) 928; violation des lois du revenu de l'Intérieur, (débat sur observ. McLean) 9977.
Mines: ministère, (sub.) 669.
Musée Victoria: spécimens, (sub.) 12878.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11797 et suiv.
Forages: pour trouver gaz, houille et petrole, (sub.) 13724.
Accise: inspecteurs, (sub.) 845; allocation provisoire à chaque préposé ne touchant pas plus de $1,000 de salaire, (sub.) 848.

TEMPLEMAN, hon. William.—*Suite.*
Expositions, (sub.): 11096 et suiv.
Douanes: perception des droits, (sub.) 848.
Combustible: valeur combustible des houilles et tourbes, recherches, (sub.) 14252.
Alcool: méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 851; emploi de l'alcool pour des fins industrielles, (observ. sur projet de résolution Bole) 4018.
Tourbières: exploitation, (int. Desjardins) 1168.
Marcoun, Frank: réclamation, (int. Clements) 1168.
Bateaux-posseurs: de Détroit à Belle-Isle et Windsor, compagnie, renouvellement de ses privilèges, (int. Clements) 2012.
Distillerie Corby: déficit, (int. Robitaille) 13034.
Distillerie Gooderham & Worts, déficit, (int. Robitaille) 13035.
Naufrages: enquêtes, (sub.) 3301 et suiv.
Ecoles polytechniques: emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (débat sur projet de résol. Monk) 3410 et suiv.
Chutes Niagara: rapport de M. Spencer, coût, (int. Boyce) 6330.
Douanes: crédit de $2,074,500, demandé, (débat) 9681.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (observ. sur projet de résol. Brodeur) 6499.
Sirop et sucre d'érable: falsification, (int. Boyer) 6953.
Victoria: édifice pour les immigrants, (sub.), (observ.), 11406 et suiv.
Essais: bureau à Vancouver, (sub.) 14257.
Commission des études géologiques: appointements et dépenses, (sub.) 14258.

THOMPSON, Alfred, *Yukon.*
Arpentage: des terres publiques, bill (n° 9); comité, 787.
Yukon: taux de transport, (int.) 927; moralité au Yukon, (mot. pour doc.) 1574; service postal, plaintes, (int.) 2102; combien paie le gouvt. pour transmission de deniers provenant du Yukon? (int.) 3086; dépêches non transmissibles pendant la froide saison, (int.) 5354.
Tinnie, O. S., employé au bureau du commissaire de l'or, à Dawson, enquête à son sujet, (mot. pour doc.) 1574, 4489.
Traités : impériaux, situation du Canada à ce sujet, (int.) 2011; droit du Canada de conclure traités, (avis de motion) 3283.
Monnaie royale: frappe des pièces d'or, à quand? et valeur de ces pièces? (int.) 2686.
Phoques : chasse dans l'Océan Pacifique, (débat sur observ. Sloan) 4112 et suiv.
Banques: revision de la loi des, (observ.) 4451.
Budget: exposé budgétaire, débat 5640 et suiv.

TISDALE, hon. David, *Norfolk.*
Collège militaire: punition d'un cadet, (débat sur observ. Hughes) 1068 et suiv.
Caisse des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, bill (n° 23), en comité, 2888.
Chemin de fer transcontinental national: accidents, prévention, (observ.) 6973 et suiv.

TISDALE, hon. David.—*Suite.*
Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie, bill (n° 180), en comité, 10438; 3e l., 10439.
Manitoba: extension des frontières, (débat sur projet de résolution Laurier) 13437 et suiv.

TOBIN, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*
Bois à pulpe: exportation, (débat sur projet de résol. Lewis) 5026 et suiv.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester.*
Pêcheries: création d'un comité permanent, (débat sur projet de résol. Sinclair) 1797.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5127 et suiv.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 134), 1ère l., 5899; 2e l., 6022; comité et 3e l., 6473.
Petit-Rocher: travaux, (débat sur observ. Taylor) 7449; prolongement de l'Intercolonial jusqu'au quai, (sub.), (débat), 13402.
Provinces maritimes : représentation au Parlement, (débat sur observ. Daniel) 10266.
Caraquet: quai, (sub.) 12272.
Tracadie: chenal et phares, travaux de protection, (sub.) 14023.

TURCOTTE, Gustave, *Nicolet.*
Nicolet: comté, crédits votés pour ce comté, de 1878 à 1896, et de 1896 à 1908? (int.) 13419.

TURRIFF, John G., *Assiniboïa-est.*
Chemins de fer: bill (n° 4) pour modifier loi des, 1ère l., 95; 2e l., 3528, 3530, 3538.
Chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique: bill (n° 68), 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4407, 4733, 4766; 3e l., 4769.
Affaire Brown: M. Turriff, pauvre devenu riche à la faveur de cette affaire, paroles de l'h. député de Grenville, (explic.) 1999.
Billets fédéraux: émission, bill (n° 159), comité, 11343 et suiv.
Chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique: bill (n° 16), 3e l., 2002.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11516 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, bill (n° 109), comité, 13241 et suiv.
Coupes de bois: aliénation au Nord-Ouest, (débat sur observ. Lake) 2375 et suiv.; aliénation par le gouvt. Mackenzie, (int. Foster) 2473; concessions de coupes, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen) 2571; coupe n° 1048, achat, soumissions, article du "News", (explic.) 5292; méthode de concession des coupes de bois, article du "News", d'Halifax, (débat) 9106, 9192 et suiv.; fausses déclarations de M. Foster (explications) 11867.
Grains de semence: pour le Nord-Ouest, achat, payable en trois ans, (débat sur mot. Lake) 3015 et suiv.; grains du Manitoba, bill (n° 188), comité, 13206 et suiv.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8999.
Indiens: vente de leurs terres, (débat sur observ. Boyce) 13794.

TURRIFF, John G.—*Suite.*
Chemins de fer: loi des, bill (n° 6), 2e l., 3478, 3483; bill (n° 4), idem, 1ère l., 95; 2e l., 3528.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3911 et suiv., 3941 et suiv., 3981.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (débat sur int. Knowles) 6670 et suiv.
Immigration: (débat sur motion Monk pour la restreindre) 7381 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 118), 2e l., 11742 et suiv.; comité, 11990 et suiv.; 12113 et suiv., 12548 et suiv.
Service civil: (n° 189), 2e l., 1925 et suiv

VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve.*
Forçats: travail, adjudication, (int.) 251.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 833.
Immigration: bureau central à Londres, (int.) 2636; agents en Italie, (int.) 4774; (débat sur motion Monk pour restreindre l'immigration) 7139 et suiv., 7362.
Travail: journée de travail dans entreprises publiques: bill (n° 97), 1ère l., 3267.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3619.
Coopération: bill (n° 5), 2e l., 4751 et suiv.
Bureaux de poste: construits depuis 1904, (int.) 4961.
Dragage: salaires courants, mesures à prendre pour en garantir le paiement, (int.) 7546.
Montréal: grève à l'hôtel des postes: ouvriers insuffisamment rétribués par l'entrepreneur P. Lyall, (int.) 9013.

WALSH, Joseph C., *Sainte-Anne, Montréal.*
Institut des architectes du Canada: institution civile, bill (n° 88), 1ère l., 2297; 2e l., 2474; comité, 5613, 6046, 6222; 3e l., 6224.
Discours prononcés en français: publication en retard, (débat sur observ. Béland) 3619.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, 1ère l., 3668.

WALSH, Robert Nelson, *Huntingdon.*
Frontière: bâtiments construits sur la frontière, (int.) 372.
Gaudette, Victor, avocat: services, (int.) 1166.
Chemin de fer Edmonto-Yukon-Pacifique : aide, 13938 et suiv.
Desaulniers, Gonzalve, avocat: services, traduction, etc., (int.) 1167, 1342.
Elevage: industrie, aide, (sub.) 13546.
Canal: dans le comté de Huntingdon, (mot. pour doc.) 1757.
Canal de Beauharnois: a-t-il été cédé à la compagnie Robert? (int.) 8839.
Brockville: entrepôt frigorifique, cession, (int.) 3348.
Déchêne, M., de Valleyfield: emploi, (int.) 8839.
Port Saint-François: hangar à marchandises, construction, (int.) 3550.
Québec: pont, rapport de la commission, renvoyé à un comité spécial; rapport de ce comité, déposé, (débat) 14055 et suiv.
Beurre: exportations et importations, (int.) 3552.
Travaux publics: ministère, dépenses, (débat sur observ. Perley) 5140.

WALSH, Robert Nelson.—*Suite.*
Tuberculine: application et résultat, (int.) 9714.
Sainte-Barbe: inondation, (int.) 7321.

WARD, Henry Alfred, *Durham.*
Cobourg: port, dragage, (int.) 375.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8929.
Revenu de l'Intérieur: perception à Port-Hope, (int.) 928 .
Québec: fêtes du tricentenaire, participation de la milice, (débat sur observ. Macdonell) 9278.
Irrigation: bill (n° 10), en comité, 997.
Blunden, Frederick: incarcération, (observ.) 13550.
Collège militaire: punition d'un cadet, débat sur observ. Hughes) 1066 et suiv.; (sub.) 12763.
Coupes de bois: concessions dans l'Ouest, (débat sur mot. Lake pour comité d'examen), 2746 et suiv.
Blunden, Frederick: (mot. pour documents relatifs à son procès et à sa condamnation) 3594.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ.) 3983.

WATSON, Robert James, *Parry-Sound.*
Canal de la baie Georgienne: projet, (débat sur mot. McCool pour doc.) 2058.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 13574 et suiv.

WHITE, Gerald V., *Renfrew-nord.*
Canal de la baie Georgienne: études, rapport, (int.) 254; 12420, débat sur mot. McCool pour doc.) 2045 et suiv.
Petewawa: quai, soumission, (int.) 710.
Coupes de bois: documents relatifs à certaines coupes de bois, (mot. pour doc.) 881, 3090.
Chemin de fer transcontinental: fournitures, (int.) 1166.
Capitaines et seconds de navires, examen, (sub.) 3075, capitaine Donnelly, 3075.
Petewawa: quai, (sub.) 12743.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11436 et suiv.
Stevenson, A. W.: paiements à lui faits, (int.) 3347.
Milice: exercices anuels, (sub.) 5999 et suiv.
McInnis, W. B.: ex-commissaire du Yukon, (mot. pour doc. en 1907, doc. pas encore déposé), (observ.) 6336.

WILMOT, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Immigration: nomination d'agents au Nouveau-Brunswick, (int.) 874.
Bestiaux: dénombrement au Nouv.-Bruns., (int.) 1568.
Mill-Settlement (ouest): établissement d'un bureau de poste, (mot. pour doc.) 3089.

WILSON, Uriah, *Lennox et Addington.*
Immigration: combien d'agents envoyés en Angleterre en 1907? (int.) 188; agents, rapports à leur sujet, (int.) 1153; agents dans le Royaume-Uni, (int.) 2253; (mot. pour doc.) 2487; (mot. pour doc. au sujet de chaque pays qui nous envoie des immigrants), etc., 2254; agents dans l'Ontario, (observ. Clements) 3290; abolition des primes, (débat sur mot, Cockshutt) 3416 et suiv.

WILSON, Uriah.—*Suite.*

Commerce: ministère, (sub.) 672 et suiv.
Plomb: primes, bill (n° 191), 2e l., 11799 et suiv.
Chemins de fer: aide, 13954 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (débat) 836.
Service civil: bill (n° 189), 2e l., 11921 et suiv.
Ministres: frais de voyage, (int.) 2251.
Chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique: aide, 13927, 13946 et suiv.
Bowell, sir Mackenzie: frais de voyage en Australie, (int.) 2301.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), en comité, 3763 et suiv.
Immigration: agents, nombre, noms, résidence, commision, etc., (int.) 3997; bill (n° 135) pour modifier la loi, comité, 6737 et suiv.
Champ de bataille nationaux: achat, bill (n° 111) à cette fin, comité, 4685 et suiv.
Doukhobors: en détresse à Fort-William, (débat sur observ. Chisholm) 5226.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 6358.
Winnipeg: nouveau bâtiment des immigrants, (sub.) 8975.
Chemin de fer de l'ouest d'Alberta: bill (n° 125), en comité, 6468.
Postes: surnuméraires, inspection des chaussures des facteurs, (sub.) 9300.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), comité, 12529 et suiv.

WORTHINGTON, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*

Salles d'exercice: combien construites depuis 1896? (int.) 185.
Fusil Ross: compagnie du, négociations pour la vente ou le transport de son contrat, (int.) 186; fabrique, fonctionnaires publics y employés, (int.) 381; modèle scellé du fusil Ross, disparu et retrouvé, (int.) 3351; distribution des fusils Ross, (int.) 3352; combien de fusils Ross signalés par les commandants comme inutilisables? (int.) 3993.
Milice: promotions, (int.) 367; munitions de guerre, achat, par quel agent? (int.) 371; arriéré d'allocations dû à la milice, (int.) 8839.
Fusil Sutherland: hausses, combien achetées, (int.) 591; marché à ce sujet, (int.) 5484, 6959.
Fusils: achat de fusils autres que le fusil Ross, (int.) 1169.
Eastman: accident de fusil, (int.) 1172.
Pont de Québec: matériaux de construction, à qui appartiennent-ils? (int.) 1343.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10025 et suiv.
Woman's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England: compagnie, bill (n° 75), 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 2890.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène: (débat sur projet de résol. Black) 2676 et suiv.
Postes: arrangements postaux avec les Etats-Unis, (débat sur explic. Lemieux) 3278 et suiv.

WORTHINGTON, Arthur Norreys—*Suite.*

Compagnie d'équipements de campement la Dominion de Montréal: fournitures, (int.) 3352.
Camp militaire dans les Cantons de l'Est: dans quel mois, cette année? (int.) 3994.
Fusil Ross: suspension du tir à la cible par la gendarmerie à cheval, en 1907, (int.) 4000; infériorité du fusil Ross, (int.) 4053; où, quand et par qui ont été fabriquées les pièces des fusils Ross dont on a armé la police à cheval? (int.) 5485; baïonnette pour le fusil Ross, (int.) 6047, 6520; quand aurons-nous le rapport du comité des comptes publics au sujet du fusil Ross? (int.) 6179; paiements à la compagnie du fusil Ross, depuis 1er janvier 1908, (int.) 7556; terrains à elle loués l'arsenal ou cartoucherie de Québec y sont-ils situés? (int.) 8371; fusil Ross reconnu de qualité inférieure, après épreuve faite en Angleterre, article du "Citizen", (observ. sur explic. Borden) 8556; coût du fusil Ross, (int.) 8561; baïonnettes pour le fusil Ross, marché pour fourniture, (int.) 8563.
Milice: approvisionnements de la milice active à Halifax, marché à ce sujet? (int.) 6704; régiments aux fêtes du tricentenaire de la fondation de Québec, (int.) 8371, brigade de cavalerie des Cantons de l'Est, assistera-t-elle aux fêtes du tricentenaire à Québec? (int.) 9717; nouveau régiment d'infanterie à Sherbrooke, (int.) 9717; arriérés d'allocations à la milice, (int.) 9718.
Fortifications: construction à Québec ou à Lévis, (int.) 6960.
Fusil Ross: fourniture de baïonnettes, marché, soumissions, conditions, (int.) 8838; observ. générales relativement au fusil Ross, (débat) 9324 et suiv., (motion pour rejet du fusil Ross) 9379, repoussée, 9522; tripotages de M. Hughes, paroles attribuées à M. Bergeron, (explication et dénégation) 9780; rapport du major Gaudet sur le fusil Ross, (int.) 10177.

WRIGHT, Aaron Abel *Renfrew-sud.*

Chambre des communes: heure de clôture des séances, (projet de résol.) débat, 607. et suiv.
Ciment: laboratoire de l'essayeur; (sub.) 11630 et suiv.
Canal de la baie Georgienne: bill (n° 47), comité, 3944.
Plans et rapports, dépôt, (observ.) 5452.
Tunnel: entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme, construction, (débat sur observ. Martin) 4840.
Tabac: bill (n° 173), interdit aux jeunes gens, 1ère l., 11219.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain. 5349.
Pénitenciers: (sub.) 5771 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: remplacement du chemin de fer de l'Ile du P.-E. et de l'Intercolonial par le "Chemin de fer Interprovincial", (débat sur projet de résol. Hughes) 6557 et suiv.

WRIGHT, William, *Muskoka.*

Affaires indiennes: administration, (débat sur observ. Armstrong) 11602 et suiv.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat) 415.

WRIGHT, William.—*Suite.*
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115). 2e l., 12305; comité, 12466; 13584 et suiv.. 13657 et suiv.
Glencoe: édifice public, (sub.) 7853 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57), en comité, 3751.
Naturalisation: bill (n° 130), comité, 12592 et suiv.
Ottawa: hôtel des postes, est-il terminé ? (int.) 3994.
Graines: du Manitoba, bill (n° 188), comité. 13203 et suiv.
Indiens: (sub.) 13380, 13395.
Hopkins, Wm.: emploi, (int.) 3994.
Indiens. (sub.) 13380.
Cigarettes: débat sur projet de résol. Blain pour en interdire la fabrication et la vente, 5325.
Elections: listes d'électeurs, bill (n° 115), 2e l., 8663 et suiv.

ZIMMERMAN, Adam, *Hamilton-ouest.*
Commerce: ministère, (sub.) 658.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8929.
Monnaie Royale: (sub.) 1531.
Salles d'armes: construction, (sub.) 11438.
Steamer *Montcalm* : (sub.) 1970 et suiv.

ZIMMERMAN, Adam.—*Suite.*
Capitaines et seconds de navires: examens, (sub.) 3077 et suiv.
Revenu de l'Intérieur: violation des lois y relatives, (débat sur observ. McLean) 10027 et suiv.
Traité franco-canadien: bill (n° 57) pour le faire ratifier, en comité, 3749, 3775 et suiv.; 3e l., 4506 et suiv.
Chemin de fer radial d'Hamilton : bill (n° 25), comité, 3889 et suiv.
Charbon: coke en franchise et charbon dur frappé d'un droit, pourquoi ? (int.) 7254.
Or et argent: marque, bill (n° 197), comité, 13190.
Chemin de fer de Niagara-Ste-Catherine-Toronto: bill (n° 82), en comité, 5280 et suiv.
Or et argent, marque, bill (n° 123), comité, 5739.
Milice: exercices annuels, (sub.) 6003 et suiv
Chemin de fer de Waterloo à Guelph: compagnie, institution civile, bill (n° 195). 2e l., 12481; comité et 3e l., 13229.
Steamers: création d'un service entre le Canada et la France, (débat sur projet de résolution Brodeur) 6460.
Viandes et conserves: bill (n° 149), 3e l., 7563 et suiv.

# INDEX

## 2e PARTIE - - SUJETS


ACHATS: à l'étranger, montant, (int. Lennox) 5716.
Acier: prime, paiements, (int. Wilson) 4413.
Aciérie d'Algoma: suspension de ses opérations, (int. Borden) 9010.
Action de grâces: jour consacré à cette fin, devrait être le lundi au lieu du jeudi, (observ. Kemp) 13744.
Acton-Vale: édifice public, (int. Monk) 6516.
Accise: appointements des inspecteurs, (sub.) 845; frais de voyage, loyer, etc., (sub.) 845; dépenses supplémentaires par rapport aux grandes distilleries et usines, (sub.) 845; allocation supplémentaire aux employés dont les appointements ne dépassent pas $1,000, (sub.) 848; saisies faites par les officiers, (int. Barr) 3999, (mot. Barr pour doc.) 4003, 4416; recettes, du 1er au 15 juin 1907 et 1908? (int. Taylor) 11320.
Affaires indiennes: rapport, (dépôt), l'h. M. Oliver) 7; personnel, (sub.) 646; achat de couvertures, (int. Clements) 4774; enquête de Mme Paget et de Melle Ferguson, (int. Wright) 7248; administration des affaires indiennes, (observ. Armstrong), débat, 11566 et suiv.
Affichage: prohibé par la loi, (int. Barr) 6765.
Agences, loyers et dépenses casuelles, (sub.) 5251, 10311, 10423; (suite), 10439 et suiv.
Agents et employés du Canada en Angleterre et dans les pays étrangers, appointements, (sub.) 10235.
Agriculture: ministère, rapport, (dépôt), l'h. M. Fisher) 8; appointements du personnel, (sub.) 669; remboursements (drawbacks) aux fabricants de machines agricoles, (int. Foster) 1157; division d'horticulture et d'industrie laitière au ministère, (int. Armstrong) 2249; comté, 2e rapport, (mot. Mackenzie pour adop.) 13034.
Alberta: gardes-feu y employés, (int. Herron) 3560; forces hydrauliques, concessions depuis 1900, (int. Ames) 8772.
Alberton: incendie, (mot. Lefurgey pour doc.) 1256.
Alcool: emploi pour fins industrielles, (projet de résolution Bole), débat, 4006 et suiv.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants, et autres dépenses, (sub) 851.
Alexander, Mary: bill (n° 177) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Aliments: falsification, (int. Smith) 4580.
"All Red Line": (voir "Ligne panbritannique", lettre "L").
Almanach des adresses de Montréal: pas à la bibliothèque, (int. Léonard) 4963.
Alose: incubation des œufs d'alose à Windsor, (int. Black) 9314; enquête sur pêche à l'alose, (int. Black) 9314.
Amhersburg: quai Hackett, achat par le gouvt., (int. Clements) 8096.
Amirauté: meilleures dispositions quant à la juridiction au traitement des juges et officiers, (projet de résol. Aylesworth) 2983; juridiction, modification, (projet de résol. Aylesworth) débat, 5041 et suiv.; bill (n° 122) à cette fin, 1ère l., 5073.
Annapolis: port, amélioration, (sub.) 11764.
Annuaire statistique: (sub.) 702; (dépôt) 1058.
Anse-à-la-Barbe: brise-lames, (sub.) 12633.
Anse-au-Breton: brise-lames, (sub.) 11781.
Anse-à-Charlo: brise-lames, (sub.) 11782.
Anse-aux-Ecossais (White-Point) : brise-lames (sub.) 11853.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère, (sub.).
Anse McPherson: quai, (sub.) 11787, 11855.
Anse-aux-Phoques: dragage, coût, (int. Ganong) 6766.
Anse-aux-Portugais: brise-glace et améliorations, (sub.) 11841.
Anthracite: importation, (int. Béland) 1572.
Antigonish: achat de l'édifice y servant de salle d'armes, (mot. Chisholm pour doc.) 1178; édifice public, (sub.) 7450.
Antilles: relations de commerce avec elles, (int. Martin) 1930.
Appareils à fausse cible: commandes, (int Foster) 981.
Architectes. appointements, (sub.) 11645.
Archives du Dominion: garnitures, (sub.) 5956; fiches mobiles pour le catalogue, achat (int.) Boyce) 6331.
Armée du Salut: ses membres traités différemment des autres sujets immigrant au Canada, lettre du Dr Nadeau, (question de privilège par M. A. Lavergne) 7433.
Arnprior: édifices publics, (sub.) 7814.
Arpentages: bill (n° 9), voir "terres fédérales," lettre "Y", (sub.) 11616.
Arsenault, Auguste: emploi, (int. Ames) 1402
Arsenaux maritimes: (sub.) 5252.
Artz, J. G.: commis, nomination, (sub.) 14261
Assurances: vente d'exemplaires du compte rendu de l'enquête faite à ce sujet, par quelque employé, (int. Fowler) 6333, (voir compagnies d'assurances, lettre "C"); rapport de la commission, allusion à M. Foster, (explications par M. Foster), débat, 11320 et suiv.; surintendant des assurances; service, (sub.) 12770; augmentation du traitement du surintendant, (projet de résolution Laurier) 1772, 13030, bil (n° 200) à cette fin, 1ère l., 13031; comité et 3e l., 13281.
Assurances: commision des: coût total, (int. Foster) 245; retrait de pièces du dossier, (observ. Macdonell) 8368.
Assurances, compagnies: total des dépôts, (int Macdonell) 254; bill (n° 42) concernant les assurances, (l'hon. M. Fielding), 1ère l., 858; à quand la discussion du bill ? (int.

Assurances, compagnies—*Suite.*
Foster) 1152; 2e l., du bill, 1808 et suiv., attaque du bill par M. Foster, article du "Star", (explication sur fait personnel par M. Foster) 1929; nouvelles du bill (n° 42), (int. Foster) 7438, 8781, loi sur l'assurance, le Gouvt. se propose-t-il de soumettre projet ? (int. Macdonell) 9717.
Auditeur général: rapport, dépôt, l'hon. M. Fielding) 7, 796; bureau, appointements, (sub.) 659; projet de réssol. Fielding pour augmenter le traitement de l'auditeur général) 13132, 13281; bill (n° 208) à ce sujet, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 13281-13282.
Avoine: bill (n° 114) pour modifier au sujet de l'avoine, l'article 119, chapitre 85 des Statuts refondus de 1906; 1ère l., 4485; de semence, achat, (int. Fowler) 13014, dans l'Ile du Prince-Edouard, (int. Fowler) 13015. réponse à cette int., incomplète, (observ Blain) 13182, 13298.
Aylmer: appointements de l'officier de douane (int. Marshall) 1567.

BADDECK: quai (sub.) 11776.
Baie Saint-Laurent: port, (sub.) 11781.
Baie Saint-Paul: quai du Cap aux Corbeaux, (sub.) 12633.
Baie Saint-Pierre: transport des dépêches marché à cette fin, (int. Martin) 1753; bureau de poste, remplacement de la receveuse, (int Martin) 1754.
Baie du Tonnerre: rupture des glaces, (sub.) 5253.
Baldwin, Robert: monument à sa mémoire, (sub.) 11668.
Baleine: permis de pêche accordés dans la **Colombie-Anglaise, (int. McLean) 6267.**
Baleiniers: ayant pris permis de pêche, (int. Foster) 5706.
Banque Anglo-canadienne et Continentale : institution civile, bill (n° 141), 1ère l., 6327; 2e l., 6473; comité et 3e l., 8090.
Banque dite "Canadian Bank of Commerce": situation, (question de privilège par M. Pringle) 6277; service au Yukon, (sub.) 13830.
Banque d'Hamilton: fonds de retraite, bill (n° 56) déposé par M. Barker, pour le constituer en corporation, 1ère l., 1254; 2e l., 1528; comité et 3e l., 5292.
Banque de Saint-Jean (Québec): déconfiture, (observ. Foster) 9783.
Banque de Vancouver: institution d'icelle bill (n° 32), (M. Macpherson), 1ère l., 629; 2e l., 1102; comité, 4770; 3e l., 4772.
Banque de Winnipeg: bill (n° 19) pour la constituer en corporation, 1ère l., 449; 2e l., 706; comité, 2887; 4e l., 3028.
Banques: refonte de loi des banques, (projet de résolution Pringle), débat, 4417 et suiv.: liste des actionnaires, (dépôt) 8470; vérification de leurs écritures, (int. Bickerdike) 11790; banques canadiennes et leur fonctionnement; attaque de M. Pringle, article de journaux, (protestation de M. Pringle) 2390, 4971; bill (n° 160) pour modifier loi des banques en ce qui concerne la banque "British North America," 1ère l., 7662; 2e l., 11456; comité, 11471; 3e l., 11490; peut-on faire adopter une loi, dès cette session, au sujet de l'inspection et de l'audition indépendante des banques par l'Etat ? (int. Pringle) 13295.
Banques dites "Northern Bank" et "Crown Bank": bill (n° 156) y relatif, 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité et 3e l., 8091, 8092.
Barachois: barrage et pilier de dérivation, (sub.) 11781.
Barachois de Malbaie: quai, (sub.) 12633.
Barlow, A. E.: emploi à la commission géologique, (int. Armstrong) 5426, 5713, 6048.
Bassins de radoub: projet de résol. Fielding pour en encourager la construction, 4487; (sub.) 5988 ; construction, encouragement, (projet de résol. Fielding), débat, 4870 et suiv.; bill (n° 119) à cette fin, 1ère l., 4886; 2e l., et comité, 7239 et suiv.; comité, 11288; 3e l., 11298; amendements du Sénat, 12218.
Bate, H. N., & Cie: paiements faits à cette maison depuis 1896, (int. Taylor) 3348, (mot. Taylor pour doc.) 3562.
Bateaux passeurs de Windsor: compagnie, expiration de son privilège, (int. Clements) 2012.
Bateaux-phares: (sub.) 5252.
Bâtiments immatriculés: données statistiques, (int. Sinclair) 2890.
Batiscan: dragage, (sub.) 12634.
Battleford: édifice public, (sub.) 8978.
Bateaux à vapeur: inspection, rapport (dépôt) 4051; inspection, (sub.) 12880.
Bayfield: jetée, (mot. Armstrong pour doc.) 4586, 6507, 8076.
Bear-River (I. P.-E.): maison pour chef de gare, soumissions, (int. McLean) 2244.
Beauchemin, Albert: emploi, (int. Taylor) 5707.
Beaver Harbour: quai, (sub.) 14017.
Beaverton: port, (sub.) 12694.
Bécancour: dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Bell, M.: de la commission géologique, devrait être mieux rémunéré, (observ. Foster), débat, 14252 et suiv.
Belle-Rivière: port, dépenses, (int. Martin) 711.
Belleville: emplacement de la salle militaire, (int. Porter) 1570, achat, (int. Porter) 1804; port, recettes, (int. Foster) 2685; recettes et dépenses, (mot. Porter pour doc.) 3090, 4585; inondation, (int. Porter) 3436, (observ. Porter) 4942; terrain de l'hôpital, achat (int Porter) 5036, (mot. Porter pour doc.) 5433; le Gouvt. est-il autorisé par les commissaires du port à émettre des bons ? (int Porter) 6522; dépôt d'armes, (sub.) 7815; terrain de l'hôpital, achat par le Gouvt., (int. Porter) 7868; salle d'armes, (sub.) 8041
Bennetts, F. K., greffier-adjoint du conseil privé, augmentation de traitement( sub.) 13550.
Bernier: capitaine, sa mission, (int. Foster) 5429.
Berthier (en bas): quai, (sub.) 12634.
Bestiaux: dénombrement au Nouveau-Brunswick, (int. Wilmot) 1568; exportation aux Etats-Unis, (int. Lalor) 1569; interdiction en Angleterre, (int. Armstrong) 2250; vente de bestiaux à la ferme centrale d'expérimentation, (int. Jackson) 2477; bestiaux pur sang canadiens, exportation aux Etats Unis, (observ. Henderson) 2865 ; mesures prises pour faire lever interdiction du bétail canadien en Angleterre, (mot. Armstrong pour doc.) 2895; salaires et frais d'inspection, (sub.) 3333; importation des Etats-Unis, interdiction, (int. Sproule) 6272; bestiaux enregistrés, importés des Etats-Unis, combien ? (int. Christie) 6523; combien exportés et importés entre Canada et

Bestiaux—*Suite.*
Angleterre depuis 1904 ? (int. Christie) 6763; assemblée en Angleterre demandant que l'interdiction soit levée, (int. Armstrong) 13740; est-il vrai que le premier ministre d'Angleterre se soit déclaré favorable à l'idée de lever l'interdiction ? (int. Borden) 13893.
Beurre: importations, (int. Cockshutt) 1162; exportations, (int. Morin) 2245, (int. Walsh) 3552.
Bibliothèque du Parlement : comité, (mot Laurier) 326; (sub.) 11012.
Bic: quai, achat de boulons en fer, (int. Morin) 10176, (sub.) 12634.
Biens-fonds: titres, bill (n° 135) pour modifier loi y relative, (*voir* "Terres fédérales," letre "Y"; titres, bill (n° 163), idem; titres, bill (n° 168), idem.
Big-Lorraine: port, dragage, (sub.) 11781.
Billets fédéraux: montant total des billets en circulation, (int. Macdonell 717; impression et gravure, (sub.) 5809; billets en circulation, garantie de l'Etat, (int. Marshall) 6519; bill (n° 159) pour émettre billets du trésor, 1ère l., 7662; 2e l. et comité, 11324; 3e l., 11378.
Bills d'intérêt privé: prolongation de délai, (mot. Laurier) 923.
Blé: blé gelé expédié de l'Ouest dans l'Est du Canada, (observ. Blain) 856; blé d'engrais, transport, (int. Lake) 926; blé de semence à distribuer au Nord-Ouest, (int. Sproule) 1808.
Blind-River: quai et dragage, (sub.) 12695.
Blunden, Frederick: procès et condamnation (mot. Ward pour doc.) 3594, 5433.
Bobcaygeon: barrage, (int. Hughes) 1160.
Bois: bois à pulpe, exportation aux Etats-Unis, (int. Béland) 1572 (observ. Lewis), débat, 4975 et suiv; coalition des marchands de bois, comité d'enquête, rapport, (int Schaffner) 3083; recettes provenant des bois, (int. Lake) 3557; bois d'œuvre, fabrication au Nord-Ouest, (int. Lake) 3986; bois de Cypress Hills, dévastés, (int. Reid) 3993 nos bois à pulpe, mesures à prendre pour les conserver, (observ. Lewis), débat, 7809; droits sur l'exploitation du bois, (observ Hughes), débat, 9956, 10751; réduction de l'honoraire de coupe, pétition du Manitoba à cette fin, (int. Staples) 10750; bill (n° 193) concernant la marque des bois, 1ère l., 11670; 2e l., comité et 3e l., 13032; permis aux colons de couper du bois dans township 39, rang 11, à l'ouest du 2e méridien, (int. Ames) 12072.
Boitte: congélation à Saint-Jean, N.-B., (mot Foster pour doc.) 579; encouragement accordé à la réfrigération de la boitte, (observ. Foster) débat, 9728, 9792; (explication Pugsley) 9791, suite du débat, 9839; boitte, congélateur à Sydney-nord, (int. Sproule) 4001.
Boivin, Elzéar: paiements à lui faits, (int Bergeron) 13287.
Bonanza: bureau de poste, vol, (int. Foster) 1344.
Boone, C., ou Cie Boone: paiements à lui ou à elle faits, (mot. Bennett pour doc.) 5717
Bouctouche: passe à travers la grève, (sub.) 12264.
Bradley, Mme Roch: victime d'un accident en traversant canal de Soulanges, en 1907 ? (mot. Boyer pour doc.) 6525.
Brandon: salle d'exercices, (sub.) 8916, 11492. 11514.
Brantford: édifice public, (sub.) 7815; monument pour commémorer invention du téléphone, (sub.) 11668, 14250, 14251.
Bridgewater: édifice public, (sub.) 7476.
Brighton: quai, prise de possession par le Gouvernement, (int. Owen) 6179.
Brise-glaces et steamers de l'Etat: (sub.) 6023.
Brock, M., ses fonctions à la commission géologique, (int. Armstrong) 5425.
Brockville: entrepôt frigorifique, cession par le Gouvt. (int. Walsh) 3348.
Brodeur, hon. L. P.: frais de voyage, (int. Foster) 1403, (mot. Foster pour doc.) 1756; avances à son secrétaire et à son messager à titre de frais de voyage, (mot. Foster pour doc.) 1757.
Bronte: pilier, (sub.) 12696; dragage, (sub.) 5965; droits de quaiage en 1908, (int. Henderson) 13722.
Brunet, A.: représentant du Gouvt. dans la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, rémunération, (sub.) 10880.
Bruxelles : congrès international, souscriptions à ce congrès, (sub.) 10879.
Budget: exposé budgétaire, quand sera-t-il fait ? (int. Foster) 540; message de Son Excellence, (lec.) 575, 2467, 5352; exposé budgétaire par l'hon. M. Fielding, 5355, (débat): l'hon. M. Fielding, 5355; l'hon. M. Foster, 5382, 5395, 5486; l'hon. M. Paterson, 5525; M. Cockshutt, 5545; l'hon. M. Sifton, 5570; M. Bergeron, 5590; M. Pardee, 5598; M. E. D. Smith, 5609, 5622; M. Thompson, 5640; M. Miller, 5815; M. Lake, 5853; M. Schell (Oxford-sud), 5866; M. Guthrie, 6283; M. Armstrong, 6319, 6336; M. McColl, 6348; M. U. Wilson, 6358; M. J. J. Hughes, 6374; M. A. A. Martin, 6390.
Buell, W. S.: emploi, (int. Porter) 10489.
Buffles: achat, (int. Foster) 930, 5429, (int. Roche) 6057.
Bureaux de poste: à construire dans Sunberry et Queen, (mot. Wilmot pour doc.) 3089.
Burrows, T. A., député de Dauphin: exploitation des coupes de bois, profits réalisés par lui, article du "Telegram," de Winnipeg, (explic. par M. T. A. Burrows) 9452.

CABOTAGE : privilèges, annulation, (projet de résol. Sinclair) 2895; autorisation, (int. Stanfield) 4777; cabotage dans les eaux canadiennes, par navires norvégiens, (int. Stanfield) 6521.
Caisses des ministres, veuves et orphelins de l'Eglise presbytérienne, 1ère l., 449; 2e l., 668; comité, 2888; 3e l., 3028.
Caisses d'épargne: garantie des dépôts par l'Etat, (int. Marshall) 6519.
Caisses d'épargne postales: dépôts, augmentation de l'intérêt, (int. Forget) 717.
Calgary: édifice public, (sub.) 8931; question relative aux terrains de cette ville, (observ. McCarthy) 10241.
Campbellton: quai, (sub.) 12271, 14017.
Campement: la compagnie d'équipements de campement, la Dominion, qu'est-elle ? (int. Worthington) 3352.
Cameron, John : employé comme inspecteur de bois, (int. Lake) 4969.
Camp de Niagara en 1907, (int. Northrup) 2246.
Canada: recettes, de 1873 à 1901, (int. Lefurgey) 1800.
"Canada," journal: paiements à lui faits, (int. Monk) 5297.

"Canadian Building": loyer payé par le Gouvt., (int. Foster) 5429.
Canadiens: revenus des Etats-Uniss depuis 30 octobre 1906, (int. Paquet) 710; canadiens passant aux Etats-Unis, renvoi sans cause légitime, (observ. Macdonell) 2836; canadiens en excursion aux Etats-Unis, affront à eux fait par employés du service d'immigration, (int. Bristol) 11671; canadiens aux jeux olympiques de Londres, (sub.) 13829, aux jeux de Rome, (sub.) 13830.
Canal: entre Saint-Anicet et Sainte-Barbe, projet de creusement, (mot. Walsh pour doc.) 1757.
Canal: construction projetée entre lac Balsam et source de la rivière Gull, (mot Hughes pour doc.) 3090, 3098, 3356.
Canal, près de Bradford, Simcoe-sud, construction projetée, (int. Lennox) 14156.
Canal de la baie Georgienne: études, rapport de l'ingénieur, (int. Brabazon) 253, (int. White) 254; études, dépôt du rapport à ce sujet, (int. Haggart) 1807, (mot. McCool pour doc.) débat, 2013 et suiv.; canal de la baie Georgienne; bill (n° 47) concernant compagnie du, (M. Stewart) 1ère l., 923; 2e l., 1103, comité, 3760, 3943, 4397; 3e l., 4398; (mot. McCool pour doc.) 5452; études, le rapport en est-il terminé? (int. White) 5704; plans, (dépôt) 8773; études, (sub.) 13998; études, rapport, (mot. White pour doc.) 12420; coût estimatif et plans de l'enprise, rapport à ce sujet (dépôt par M. Pugsley) 12657; études, (sub.) 12754; les députés pourraient-ils obtenir des exemplaires du rapport? (int. Bergeron) 13482.
Canal de Beauharnois: concession des pouvoirs hydrauliques, (int. Bergeron) 982, (mot. Bergeron pour doc.) 1178, 1807; enquête Charrette, dépenses, (int. Bergeron) 3148; le canal de Beauharnois a-t-il été cédé à la compagnie Robert? (int. Walsh) 8839; bail consenti au syndicat Robert, (int. Bergeron) 14154.
Canal de Chambly: chemin de halage, (sub.) 12841.
Canal de Cornwall: accident, (déclaration de M. Graham) 11670, (int. Borden) 11977; réparations faites, (déclaration de M. Graham) 12772; élévateur de portes, (sub.) 12841; le canal n'est pas encore reouvert à la navigation par suite de l'accident survenu, (observ. Pringle) 13298; réparations, (sub.) 13412; fournira-t-on une place aux industriels des bords du canal? (int. Pringle) 13743.
Canal de Lachine, (sub.) murs en talus, 5914; appointements du personnel, 5952; murs, (sub.) 12841.
Canal maritime du lac Champlain au Saint-Laurent, bill (n° 185) y relatif, 1ère l., 10486; 2e l., 10605; comité et 3e l., 13229.
Canal maritime de Sainte-Claire et de l'Erié, bill (n° 98) déposé par M. Blain concernant la compagnie du , 1ère et 2e l., 3432; 2e l., 4409; comité et 3e l., 4770.
Canal Murray: logements pour préposés aux ponts, (sub.) 12841.
Canal Rideau, (sub.): divers, 5943; bouées lumineuses, installation, (int. Reid) 9927.
Canal du Sault-Sainte-Marie: construction, (sub.) 12838.
Canal de Soulanges: irrégularités, (int. Bergeron) 3551; enquête, par qui faite? etc., (int. Bergeron) 6706; éclairage à l'électricité, (int. Bergeron) 10489; enquête, frais, (int. Monk) 11022; amélioration, (sub.) 12839; enquête, frais du commissaire, L. Boyer, (int. Monk) 13037.
Canal de la Trent: entretien des travaux, (int. Hughes) 1160; travaux sur tributaires du canal, (int. Hughes) 1161; construction du canal, marchés conclus à ce sujet, (int. Porter) 1801; études, rapport, (int. Lennox) 7255, 7322; dragage, (sub.) 12840; améliorations, (sub.) 12842; nouvelle écluse et digue à Lindsay, à Buckhorn, (sub.) 12842; pour indemniser propriétaires de terrains submergés, (sub.) 13411.
Canal Welland: prix d'affermage des eaux, (int. Lalor) 182; loyer de pouvoirs hydrauliques, rapport du juge Madden, (mot. Lalor pour doc.) 883; prise d'eau par la compagnie de force motrice de la Cataracte, (int. Cockshutt) 930; construction, dépenses, (int. Lancaster) 4414; (sub.) jetées d'entrée à Port-Maitland, 5926; éclairage et force électriques, (sub.) 12807; enlèvement de piliers et reconstruction de ponts, (sub.) 12820; arpentage du canal, (sub.) 12820; élargissement du canal près de Welland, (sub.) 12824.
Canaux du Saint-Laurent: bureau régional, (sub.) 12840.
Cannon, Catherine Ann: bill (n° 175) pour lui faire droit, 1ère l., 19560; 2e l., 9922; comité et 2e l., 10979; (mot. Galliher pour remise d'honoraires), 14190.
Canso: remplacement du médecin du port, (int. Stanfield) 1802; officier de santé pour surveiller maladies infectieuses, (int. Stanfield) 6961; installation frigorifique, (int. Foster) 8774.
Cap-Howard: pétition pour construction d'un quai, (int. Lefurgey) 12290.
Cap Saint-Ignace: quai, construction, (int. A. Lavergne) 1340; quai, (sub.) 12634.
Cap Sainte-Marie: brise-lames, (sub.) 11782.
Capitaines: sur bateaux naviguant entre Montréal et Québec, ont-ils subi leurs examens, (int. Delisle) 3350.
Capitaines et seconds de navires. examen, (sub.) 3075.
Carabines: (voir "fusils", lettre "F").
Caraquet: quai, (sub.) 12271.
Carbonneau, feu Joseph: gratification à sa mère, (sub.) 13992.
Carillon: digue, (sub.) 13412.
Caron, Arthur: emploi, (int. Talbot) 11027.
Cascumpec: port, soumissions pour pose de bouées, (int. Lefurgey) 707.
Casernes de Wolseley, London: meurtre commis par le soldat Moir, (observ. Beattie) 7678.
Cavalerie Strathcona: casernes, (sub.) 11514.
Céréales: commission des, membres, dépenses rapport, (int. Staples) 3614.
Chambly: emploi de la commune, (int. Léonard) 5903.
Chambly-canton: receveur de la poste, plaintes, (int. Léonard) 5904.
Chambre de commerce: bill (n° 133) pour modifier loi y relative, 1ère l., 5568; 2e l. et comité, 12588, 13016; 3e l., 13017.
Chambre des communes: travaux, (int. Foster) 581; bill (n° 66) déposé par M. R. L. Borden, pour modifier la loi sur la Chambre des communes, et forcer le greffier de la couronne en chancellerie d'ordonner une élection dans certains cas, 1ère l., 1401; 2e l.,

Chambre des communes—*Suite.*

5449; règles de la Chambre, modification de la règle 38, (mot. McLean) 3091; travaux, remaniement du feuilleton, (observ. McLean) 2886, 3043 et suiv.; frais législatifs, (int. Foster) 4959; travaux de la Chambre, (mot. Laurier demandant préséance des mesures ministérielles les mecredis, 5353; feuilleton de la Chambre pas imprimé en français, (int. Lavergne) 5643; priorité des mesures ministérielles, les lundis, (mot. Laurier) 6576; défaut de concordance entre les articles inscrits dans les versions anglaise et française du feuilleton, (observ. Sproule) 7059, 7174; projets de loi ministériels restant à soumettre, (déclaration par sir W. Laurier) 8207; séances du matin, (mot. Laurier) 9927; (sub.) 70998, pièces mises à la disposition des députés, (observ. A. A. McLean), débat, 10998 et suiv.; appointements du personnel, (sub.) 11010; dépenses éventuelles, (sub.) 11011; prévisions du sergent-d'armes, 11012; séance le mercredi soir, (mot. Laurier) 11790, séance le samedi, et préséance des mesures du Gouvt., (mot. Laurier) 12078.

Champs de bataille nationaux: achat de terrains par la commission des, bill (n° 219) à cette fin, 1ère l., 14175; 2e l. et comité, 14181; 3e l., 14186.

Chapel-Point: quai, (int. Lefurgey) 533.

Charbon: (voir "Houille", lettre "H").

Charlan, M., expert en tabacs: appointements, (int. Clements) 12071.

Charlottetown: nouvelle gare, construction, (int. McLean) 538, (mot. McLean pour doc.) 3356; travaux publics, (int. Lefurgey) 5906; achat de terrains pour champ de tir, (int. Daniel) 6517.

Chartered Bank of British Columbia: bill (n° 59) déposé par M. Macpherson, pour la constituer en corporation, 1ère l., 1336; 2e l., 1528.

Chase's-Point: quai, construction, (int. Wilmot) 8314.

Châteauguay: quai, (sub.) 12635.

Chatham: inondations, (observ. Clements) 4941; jetée de protection, (sub.) 12708.

Chemins: concasseur et rouleau à vapeur, (sub.) 12839.

Chemins à barrières de Montréal: recettes, dépenses, dette, etc., (mot. Monk pour doc.) 1755, 2003; intérêt payé le 31 décembre 1906, (int. Monk) 3085; situation financière, rapport de John Fraser, (mot. Monk pour doc.) 3090; abolition des barrières de péage, (projet de résol. Monk) débat, 3564 et suiv., amend. Laurier, 3570, adopté, 3592, (autre projet de résol. Monk) 3593.

Chemins de fer: loi des, bill (n° 3) (M. Lancaster) tendant à la modifier, 1ère l., 95; 2e l., 593; comité, 606; 3e l., 606; amend. du Sénat, (mot. Lancaster) 12803, rejeté, 12804; bill (n° 4), idem, (M. Turriff), 1ère l., 95; 2e l., 3528; bill (n° 6), idem, (M. W. F. Maclean), 1ère l., 97; 2e l., 973, 3437, 3482, 3538; bill (n° 11), idem, (M. W. F. Maclean), 1ère l., 244; bill (n° 18) idem, (M. Kennedy), modifiant l'article 298, 1ère l., 365; 2e l., 973; 3e l., 12171; amend. Northrup, rejeté 12183; amendement Monk, 12186, rejeté, 12191; amend. Borden, 12201, rejeté, 12215, 3e l., 12218; bill (n° 27), idem, (M. Macdonald) 1ère, 449; 2e l., 5433, 5449; 2e l. et comité, 5472; 3e l., 5473; service entre Brockville et Ottawa, (int. Taylor) 194, 451; sémaphores

Chemins de fer—*Suite.*

adoptés par le Gouvt., (int. Elson) 252; bill (n° 30) pour modifier loi des chemins de fer, (M. Ethier) 1ère l., 582; bill (n° 212) pour modifier l'article 415 de la loi y relative, 1ère l., 13568; 2e l., 13988; comité, 13988; 3e l., 13992; bill (n° 204) pour amender ch. 38 des statuts de 1907; 2e l., 13701; comité, 13701; 3e l., 13703; bill (n° 43), idem, (M. Barr) 1ère l., 871.

Chemins de fer du Canada: statistique, (dépôt) 1401; bill (n° 85) déposé par M. A. Lavergne, pour modifier loi des chemins de fer, 1ère l., 2101; 2e l., 5468; billets de chemins de fer: bill (n° 90), déposé par M. Reid, pour modifier loi y relative, 1ère l., 2555; 2e l. 5470.

Chemins de fer projetés, près de Truro, exploration, (int. Stanfield) 3087; bill (n° 100), déposé par M. Martin, pour modifier la loi des chemins de fer, 1ère l., 3433; bill (n° 106), idem, circulation des trains, 1ère l., 3795; bill (n° 118), idem, concernant lignes télégraphiques, téléphoniques, et commission des chemins de fer, 1ère l., 4852; 2e l., 11142; comité, 11155, 11180; 3e l., 11305, 11675.

Chemins de fer entre Truro et autres points, levés, (int. Stanfield) 5259; à quelles compagnies subventions accordées en 1894 ? (int. Ames) 9715; quelles chartes renouvelées ou prolongées depuis 1896 ? (int. Ames) 9715; bill (n 157), (M. R. Smith), pour réduire heures d'ouvrage de certains employés, (int. Monk) 10603; amend. à l'art. 415 de la loi des chemins de fer, (int. Boyce) 12805.

Chemin de fer: entre un point des provinces de l'Ouest et Fort-Churchill ou un autre point sur la baie d'Hudson; projet de construction, (mot. Schaffner pour doc.) 1756; service entre Toronto et Schomberg, (int. Maclean) 4056; compagnies de, concessions de terres à elles faites, choix de ces terres. (int. Ames) 4966;

Chemin de fer, bill (n° 187) pour modifier la loi des, journée de huit heures pour expéditeurs et télégraphistes, 1ère l., 7167; subventions en terres, jusqu'au 1er novembre 1907, (int. Ames) 7250; subventions aux chemins de fer, quand seront déposées résolutions à ce sujet ? (int. Borden) 13133, 13415; résolutions, (déposées par M. Graham) 13724 et suiv.; subventions à accorder, (projet de résolutions Graham), débat, 13952 et suiv.; bill (n° 215) à ce sujet, 1ère et 2e l., 13987; 2e l. et comité, 14157; 3e l., 14170.

Chemins de fer et Canaux: ministère, rapport, (dépôt), (l'hon. M. Graham) 7; exposé annuel du ministère, (l'hon. M. Graham) 4598; ministère, appointements et réparations, (sub.) 10800; statisticiens des canaux, (sub.) 10814, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10821; arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 10825; statistiques des chemins de fer, y compris aides aux écritures, (sub.) 10824; travaux divers, (sub.) 10825; études et inspection des canaux, (sub) 10835, 10837; appointements des commis surnuméraires, copistes et messagers, (sub.) 10840; frais judiciaires relativement aux chemins de fer et canaux, (sub.) 10857, dépenses relatives aux causes portées devant la commission des chemins de fer, (sub.) 10862; augmentation du traitement de M. Butler, sous-ministre, (sub.) 13397.

Chemin de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise, compagnie du, institution civile, bill (n° 192), 1ère l., 11670; 2e l., 12035; comité et 3e l., 13229.
Chemin de fer Alberta et Nord-Ouest, bill (n° 44) pour constituer en corporation la compagnie du, (M. Talbot), 1ère l., 923; 2e l., 1102; 3e l., 2434.
Chemin de fer d'Ashcroft, Baskerville et Fort George: bill (n° 59), déposé par M. D. Ross, concernant la compagnie du, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; 3e l., 2434.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, compagnie du, institution civile, bill (n° 134), 1ère l., 5899; 2e l., 6022.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: projet de construction, (int. Roche) 6051; nécessité de le construire, (observ. Knowles), débat, 6520 et suiv.
Chemin de fer de Belleville à North-Hastings; subventions, (mot. Northrup pour doc.), débat, 2897 et suiv.
Chemin de fer de Brockville: correspondance pour service des dépêches et des voyageurs, (int. Taylor) 1486.
Chemin de fer de Calgary à Fernie: bill (n° 33) (M. Galliher), concernant compagnie du, 1ère l., 629; 2e l., 809; 3e l., 2434.
Chemin de fer de Campbellford, lac Ontario et de l'Ouest, compagnie du: pouvoirs, (int. Owen) 249.
Chemin de fer canadien du Nord: bill (n° 81) concernant la compagnie du, déposé par M. McIntyre, 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 4398, 4733; 3e l., 4733; construction de certaines lignes, aide, (projet de résolution Graham) 13949; bill (n° 214) à ce sujet, 1ère l., 13952; 2e l., comité et 3e l., 14096; inspection, rapport, (mot. Lake) 14154.
Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, bill (n° 67) concernant la compagnie du, déposé par M. Pardee, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité et 3e l., 4408; amend. du Sénat, 6224.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec: bill (n° 77) y relatif, déposé par M. Dubeau, 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.
Chemin de fer canadien du Pacifique: exemption de taxes, appel au conseil privé, (int. Lake) 4580, 5262; emplacement de la voie, en Colombie-Anglaise, (sub.) 5808; bill (n° 45) relatif à la compagnie, (M. W. McIntyre) 1ère l., 923; 2e l., 1102; 3e l., 2434; taxes payables par cette compagnie, (mot. Lake pour doc.) 2253; prolongement depuis Moose-Jaw jusqu'à Lacombe, (observ. Knowles) 8017.
Chemin de fer Dominion-Atlantic: bill (n° 50) déposé par M. Copp, concernant compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; comité et 3e l., 4399; 2e l., 6046.
Chemin de fer central d'Algoma et baie d'Hudson: milles terminés, (int. Boyce) 924.
Chemin de fer central du Canada: compagnie du, charte à elle accordée, (int Ames) 4967.
Chemin de fer central de la frontière à Kamloops et à Caribou; bill (n° 36) (M. D. Ross), concernant la compagnie du, 1ère l., 629; 2e l., 1102; 3e l., 2434.
Chemin de fer central du Nipissingue, compagnie du, bill (n° 170), 1ere l., 9103; 2e l., 9501; comité et 3e l., 10439.
Chemin de fer central de Pontiac: compagnie du, bill (n° 155) y relatif, 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité et 3e l., 8726.
Chemin de fer d'Edmonton-Dunvegan et Colombie-Anglaise, bill (n° 38) concernant compagnie du, (M. D. Ross) 1ère l., 783; 2e l., 1102; 3e l., 2434.
Chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique: bill (n° 68) concernant la compagnie du, déposé par M. Turriff, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4407, 4733, 4766; 3e l., 4769; construction, aide: (projet de résolution Graham) 13924; bill (n° 213) à ce sujet: 1ère l., 13949; 2e l., comité et 3e l., 14096.
Chemin de fer électrique d'Hamilton, compagnie du, conventions avec les municipalités, infractions, amendes, (int. Henderson) 7322.
Chemin de fer Erié-London-Tilsonburg: bill (n° 51), déposé par M. Pardee, concernant compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; comité et 3e l., 4408.
Chemin de fer de l'Est de l'île de Vancouver: bill (n° 87), déposé par M. Sloan, constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2243; 2e l., 2435; comité et 3e l., 4408, 4733; 3e l., 4734; amendements du Sénat, 6471.
Chemins de fer de l'Etat: modifications, l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, devraient être remplacés par le "Chemin de fer interprovincial", etc., (projet de résolution J. J. Hughes), débat, 6528 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc: entrée dans la partie est de Toronto, (mot. Macdonell pour doc.) 577.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique: compagnie du, vente de terres indiennes, à elle faite, (mot. Borden pour doc.) 4974.
Chemin de fer international du Nouveau-Brunswick: directeurs et administrateurs actuels? (int. Daniel) 4415.
Chemin de fer de Kamloops-Yellow-Head, bill (n° 39) concernant la compagnie du, (M. D. Ross) 1ère l., 783; 2e l., 1102; 3e l., 1964.
Chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool; bill (n° 34), (M. Sam. Hughes) concernant compagnie du, 1ère l., 629; 2e l., 809; 3e l., 2002.
Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord: milles terminés, (int. Boyce) 925; institution civile, 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité et 3e l.,8726.
Chemin de fer Niagara-Sainte-Catherine-Toronto: bill (n° 82) concernant la compagnie du, déposé par M. Adamson, 1ère l., 1798; 2e l., 2002; comité, 5205, 5263; 3e l., 5291, 5292; 11020.
Chemin de fer "Northern Empire": bill (n° 86) déposé par M. Caron, constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2243; 2e l., 2474; comité et 3e l., 5622.
Chemin de fer de North-Sydney aux Mines de Sydney: longueur, coût, réclamations, (int. Stanfield) 7547.
Chemin de fer du Nord-Ouest du Pacifique: bill (n° 54) déposé par M. Galliher, constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527.
Chemin de fer d'Ottawa-Brockville-Saint-Laurent, bill (n° 74) y relatif, déposé par M Grant, 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 4408; amendements du Sénat, 6470.
Chemin de fer de l'Ouest d'Alberta: bill (n° 125), 1ère l., 5481; 2e l., 5704; comité, 6465; 3e l., 6470.
Chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford: bill (n° 83) concernant la compagnie du, déposé par M. Telford, 1ère l., 1798; 2e l., 2142; comité et 3e l., 4408.

Chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique, compagnie du, institution civile, 1ère l., 6179; 2e l., 6473; comité, 9015, 9500; 3e l., 9501.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 128), 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité, 6463, 6509; 3e l., 6511.
Chemin de fer de Saskatoon-Saskatchewan-Rivière de la Paix et Dawson: compagnie du, constitution en corporation; bill (n° 70), déposé par M. McIntyre, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité, 4399, 4734, 4769; 3e l., 4770; comité et 3e l., 10439.
Chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick: bill (n° 53) déposé par M. Carvell, concernant compagnie du, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; comité et 3e l., 6022.
Chemin de fer de Temiscaming et Ontario-nord, subvention, (mot. Macdonell pour doc.) 2988.
Chemin de fer Trans-Canada, bill (n° 107) concernant la compagnie du, 1ère l., 3985; 2e l., 4409; comité, 5620; 3e l., 5622.
Chemin de fer Transcontinental-National : commission de construction, rapport, (dépôt), (l'hon. M. Graham) 7; milles en construction, (int. Foster) 172; construction de la section ouest, garanties données au Gouvt., (int. Foster) 372; personnel des ingénieurs, nominations et changements, (int. Macdonell) 374, 530, 706, (mot Macdonell pour doc.) 885; zone de prohibition (int Ames) 537, (mot. Foster pour doc.) 579, 2104; construction, soumissions y relatives, (mot. Schell pour doc.) 623 et suiv.; sous ingénieur de division à Kenora, remplacement, (int. Macdonell) 928; construction, soumissions y relatives, (mot. Taylor pour doc.) 970; approvisionnements, fourniture, (int. White) 1166; transport, (int. Boyce) 2003; (mot. Boyce pour doc.) 2254; déductions sur gages des ouvriers pour services médicaux, (int. Roche) 2008, (int. Staples) 9924; combien de milles construits entre Moncton et Winnipeg, (int. Kemp) 2474; garantie aux fournisseurs contre les entrepreneurs, (mot. Morin pour doc.) 2486; marché passés entre les commissaires et certains entrepreneurs, (mot Borden pour doc.) 5432; coût de la division de l'Est (int. Taylor) 5485; longueur du chemin, et coût par mille, (mot. Borden pour doc.) 5717; (int. Borden) 5811, 5985; ingénieurs, aides et autres employés, détails sur leur emploi, (mot. Roche pour doc.) 6064; construction, entreprises adjugées, pour combien de milles ? (int. Foster) 6519, 6761, 6950; différend entre le Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement et la commission du Transcontinental ? (int. Borden) 6520; coût de la division Est, (mot. Borden pour doc.) 6577 ; protestations au Gouvt. au sujet de terrains, (int. Barker) 6954; combien de milles déjà construits dans la province de Québec? (int. Monk) 6957; accidents au cours de la construction, (observ Blain) 6970, 7806; dans Bellechasse, (int Talbot) 7173; erreur dans le choix du tracé article du "World", de Toronto, (explication par sir W. Laurier) 8179; nationalité des entrepreneurs du Transcontinental, (int Lavergne) 8313; changement du tracé, préjudiciable à notre crédit, article du "World' de Toronto, (explication par M. Fielding) 8473; montant d'obligations émis jusqu'à ce jour ? (int. Foster) 8836; dommages causé au chemin par la crue des eaux, (int. Bor
Ch. de fer Transcontinental-National—*Suite.*
den) 9011, (rép. par M. Graham) 9315; bil (n° 171) concernant obligations garanties par l'Etat, 1ère l., 9252; 2e l., et comité 11299 et suiv.; 3e l., 11305; fournitures, transport par les routes américaines, (int. Armstrong) 9453; achat de rails, (int. Foster) 9707; coût estimatif de la section Est et de tout le chemin, (mot. Borden pour doc.) 9708 détermination des limites des sections, (int Barker) 9708; quelles parties entre Grand Falls et Moncton ont été données à l'entreprise, (int. Crocket) 9709; commissions accordées aux inspecteurs du Transcontinental, (int. Foster) 10179; inspection de la voie, (sub.) 10892; accident dans Kenora, enquête, (int. R. Smith) 11141; rails d'acier, achat, (int. Boyce) 11264, 11318; coût des travaux de construction du chemin, (int. Borden) 11453, 11978, 12538, (rép. par M. Graham) 12653; travaux des districts "B" et "P", classification, (int. Lennox) 12654; classification trop élevée sur division est, (int. Lennox) 12655; prix de construction de la section des montagnes, (mot. Borden pour doc.) 12837; (sub.) $30,000,000, 12854, 13370; expropriations dans Madawaska, (int. Michaud) 13299; coût du Transcontinental, (rép. par M. Graham aux différentes interpellations à ce sujet), débat, 13299; rails d'acier, quantité fournie, (int. Boyce) 13419; achat et prix payé, (correction, par M. Graham, de sa réponse à int. Boyce sur ce sujet) 13721; dépense totale de la commission du Transcontinental, en salaires, loyers, voyages, etc., y compris toutes choses ne se rattachant pas à la construction, (int. Bergeron) 13891, (int. Foster) 14198.
Chemin de fer de Waterloo à Guelph: compagnie du, institution civile, bill (n° 195), 1ère l., 12171; 2e l., 12481; comité et 3e l., 13229.
Chemin de fer de White-Pass: taux exorbitants pour transport des marchandises, (int. Herron) 11261.
Chemin de fer de Windsor-Chatham-London, bill (n° 108) concernant la compagnie du, 1ère l., 3985; 2e l., 4409; comité et 3e l., 5622.
Chenal de Burlington: travaux, (int. Smith) 4581; phare, (int. Smith) 5707; pilier, (sub.) 12696.
Chevaux: importation des Etats-Unis, interdiction, (int. Sproule) 6272; combien importés des E.-U.? (int. Christie) 6523.
Chicoutimi: dragage, (int. Bennett) 7549; bureau de poste, (sub.) 7632; estacades, redevances par la compagnie de pulpe, paiement, (int. Perley) 8562; port, (sub.) 12635; comté, comment les deniers publics y sont dépensés, (observ. Girard) 13853.
Chien de mer: envois de résidus, (int. Blain) 1173; réduction, usine de Canso, (int. McLean) 5901; (int. McLennan) 6051, (int. Foster) 8566; réduction à Clark's-Harbour; parachèvement de l'installation, (sub.) 13997.
Chilliwack: édifice public, (sub.) 14011.
Chinois: demandant à être admis aux écoles de la Colombie-Anglaise et être exemptés de la taxe de capitation, (mot. Borden pour doc.) 576.
Chivers, Alonzo, Louis et Charles L.: emploi, (int. Clements) 9314, 9710, 11024.
Cigares en entrepôt, timbres noirs sur iceux, (int. Dubeau) 13013.

Cigarettes, fabrication et vente: interdiction, (projet de résolution Blain), débat, 5303 et suiv., (mot. Macpherson, pour ajournement du débat, 5351, mise aux voix et adoptée, 5351; (suite) 5471, 5477; le Gouvt., va-t-il présenter un projet de loi interdisant fabrication et vente des cigarettes? (int. Blain) 7632.
Ciment : laboratoire de l'essayeur, (sub.) 11624, 11809, (explications par M. Pugsley), débat, 11809 et suiv.
5e régiment d'artillerie Victoria: grabuge, (int. Worthington) 6054.
Cirkel, Fritz.: ingénieur des mines, est-il à l'emploi du gouvt. canadien? (int. Lennox) 7548, (int. Ganong) 8312.
Clark. capitaine Arthur: décès (int. Foster) 8567.
Clark-City, P.Q.: travaux publics, pour quel montant ? (int. Monk) 2483; quai, (sub.) 12635.
Clément, Jules d'Estimauville: emploi, (int. Foster) 11863.
Clement, W. H. P.: emploi au Yukon, (int Sproule) 5900, (mot. Sproule pour doc.) 6062.
Clifton: brise-lames, dépenses, (int. Fowler) 721; quai, réparations, (int. Lefurgey) 5037.
Cloutier, J. E.: paiements à lui faits, (int. Ames) 8775.
Chute à Blondeau: quai, (sub.) 12696.
Chutes Kananaskis: pouvoir hydraulique, à qui cédé ? (int. Reid) 3146; (mot. Reid pour doc.) 4002, 5732, 6768.
Chutes Montmorency: mur de revêtement, (int. Robitaille) 13034.
Chutes Niagara: rapport de M. Spencer, coût, (int. Boyce) 6328.
Church-Point: quai, (sub.) 11783.
Club Borden: discours de M. Macdonell, (observ. Knowles) 1495.
Cobourg: port, dragage, (int. Ward) 375 ; brise-glace et dragage, (sub.) 12699.
Code criminel: bill (n° 78) pour le modifier au sujet des armes offensives (déposé par M. Lewis), 1ère l., 1733; (n° 79) pour le modifier au sujet des attentats à la pudeur sur femmes et les enfants, (déposé par M. Lewis) 1ère l., 1735; bill (n° 92), déposé par M. Gervais, pour modifier le dit code de façon à rendre les causes pour libelle diffamatoire justiciable sans l'intervention d'un jury, 1ère l., 2634; bill (n° 93), déposé par M. Lewis, pour modifier ledit code de façon à punir les auteurs d'homicides commis à la chasse, 1ère l., 2683; bill (n° 96) pour le modifier au sujet des coalitions pour entraver le commerce, 1ère l., 3082; bill (n° 140) pour le modifier au sujet des accidents causés par automobiles, 1ère l., 6264; bill (n° 161) pour modifier article 322, ch. 146, S. R. de 1906, 1ère l., 7663; modifications proposées dans différents bills de M. Lewis, que va en faire le Gouvt. ? (int. Lewis) 9726.
Colborne: quai, (sub.) 12700.
Colchester: transport des dépêches, (int. Stanfield) 3087.
Colchester-Point: jetée, (int. Clements) 13289.
Collège militaire royal: injustice à l'égard d'un jeune cadet, observ. Hughes, débat, 1058 et suiv.; provisions, (int. Foster) 1574. (voir aussi Kingston, lettre "K".)
Collingwood: port, (sub.) 12700.
Colombie-Anglaise: revenu et dépenses, (mot D. Ross pour doc.) 3562.
Colonisation: subventions aux sociétés dans la prov. de Québec, (int. Paquet) 710.
Colons: dirigés sur homesteads, (mot. pour doc.) 724.
Commerce: impression des relevés, (observ. Foster), débat, 10196 et suiv.; ministère, rapport, (dépôt), (l'h. M. Graham) 7; appointements du personnel, (sub.) 671, 12881; commerce entre le Canada et l'Allemagne, développement prochain, int. Lalor) 13740; entre le Canada et le Japon, pour les trois derniers exercices, (int. Macdonald) 931.
Commerce et navigation: rapport, (dépôt), l'h. M. Paterson) 8.
Commissions: nommées depuis 1896, dépenses, (int. Porter) 4585; (mot. Porter pour doc.) 6577, 7806.
Commission des céréales: rapport, (int. Staples) 188.
Commission des chemins de fer: rapport, (dépôt), (l'h. M. Graham) 7; demandes à elle présentées pour faire traverser les chemins de fer par des tuyaux, (int. Barr) 1154, par des fils télégraphiques, (int. Barr) 1155, (mot. Barr pour doc.) 1348; augmentation du personnel de la commission, (projet de résol. Graham) 4058; bill (n° 112) à cette fin, 1ère l., 3895, 4089; 2e l. et comité, 5173, 8909; 3e l., 8913; frais d'avocats, (int. Macdonell) 10748; entretien et fonctionnement de la commission, (sub.) 10887; (sub.) 13412.
Commission de construction du transcontinental, rapport, (dépôt), (l'h. M. Graham) 7.
Commission des eaux limitrophes: ses travaux, (observ. Broder) 13802.
Commission d'économie interne: (message de Son Excellence) 8; procès-verbaux de 1902 à 1906, (mot. Roche pour doc.) 2896.
Commission géologique: dépenses depuis 1896, (int. Armstrong) 6701; (sub.) 12878; service, (sub.) 14257.
Commission internationale, pour étudier les conditions de la rivière Rouge, (sub.) 11668.
Commission de la mer Behring: dépenses de sir Charles H. Tupper, (int. Borden) 4864.
Commission des voies navigables internationales: dernier rapport, (canal de Soulanges), (dépôt par sir W. Laurier) 10362.
Commis-voyageurs : taxe, abolition, (int. Guthrie) 6055.
Comités permanents: comité pour préparer liste des membres des comités, (mot. Laurier) 6; rapport de ce comité, (mot. Laurier pour adop.) 94; pouvoir des comités permanents, (mot. Laurier) 94; quand les comités seront-ils formés, (int. Borden) 527; organisation des comités, (int. Bergeron) 581; nomination de nouveaux membres, (mot. Laurier) 1175, 1254, 1255, 3432.
Compagnies: bill (n° 104) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 3793; 2e l. et comité, 5733 et suiv.; 3e l., 5737; postes de confiance occupés, abus, (explications par M. Foster, en réponse aux paroles de sir F. Borden) 9784, 9911.
Compagnie dite "American Bank Note Company", impression des billets et timbres, dernier marché à ce sujet, (int. Foster) 2686.
Compagnie d'assurance Anglo-canadienne: bill (n° 126) pour en changer le nom et le siège social, 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité et 3e l., 8091-8092.
Compagnie d'assurance "Crown", sur la vie: bill (n° 180), 1ère l., 19778; 2e l., 10116; comité, 10438; 3e l., 10439.

Compagnie d'assurance dite "Mutual Reserve," de New-York, entre les mains d'un syndic, (int. Gauvreau) 3613.
Compagnie d'assurance dite "Northern," contre l'incendie: bill (n° 7) pour la constituer en corporation, 1ère l., 243; 2e l.. 484; comité et 3e l., 5292.
Compagnie d'assurance dite "Pacific Coast Fire Insurance Company," bill (n° 40) y relatif, (M. Macpherson) 1ère l., 783; 2e l. 1102; comité, 6463, 6511; 3e l., 6515.
Compagnie d'assurance dite "Phœnix," bill bill (n° 167) y relatif, 1ère l., 9008; 2e l. 9501; comité et 3e l., 10439.
Compagnie d'assurance dite "Standard Mu tual Fire Insurance Company," changement de nom, bill (n° 71), déposé par M. W. F Maclean, 1ère l., 1480; 2e l., 1682.
Compagnie d'assurance "Travellers of Canada," sur la vie: institution d'icelle, bill (n° 35) (M. Gervais) 1ère l., 629; 2e l., 1102; comité et 3e l., 5292.
Compagnie Boone: paiements à elle faits, (int. Bennett) 5299.
Compagnie dite "Calgary Power and Trans mission Company": vente de terres à cette compagnie, (mot Reid pour doc.) 4002.
Compagnie dite: "Canada Weather Insur ance Company," bill (n° 37) déposé par M M. G. Schell, et ayant pour objet de constituer cette compagnie en corporation, 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité, 5292, 5393; 3e l., 5394.
Compagnie dite "Canadian Fog Signal", de Toronto: paiements à elle faits depuis 1902 (int. Taylor) 12074.
Compagnie dite "Canadian Towing and Wrecking Company"; marchés et paiements, (mot. Bennett pour doc.) 3351.
Compagnie de carbure d'Ottawa: paiements à elle faits, pour gaz, etc., depuis 1902, (int. Taylor) 12074.
Compagnie du chemin de fer British Yukon; bill (n° 21) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668, comité et 3e l., 3759, 3760.
Compagnie du chemin de fer de Campbell ford à l'ouest du lac Ontario, bill (n° 14) 1ère l., 365; 2e l., 706, 1527.
Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de forces motrices de Québec: bill (n° 73) y relatif, déposé par M. Power, 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité, 4408, 4733; 3e l., 4733.
Compagnie de chemin de fer électrique "Ha milton-radial," bill (n° 25) y relatif, 1ère l., 1449; 2e l., 668; comité, 3307, 3339, 3481 3834 et suiv.; 3942, 4392; 3e l., 4532, 4724, 4732
Compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 15) 1ère l., 365; 2e l., 706 1527.
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, bill (n° 46), y relatif, (M. Monk) 1ère l., 923, 3e l., 2434; comité et 3e l., 5292.
Compagnie du chemin de fer MacLeod-Cards ton-Montana; bill (n° 22) y relatif, 1ère l. 449; 2e l., 706; 3e l., 1964.
Compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan; dernier déficit annuel dû par elle, (int. Lake) 6762.
Compagnie de ch. de fer du Nord-Ouest du Manitoba: bill (n° 26) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668, 1527, 3759.
Compagnie de ch. de fer de l'Ouest-Ontario-Pacifique: bill (n° 24) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 668, 1527.
Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie, bill (n° 13), 1ère l., 365; 2e l., 705 1527.
Compagnie du chemin de fer Sud-Ontario-Pacifique, bill (n° 16), 1ère l., 365; 2e l., 706· 3e l., 2001-2002.
Compagnie de colonisation et de terres de la rivière de la Paix, (observ. Hughes), débat 10906 et suiv.
Compagnie Rolla L. Crain: paiements à elle faits depuis 1896, (int. Blain) 3353; (mot. Blain pour doc.) 3562.
Compagnie d'énergie "Dominion": dépôt du bill "H" du Sénat, (int. Cockshutt) 11456.
Compagnie dite "Dominion Gurantee Company": bill (n° 127), 1ère l., 5482; 2e l., 5704; comité, 6464, 6515; 3e l., 6516; autre projet, (n° 127), 1ère et 2e l., 13416-17; autre projet, (n° 211) 1ère l., 13481.
Compagnie dite "Dominion Guarantee" modification de la loi y relative, bill (n° 211), comité et 3e l., 13890.
Compagnie dite "Dominion Lumbering and Power Development Company": pétition, en sa faveur (présentée par M. Hall) 1798; institution civile, 1ère l., 9450; 2e l., 9605.
Compagnie dite "Eastern Trust Company": bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 3793; 2e l., 4409.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 151), 1ère l., 6576; 2e l., 6871; comité, 8030, 8512, 8725, 8952, 9014, 9153, 9497, 9826, 9912; 3e l., 9922.
Compagnie des estacades flottantes des rivières Shuswap et Thompson, bill (n° 49) y relatif, (M. D. Ross), 1ère l., 923; 2e l., 1103, 1154, 1528; comité, 5645.
Compagnie de force motrice Otonabee: nombre de chevaux-vapeur payés, (int. Bennett) 5711, 5814, 5907.
Compagnie de force motrice de la Saskatchewan: institution civile, bill (n° 153), 1ère l., 6832; 2e l., 6950; comité, 8039; comité, 8088, 8961, 9015, 94999, 9604; 3e l., 9605.
Compagnie dite "General Chemical Company", bill (n° 174) concernant certains brevets d'invention, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Compagnie dite "Goodwin Car Company": bill (n° 60) déposé par M. Osler, concernant ses brevets, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; 3e l., 3028.
Compagnie dite "Grand Trunk Pacific and Developement Company": terres par elle acquises de l'Etat, (mot. Ames pour doc.) 5302.
Compagnie de la hausse du fusil Sutherland: bill (n° 63) déposé par M. Macdonald, 1ère l., 1336; 2e l., 1528.
Compagnies houillères: ayant fait rapport au Gouvt. sur quantité de houille extraite, (int Ames) 10749.
Compagnie immobilière du sud de l'Alberta échange de terres, (int. Herron) 8095.
Compagnie d'irrigation Robins: travaux, dépenses, (int. Ames) 4962.
Compagnie dite "London and Lancashire Guarantee and Accident Company": institution civile, 1ère l., 5482; 2e l., 5704.
Compagnie manufacturière dite l'"Eclipse": paiements à elle faits depuis 1896, (int. Blain) 3354; (mot. Blain pour doc.) 3562, (int. Bennett) 4413, 6764.
Compagnie Massey-Harris: remise de droits à elle faite, (int. Roche) 8837.

Compagnie dite "Metal Shingle and Siding Company, brevets, bill (n° 207) à ce sujet, 1ère l., 13286; 2e l., 13286, 13636.
Compagnie dite "Midland Towing and Wrecking Company", marché et paiement, (mot. Bennett pour doc.) 3356.
Compagnie dite "New-Brunswick Coal and Railway Company": subvention, balance due, (int. Ganong) 9714; réclamation du ministère des Chemins de fer contre la compagnie, (int. Crocket) 10178.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": paiements à elle faits, (int. Foster) 174; (observ. Borden) 799 et suiv.; (explications par l'h. M. Oliver), débat, 809 et suiv.; immigrants amenés par elle, d'après lettre de M. T. C. Blair), (int. Lennox) 2480; destruction de documents, correspondance, etc., par M. Smart, (observ. Barker et Sproule) 4238 et suiv.
Compagnie dite "Northwest Gold Dredging Company": permis de dragage à elle accordés, (int. Sinclair) 12290.
Compagnie dite "Occidental Fire Insurance Company": bill (n° 131), 1èrer l., 5568; 2e l., 5704; comité, 8090; comité et 3e l., 8726.
Compagnie dite "Office Specialty Company": marchandises par elle fournies au Gouvt., (int. Bennett) 3150; (mot. Bennett pour doc.) 3357; paiements à elle faits, (int. Bennett) 4413.
Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edouard: bill (n° 20) y relatif, 1ère l., 449; 2e l., 706, 808, 1102; comité, 8033, 8725, 8953, 9014, 9497; 3e l., 9501.
Compagnie du pont et du chemin de fer terminal de Fort-William: compagnie du, bill (n° 101), en comité, 6461, 6508; 3e l., 6509.
Compagnie du pont et de la grande île de Niagara: bill (n° 48) y relatif (M. German), 1ère l., 923; 2e l., 1103; 3e l., 2434.
Compagnie du pont interprovincial du Nouveau-Brunswick: bill (n° 76) y relatif, déposé par M. C. Marcil, 1ère l., 1648; 2e l., 1964; comité et 3e l., 4408.
Compagnie dite "Standard Accident and Guarantee Company": bill (n° 132), 1ère l., 5568; 2e l., 5704.
Compagnie dite "Standard Plate Glass Company of Canada": bill (n° 41) y relatif, (M. A. C. Macdonell) 1ère l., 783; 2e l., 1102; comité et 3e l., 6464.
Compagnie dite "Steel Concrete Company", paiements à elle faits, (int. Boyce) 3553; (mot. Boyce pour doc.) 4002.
Compagnie dite "Sub Target Gun Company": commandes d'appareils à fausse cible, paiements, (int. Foster).
Compagnies de télégraphe et de téléphone: bill à être présenté à leur sujet, (int. Borden) 3153.
Compagnie de terres de la vallée de la Saskatchewan: achat de 250,000 acres, (int. Lake) 4960; terres à elles accordées depuis 1902, etc., (mot. Roche pour doc.) 6063; transaction condamnable, article du "Evening News", d'Halifax, (observ. Turriff), débat, 9106 et suiv., 9165 et suiv.; amendement Lake, 9194, rejeté, 9250; lettre de M. Willerton, (observ. Borden) 9561, 9725, 10905.
Compagnie dite "Tobique Manufacturing Company": bill (n° 8) pour changer son nom, 1ère l., 243; 2e l., 484; 3e l., 2434.
Compagnie de transport et d'emmagasinage "Dominion": bill (n° 84), institution civile, (M. German) 1ère l., 1928; 2e l., 2142.
Compagnie de traverse de Windsor, Détroit et Belle-Isle: renouvellement de concession, (mot. Clements pour doc.) 1178.
Compagnie de la vallée de la Paix: concession de terrains à elle faite, (int. Hughes) 11561.
Compagnie dite "Western Rivers and Improvement Company": bill (n° 55), déposé par M. Sloan, pour la constituer en corporation, 1ère l., 1153; 2e l., 1528.
Compagnie dite "M. J. Wilson Cordage Company": saisie, (mot. Wilson pour doc.) 1176.
Compagnie dite "Windsor Pump and Foundry Company": bill (n° 72), brevets, déposé par M. Clarke, 1ère l., 1481; 2e l., 1682; 3e l., 2434.
Compagnie dite "Yukon Gold Company": réclame faite par Thomas W. Lawson, de Boston, (int. Macdonell) 8092.
Comptables experts: paiements à eux faits, (int. Ames) 3347.
Comptes publics: comité, convocation, (int. Foster) 980; dépôt de pièces originales à ce comité, (int. Bennett) 1439; 3e rapport du comité, (mot. Clarke) 2242; séances l'après-midi, (mot. Bennett) 2242; rapport, dépôt, (l'h. M. Fielding) 6; renvoi au comité des, (mot. Laurier) 326; comptes en souffrance, (int. Taylor) 367; comptes approuvés, (int. Lancaster) 378; séances du comité, (int. Reid) 1496; rapports du comité, projet de résol. Blain, 3181, amend. Blain, 3182, rejeté, 3255; 3e rapp., (mot. Johnston pour adop.) 10362; comité, réunion, (int. Borden) 9956; mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre, (M. Finlayson) 10037.
Concessions forestières: voir "Coupes de bois", lettre "C".
Conciliation: conseil de, combien de fois a-t-il été prié à intervenir en vertu de la loi de 1907? (int. Macdonald) 3610.
Congdon, M., administrateur du Yukon, audition de ses comptes par le conseil du Yukon, (int. Foster) 14097, (rép. par l'h. M. Oliver) 14199; (int. Foster) 12654, 13037.
Congrès interparlementaire de la paix: réunion à Ottawa en 1909: lettre reçue du Sénat par M. l'Orateur, à ce sujet, 14264.
Conférence impériale de 1907: dépenses du gouvt. canadien, (int. Foster) 532; (mot. Foster pour doc.) 1574.
Conférence intercoloniale de Londres, 1907: dépenses, (int. Bergeron) 13891; quelle somme votée pour faire face aux dépenses? (int. Bergeron) 14191.
Conseil du collège presbytérien d'Halifax: bill (n° 154) y relatif, 1ère l., 6833; 2e l., 6950; comité, 8031; 3e l., 8033.
Conseil privé: bureau, personnel, (sub.) 634.
Conserves: de viande, etc., (voir viandes, etc., lettre "V"); conserves de fruits et légumes, nomination d'inspecteurs, (int. Marshall) 537.
Convention anglo-japonaise: (mot. Monk pour doc.) 617.
Convention entre la France et le Canada, message de Son Excellence, 6; (int. Foster) 8; impression du texte de la convention, (int. Foster) 98; taux maxima et minima, (int. Smith) 186; pays qui vont bénéficier de la convention, (int. Daniel) 534; convention franco-canadienne et conventions concernant la nation la plus favorisée, (int. Foster) 586; demande de renseignements, (int. Foster) 592; distribution du texte, (int. Béland) 628; convention franco-canadienne et surtaxe allemande, (int. Ames) 875; tarif intermédiaire et tarif français maximum, (int.

Convention entre France et Canada—*Suite.*
Ames 875; traitement de la nation la plus favorisée, (int. Ames) 876, 877; importation par un port des Etats-Unis, (int. Ames) 877; dépôt de doc. relatifs à la convention, (observ. Fielding) 880; état relatif à chaque catégorie d'articles mentionnés dans la convention, (mot. Ames pour doc.) 882; nomination d'un comité pour étudier avantages de la convention, (mot. Monk) 957; correspondance et notes relatives à la convention, (dépôt par l'hon. M. Fielding) 975; ratificatidon de la convention, (projet de résol. Fielding) 976, (débat) 1261 et suiv.; bill n° 57 à cette fin, 1ère l., 1263, (observ. Brodeur), débat, 1440 et suiv.; 2e l., 2303; 1ère l., débat, 3622 et suiv., 3715 et suiv., 3774 et suiv.; 3e l., 3899, 4499, 4549, 4552-4553; convention de 1893, dépenses de sir Charles Tupper, (explication Ames) 1481; convention de 1907, détails, (mot. Foster) 1649; expéditions du Canada, (int. Monk) 4963; dépenses, (int. Monk) 13288; le Gouvt. demandera-t-il que l'ancienne convention soit dénoncée? (int. Talbot) 13293, le Sénat français a-t-il ratifié la nouvelle convention? (int. Bergeron) 13741, ratification retardée, (int. Borden) 14216, (int. Foster) 12294.
Cookshire: édifice public, (sub.) 7634.
Cooper & White: loyer payé par eux au Gouvernement, (int. Lancaster) 3993.
Correspondance adressée à sir H. Joly de Lotbinière, en sa qualité de lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 576.
Cosgrave, J. J.: enquête à son sujet, frais, (int. Macdonell) 6059.
Coupes de bois: permis, annulation, (int. Lake) 189, renouvellement, (int. Lake) 189; permis accordés en 1907, (int. Foster) 250; permis, rédaction, (int. Lake) 374; coupe n° 1168, superficie, vente, qui en est propriétaire? (int. Ames) 379; coupe n° 1100, idem, (int. Ames) 380; coupe n° 1279, (mot. Ames pour doc.) 577; demandes de permis refusées, (mot. Roche pour doc.) 578; renouvellement de permis au Manitoba et dans les T.N.-O., (int. Ames) 717; coupes nos 1220 à 1226 et 1238 et 1272, état y relatif, (mot. Lake pour doc.) 880, 2957; coupes nos 1050, 1265, 1267, 1274 et 1275, état y relatif, (mot. Boyce pour doc.) 884; noms, domiciles, etc., des propriétaires de toutes les coupes de bois accordées dans l'Ouest, et désignation de toutes ces coupes de bois, (mot. Schaffner pour doc.) 884; coupes de bois au Nord-Ouest, (int. Perley) 1174; refus de coupes de bois, (int. Roche) 2251; aliénation de concessions forestières au Nord-Ouest, (observ. Lake), débat, 2344 et suiv., concession Rochester, (int. Ames) 2393, (suite du débat) 2394 et suiv., 2435 et suiv.; aliénation de coupes de bois par gouvt. Mackenzie, (observ. Foster) 2473; concessions de coupes de bois dans l'Ouest, exercice 1896-1897, (int. Ames) 2485; coupes de bois nos 1413, 1414 et 1415, (mot. Lennox pour doc. y relatifs) 2487; permis accordés sous gouvt. Mackenzie, (int. Foster) 3148; combien demandés et combien accordés, (mot. Foster pour doc.) 3356; concessions forestières 1413, 1414 et 1415 à qui accordées? (int. Lennox) 3553; coupe (n° 42), Saskatchewan, à qui accordée? (int. Boyce) 3991; coupes accordées entre 15 juillet et 1er juin 1904, (mot. Crawford pour doc.) 4003; demandes
Coupes de bois—*Suite.*
et soumissions originales pour coupes de bois, (mot. Ames pour doc.) 4416; demandes de différentes coupes de bois, (mot. McCraney pour doc.) 4779; enquête sur concessions de coupes de bois, article du "News", (explication par M. Turriff) 5292; scandales, (observ. Taylor), débat, 7439 et suiv.
Cour d'appel de la Colombie-Anglaise: recours contre jugement privant un électeur de ses droits politiques, bill (n° 165) pour permettre ce recours comme dans les autres provinces, 2e l., comité, 11393; 3e l., 11394.
Cour de l'échiquier: bill (n° 116) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 4765; rapports, impression et reliure, (sub.) 5751; bill (n° 116), pour modifier la loi relative à la cour de l'échiquier (remplacement du juge titulaire), 2e l., 8898; comité et 3e l., 8909.
Cour suprême du Canada: bill (n° 91) déposé par M. Gervais, pour modifier loi y relative, 1ère l., 2633; bill (n° 21) pour modifier rôle des causes inscrite, 1ère l., 5031; 2e l. et comité, 5739 et suiv.; 3e l., 5741; dépenses casuelles, (sub.) 13566.
Courses de chevaux sur la glace, le dimanche, (int. Elson) 3897.
Cow-Bay (Port-Arthur): brise-lames, (sub.) 11783.
Cowie, W. F., ingénieur, emploi, (int. Taylor) 5899.
Cuivre: importations en 1905, 1906 et 1907, (int. Staples) 6517.
Currie, W. D.: paiements à lui faits, (int. Walsh) 8097.
Cyr, J. Ernest: député de Provencher, élu par des moyens frauduleux, (explication et dénégation par M. Jackson, pour M. Cyr, lettre de M. Cyr) 8856.
Côteau-Landing : quai, réparations, (int. Monk) 9722.
Côté, Boivin et Cie: paiements à eux faits, (int. Bergeron) 13287.
Côté, Thomas: dépenses, (observ. Daniel) 11657.
Coton: coton brut, importation, (int. Béland) 1572; industrie du coton dans la prov. de Québec; commission royale pour enquête sur différends industriels à ce sujet, frais, (sub.) 13817.
Cranbrook: édifice public, (sub.) 11395, 14011.
Croiseur "Princess": réparations, (sub.) 13998.

Daly, Reginald: emploi à la commission géologique, (int. Armstrong) 5424, 5713.
Dauphin: édifice public, (sub) 8918.
Dawson: hôtel des postes, voûte de sûreté, (sub.) 14012.
Débats: comité des, institution, (mot. Laurier) 94; pouvoirs du comité, (mot. Gervais) 855; nomination de M. H. R. Holmden pour faire index analytique de la version anglaise des Débats, 1er rapp., (M. Gervais) 2683, (mot. Gervais pour adop.) 2683; 2e rapp., augmentation des appointements des sténographes, (M. Gervais) 7313; 3e rapp., concernant publication plus rapide de la version française, (M. Gervais) 7313; 2e rapp., (mot Gervais pour adop.) 8206; 4e rapp., nomination de M. Ed. Charlier, comme traducteur et de M. Rodolphe Girard comme correcteur d'épreuves, (M. Gervais) 9252, adopté sur mot. de M. Gervais, 9252; distribution du compte rendu des débats, retards, (observ. Bergeron) 9563; (mot. Monk tendant à annuler

Débats—*Suite.*
le 4e rapport) 10173, 10361, 10601, (débat), M. Monk, 10717 et suiv.; M. Gervais, 10719 et suiv.; M. Sam. Hughes, 10720 et suiv., 10739 et suiv.; M. Lancaster, 10725, 10733, 10740; M. l'Orateur, 10733; l'h. M. Foster, 10733, 10735; sir Wilfrid Laurier, 10735 et suiv.; motion de M. Monk, mise aux voix et repoussée, 10744-10745; (observ. Bergeron au sujet du 2e et du 3e rapport) 13134; adoption du 2e rapport, (sur motion de M. Gervais) 13889; sténographes et traducteurs, augmentation d'appointements, 14246 et suiv.; publication de la version française, retard, (int. Lavergne) 3084; coût moyen par colonne, (int. Sinclair) 3607; retard, (observ. Morin) 11014; débats trop longs, somme d'énergie gaspillée en longs discours, (observ. Kennedy) 14220.

Dechêne, M., de Valleyfield: emploi, (int. Walsh) 8839.

Défense navale impériale: participation du Canada, (int. Macdonell) 1164.

Denrées: inspection des, (sub.) 12882.

Dépêches: transport entre Guelph et Goderich, (int. MacLaren) 192; plaintes au dir. gén. des Postes au sujet du service, (mot. Armstrong pour doc.) 580, 5038; transport aux frais de l'Etat, (mot. Foster pour doc.) 1177; service en hiver, (sub.) 3330; transport entre Port-au-Pic et Castlereagh, (int. Stanfield) 3346, entre Saint-Pascal et Kamouraska, (int. Bergeron) 3351; entre Darnley et Kensington, (int. Lefurgey) 5034; dépêches allant au Yukon, non transmissibles pendant la froide saison, (int. Thompson) 5354; transport entre Egypte et Saint-Ephrem d'Upton, (int. Monk) 5483; transbordement des dépêches à Rimouski, (int. Cockshutt) 6060; soumissions pour le transport des dépêches, (int. Armstrong) 6703, transport entre Digby et Westport, (int. Armstrong) 7549; transport dans le comté d'Halifax, adjugé à M. Gordon Farrett, (int. Armstrong) 8098; transport à Rimouski, date de la dernière convention, (int. Armstrong) 8563; pourquoi bateaux les transportant entre Montréal et Kingston ne font-ils pas escale à Côteau-Landing? (int. Monk) 9721; dépêches perdues sur Pacifique, en deça de Kenora? (int. Lake) 9726; retards dans la transmission des dépêches, (int. Lake) 10187; transport entre Port-Midway et Redway, (int. Foster) 11863, entre Annapolis et Digby, (int. Lanctôt) 13290.

Dépenses: pour différents travaux depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 576; pour Son Excellence, à Rideau-Hall, etc., (mot. Wilson pour doc.) 577.

Députés: nouveaux, (M. l'Orateur) 3, 705, 923; présentés, 3, 705, 923, 1153, 1481, 2632, 2885; nommés à des charges lucratives, (mot. Lennox pour doc.) 577.

Desaulniers, Gonzalve, avocat: services, (int. Walsh) 1167, traduction, (int. Walsh) 1343.

Deschambault: quai, soumissions, (int. Monk) 5704( (mot. Monk pour doc.) 6063.

Détenus, (voir aussi "Forçats", lettre "F"): combien libérés conditionnellement depuis 1896, (mot. Foster pour doc.) 2924, 10038.

Dette publique: échéances depuis octobre 1906, (int. Borden) 329.

Digby: port, améliorations, (sub.) 11783.

Dillon, Gerald P., enrôlé dans gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (int. Ross) 6272.

Dillon, Michael: employé à Windsor, (int. Clements) 7547.

Discours du trône: 3; adresse en réponse, (mot. Laurier) 8; débat sur adresse en réponse: M. Hall, 10; M. Lanctôt, (Richelieu) 18; M. R. L. Borden, 24; sir W. Laurier, 28 et suiv., 41 et suiv., 566; l'hon. M. Fielding, 30 et suiv., 98 et suiv., 553; M. Talbot (Bellechasse), 40; M. Johnston, 41; l'h. M. Foster, 42 et suiv., 67 et suiv., l'h. M. Pugsley, 83 et suiv.; M. Cockshutt, 128; M. Miller, 153; M. Clements, 203; l'h. M. Fisher, 223; M. Lewis, 255; M. Clarke, 267; M. Thos Chisholm, 276; M. W. J. Roche, 280; amend. Cockshutt, 152, rejeté, 288; M. Barr, 289; M. Lalor, 307; M. Elson, 318; M. Crawford, 330; M. Armstrong, 349, 382; M. J. J. Hughes, 398; M. Staples, 401; M. Wm Wright, 415; M. G. Smith, 425; M. W. Jackson, 430; M. A. A. McLean, 439; M. Kemp, 453; M. W. McIntyre, 465; M. Perley, 468; M. J. H. McIntyre, 475; M. Lake, 480, 484; M. A. Lavergne, 497; M. W. J. Roche, 506; M. Paquet, 525; amend. Armstrong, 397, rejeté, 525-526; M. Barker, 541; amend. Barker, 552, rejeté, 573, M. l'Orateur, (déc.) 552 et suiv.; M. Monk, 557; l'h. M. Haggart, 570; (mot. principale adoptée) 575; (mot. Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence) 575; remerciements de Son Excellence, message, (M. l'Orateur) 1648; discours du trône, fin de la session, 14274.

Discours prononcés en français: publication, retard, (observ. Béland), débat, 3614 et suiv.

Distillerie Corby: déficit dans la production de spiritueux distillés, (int. Robitaille) 13034.

Distillerie Gooderham et Worts: déficit dans la production de spiritueux distillés, (int. Robitaille) 13035.

Divers, (sub.) 13412.

Documents: distribution, (int. Foster) 202, (rép. par sir W. Laurier) 255; distribution, (int. Foster) 451; document n° 167b., soumis à la Chambre le 26 avril 1907, (mot. Ames) 576; distribution des documents, (int. Reid) 632; dépôt des pièces originales, (int. Foster) 1058, (int. Wilson) 1153, (int. Bennett) 1482, (observ. Foster) débat, 1834 et suiv., 1931 et suiv., amendement Northrup, 1906, mis aux voix et rejeté, 1952, explication Lavergne, 2102; (int. Borden), (débat) 1682 et suiv., (mot. Borden) 1687, adoptée, 1733, (int. Bennett) 2390, 2393; documents déposés depuis le 1er janvier 1906, sur motions à cette fin, (int. Johnston) 2685, 2896; mot. pour doc. demandés le 8 et le 16 janvier, (M. Martin) 2886, dépôt des documents originaux, (mot. Foster pour doc.) 2894; documents demandés, pas déposés, (observ. Foster) 2985, (mots. Foster, Boyce, Ames, Herron, pour doc.) 3435-3436; examen des originaux, (int. Ames) 4006; dépôt des originaux devant les comités, (int. Reid) 4680; détention des doc. parlementaires par les députés, débat, (obs. Borden) 4854; documents demandés et non encore déposés, (mot. Foster) 5038; document tronqué, rapporté par M. Lefurgey, article du "Globe", (explication par M. Lefurgey) 5261; garde des documents publics, (observ. Blain), débat, 8129 et suiv., (int. Blain) 8178, 8180; doc. demandés le 6 avril, (mot. Reid pour doc.) 8915.

Dodds, W.: lettre à M. Atomian au sujet d'immigration, (int. Finlayson) 5906.

Donovan, J.: gratification, (sub.) 13841.

Dorchester: quai, (sub.) 14017.
Dorval: dragage, depuis 1867, (int. Boyer) 13717.
Douanes: ministère, appointements, (sub.) 661; droits, frais de perception, (sub.) 848; inspecteur en chef des douanes, fonctions, (int. Stanfield) 3551; employés à Alberton, Tignish et Miminegash, appointements, (int. Lefurgey) 3552; remboursements faits par le ministère des Douanes, (int. Foster) 3613; postes de douane sur la terre ferme, (sub.) 4146; saisies opérées, (mot. Crocket pour doc.) 4779; droits de douane, payables par chaque département, (sub.) 5913; employés à Niagara-Falls, Fort-Erié, Sarnia et Windsor, (int. Armstrong) 7314; receveur à Bathurst, participation aux élections, (int. Crocket) 8097; appointements et dépenses casuelles dans différents ports du Dominion, (sub.) 9889; crédits du ministère des Douanes, direction de ce ministère, (observ. Cockshutt), débat, 10931; recettes des douanes du 1er au 15 juin 1907 et 1908? (int. Taylor) 11320; modification de la loi des douanes quant aux lettres de voiture, agrès de navires, transport des douaniers, (projet de résol. Paterson) 11791, 11876 et suiv.; bill (n° 194) à ce sujet, 1ère l., 11879; 2e l. et comité, 12581; 3e l., 12588; recettes et dépenses, (int. Foster) 13292; fonctionnaires à Windsor, (int. Herron) 13293.
Doukhobors: question au sujet de leurs mouvements, article de la "Gazette", de Montréal, (observ. Foster) 2302; Doukhobors en détresse, (observ. Chisholm), débat, 5217 et suiv.; prisonniers à Fort-William, ont-ils été ou vont-ils être graciés? (int. Lake) 7171, 7317; comparaison avec un certain ordre religieux d'Ottawa, attribuée à M. Hughes, (explic. par M. Hughes) 7678; revenus de Fort-William à Yorkton, (int. Borden) 7983, (observ. Lake), débat, 7985 et suiv.
Dowling, D. B.: emploi à la commission géologique, (int. Armstrong) 5427, 5811.
Doyle, P.: agent d'immigration à Québec, mis à la retraite, (int. Stanfield) 7253.
Dragons canadiens royaux à Saint-Jean: approvisionnements, soumissions, (int. Morin) 6049.
Dragueur "Cap-Breton": usage, frais, (int. McLean) 3553.
Dragueur "Challenge": ouvrage fait l'an dernier, (int. Boyer) 13288.
Dragueur "W. S. Fielding": travaux faits et à faire, (int. Foster) 7544.
Dragueur "King-Edward": travaux à Lunenburg, (int. Blain) 13720.
Dragueur "Montague", réparations, (int. McLean) 190, (int. Roche) 8559.
Dragueur "Sir Wilfrid Laurier": coût, achèvement, (int. Foster) 5428.
Dragage: soumissions demandées cette année par le ministère des Travaux publics, (mot. Bennett pour doc.) 581; dragage dans la baie de Matchedash, (int. Bennett) 589, (explication Bennett sur fait personnel) 2469; dragage dans la prov. de Québec, (int. Bergeron) 711, (mot. Bergeron pour doc.) 885, 2998; dragage dans la prov. d'Ontario, (int. Boyce) 723, (mot. Boyce pour doc.) 885, 1176; paiements à diverses personnes au sujet de dragage, (int. Boyce) 1803; compagnie de dragage d'Owen-Sound, paiements à elle faits, (int. Bennett) 2892; dragage dans la prov. de Québec, en 1907, (int. Monk) 3150;
Dragage—*Suite.*
dragage en 1907, soum., (int. Bennett) 3354; dragage à différents endroits de la province de Québec, frais, (int. Monk) 4051; dragage par la compagnie Boone, paiements, (int. Bennett) 4413; dragage à Hudson, P.Q., dépenses, (int. Monk) 4777; dragage dans le comté de Vaudreuil, à la rivière Raquette et dans le comté de Nicolet, dépenses, (int. Monk) 4778, (rép. par M. Pugsley) 5909; matériel de dragage pour fleuve Saint-Laurent, construction, (sub.) 4953; dragage, dans la rivière Vernon, (int. McLean) 5712; dragage dans les comtés de Vaudreuil et Beauharnois, (mot. Boyer pour doc.) 6525; entreprises de dragage, documents démandés par M. Bennett, seront-ils déposés? (int. Bennett 7060, 7173, 7177, décret du conseil, dépôt, (int. Bennett) 7256; réclamations pour dragage dans la province de Québec, (int. Monk) 7546; les salaires courants et les entreprises de dragage, (int. Verville) 7546; entreprises de dragage en 1907? (int. Bennett) 9105; dragage dans Ontario et Québec, avis d'adjudication ont-ils été publiés? (int. Bergeron) 9720; soumissions demandées, (int. Bergeron) 10486; mode de paiement, (int. Macdonell) 10174; soumissions pour travaux de dragage, le min. des T. p. en a-t-il accepté? (int. Borden) 10240, (mot. Borden pour doc.) 10751; entreprises adjugées à M. Mayes, Nouv.-Ecosse, (int. Bennett) 12073; emploi de dragueurs canadiens, a-t-il été expressément stipulé? (int. Bennett) 12073; dragage à Yarmouth, Digby et Weymouth, (int. Bennett) 12076; dragage dans les provinces maritimes, nouvel outillage, (sub.) 12751; dragage dans Québec et Ontario, (sub.) 14025.
Droits d'auteur: bill (n° 28) pour les modifier, 1ère l., 528; 2e l., 974; comité, 975; 3e l., 3123.
Dumesnil, M. l'abbé: brochure sur anciennes querelles religieuses dans la prov. de Québec, en préface une lettre anonyme portant les initiales "P.M.G.", (explication de l'h. M. Lemieux pour établir que ces initiales ne signifient pas "Post Master General"), 12078.
Duncan: édifice public, (sub.) 14011.
Dunsmuir, M., lieut-gouv. de la Colombie-Anglaise: son refus de sanctionner le "Natal Act" a-t-il été inspiré par le gouvt. fédéral? (int. Smith) 1805; (observ. D. Ross) (débat) 1811 et suiv.; (rép. de sir W. Laurier à int. Smith) 1929, (mot. Smith pour doc.) 2253.

EASTMAN: accident de fusil, (int. Worthington) 1172.
East-Templeton: quai, (sub.) 12631.
Ecole militaire permanente de Québec: provisions, (int. Foster) 1574.
Ecoles techniques: comité d'enquête pour en étudier la nécessité, (projet de résol. Guthrie) 2958 et suiv.; emploi de leurs élèves dans les travaux de l'Etat, (projet de résol. Monk) 3404; le Gouvt. s'occupera-t-il, dès cette session, d'établir des écoles techniques? (int. Borden) 13297.
Edifice Corry: loyer payé, (int. Perley) 12537.
Edifice Langevin: occupation du sous-sol, (int. Taylor) 3611.
Edifices du Parlement: (sub.) 1546; édifice de l'Est, agrandissement, (sub.) 1565; aile nouvelle des palais législatif, réparations des salles, (int. Borden) 5985.

Edifices publics: population des endroits où construits, etc., (mot. Borden pour doc.) 1177, (rép. de M. Pugsley) 13415; nouveaux édifices administratifs, Ottawa, (sub.) 1566; édifices construits par le gouvernement actuel, (mot. Boyce pour doc.) 2253; édifices fédéraux, (sub.) 7640, 7828; lucarnes, (sub.) 8187, loyers, (sub.) 11521 et suiv.; ameublement, (sub.) 11550; soin et nettoyage, (sub.) 11017.

Edmonton: édifices publics, (sub.) 5963; bureau d'accise, emploi de N. F. Harbottle, détournement, renvoi, (int. Lake) 8097; édifices public, (sub.) 8981, 14009.

Edmundston: digue, (sub.) 14018.

Edwards, W. C. et Cie: paiements faits à cette maison depuis 1896, (int. Taylor) 3348-3349, (mot. Taylor pour doc.) 3562.

Elections: fédérales, bill (n° 29) pour modifier loi y relative, 1ère l., 529; en 1907, doc. y relatifs, (mot. Barker) 576; contestées, certificats reçus, (M. l'Orateur) 1; élection de York-centre, certificat, (M. l'Orateur) 1058; élection de Nicolet, certificat, (M. l'Orateur) 1335; bill (n° 66) pour forcer le greffier de la couronne en chancellerie d'ordonner une élection dans certains cas, (voir Chambre des communes, lettre "C"); bill (n° 80) (M. Alcorn), pour modifier la loi des élections fédérales, 1ère l., 1736; 2e l., 5451; élections partielles, certificats, (M. l'Orateur) 2632; élections au Nouveau-Brunswick, attitude du gouvt. fédéral, (observ. Crocket), débat, 3154; bill (n° 115) pour modifier la loi des élections fédérales, 1ère l., 4756, (observ. Laurier sur discours Henderson) 8087; 2e l., 8208, 8316, 8378, 8473; (amend. Roche) 8459; 2e l., (suite) 8524 ,8573, 8688, 8726, 8782, 9024, 12295, 12420, 13568, 13636; 3e l., 13894, amend. Boyce, 13896, rejeté, 13915; 3e l., 13924; amend. du Sénat, 14263; élection de Stanstead, destruction des pièces y relatives, (int. Borden) 8471, (observ. Borden), débat, 9256 et suiv.; élection de Prince-Albert, intervention de M. Bergeron, article du "Leader', de Regina, (protestation de M. Bergeron) 9009; élection de Stanstead, disparition du dossier de l'élection, enquête par comité des privilèges et élections, (mot. Laurier) 9307; élection partielle de Huron-sud, comptes de l'officier-rapporteur, (int. Armstrong) 9714, 12534; intervention fédérale dans élections provinciales, (observ. Borden) 10244; arrondissements de scrutin fixés par les juges au Manitoba, paroles de M. Roche, (dénégation et explication par M. Jackson) 13799; bill (n° 29), pour modifier loi des élections fédérales, (M. Macdonald) 1ère l., 528; 2e l., 5473.

Electricité: exportation d'énergie électrique de Niagara aux Etats-Unis, (mot. Macdonell pour doc.) 2486.

Elevage : industrie, développement, (sub.) 13542.

Elmwood: édifice public, (sub.) 14008.

Emerson: édifice public, (sub.) 8934, 14008.

Emigration: des Etats-Unis, naturalisation au Canada, article d'un journal américain, (observ. Hughes) 12688.

Emplacements: achetés pour différents services, (mot. McCarthy pour doc.) 724.

Emplois: occupés par des catholiques, citation du "Globe" par M. le sénateur Cloran, (explication Sproule) 5260.

Employés: nommés depuis 1896, (mot. Clements pour doc.) 579; employés en 1905, 1906 et 1907, non inscrits sur la liste, (mot. Barker pour doc.) 580; employés, permanents et autres, dans les départements, à Ottawa, (mot. Northrup pour doc.) 580; employés candidats à des charges municipales, (int. McLean) 712, (int. Sproule) 2986, 2993; appointements des employés, commission d'enquête à ce sujet, rapport, (int. Foster) 972; employés du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, ingérence dans élections municipales, (int. Léonard) 2891; congé accordés à des employés de ce pénitencier, (int. Léonard) 2891; ingérence dans les élections en général, (int. Foster) 3343, 3713, par qui nommés et par qui leurs appointements sont-ils augmentés? (int. Owen) 4054; changements dans les divisions du service, (int. Owen) 4417; employés des réseaux de l'Intercolonial et de l'I.P.-E., bill (n° 117) pour modifier loi relative au fonds de secours, 1ère l., 4766; 2e l., et comité, et 3e l., 5203-5204; employés mis sur la liste du fonds de secours, bien que n'étant plus au service, (int. Gauvreau) 4772; employés de la Chambre des communes et de l'Imprimerie Nationale, noms, religion, etc., (int. Sproule) 5427, (mot. Sproule pour doc.) 5720; appointements, (sub.) 5952; employés venant du comté de Brome, nommés depuis 1896, (mot. Clements pour doc.) 6526; employés se mêlant d'élections à Halifax, (int. Fowler) 6961; les nominations ne devraient se faire que selon le mérite des aspirants, (observ. Foster), débat, 9568 et suiv., 9605 et suiv.; amendement de M. Foster, 9568, mis aux voix et rejeté, 9657; employés des Travaux publics, est-il vrai qu'ils n'ont pas été payés? (int. Foster) 10495, 10602; employés du min. des Chemins de fer, etc., quand seront-ils payés? Raisons de ce retard, (int. Fowler), débat, 10495 et suiv.; à des employés permanents pour travail spécial aux écluses des canaux, (sub.) 13838.

Emprunts: temporaires, total, (int. Monk) 246; depuis 1896, (int. Borden) 248; emprunts et dépassements de crédits en 1906-1907, (int. Foster) 327; emprunts temporaires, montant, (int. Monk) 328; depuis octobre 1906, (int. Borden) 329 ; emprunts temporaires, (mot. Monk pour doc.) 575; emprunt du 17 août 1907, (int. Foster) 586; commission payée sur renouvellement de l'emprunt de 1874, (int. Foster) 12077; le dernier emprunt canadien à Londres, montant, (int. Foster) 12806, 13291; emprunts ou avances temporaires, 31 mai et 30 juin 1908, (int. Foster) 13291.

Enderby: protection des côtes, (sub.) 14025.

Entrepôts frigorifiques: construction, aide, (int. Smith) 249, (mot. Foster pour doc.) 1807, 2394; entrepôt à Elgin-est, construction, (int. Marshall) 367; compagnie d'entrepôts du Nouveau-Brunswick, affermage de terrains, (int. Foster) 584; établissement d'entrepôts dans l'Alberta, (int. Herron) 1752; subventions aux compagnies d'entrepôts, (int. Lalor) 2009; compagnie de Saint-Jean, actionnaires, valeur, etc., (int. Lalor) 2010; rapport du commissaire de l'emmagasinage à froid, (dépôt) 2855; réfrigération à Saint-Jean, (mot. Foster pour doc.) 3712; service frigorifique, correspondance à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 3833; entrepôts frigorifiques au Nouveau-Brunswick, coopération du

Entrepôts frigorifiques—*Suite.*
Gouvt.? (int. Porter) 9716; (explication Pugsley) 9791; voir aussi "Boitte", lettre "B").
Entrepreneurs: cautionnements, (int. Foster) 1158.
Escoumains: travaux, (sub.) 12636.
Esquimault: station navale, entretien, (int. Borden) 1163, (mot. Borden pour doc.) 1175; prise de possession par le Canada, (int. Smith) 1346; garnison et moyens de défense, (int. Smith) 1346; bassin de radoub, transféré aux gouvt. fédéral par autorités impériales, (mot. Macdonell pour doc.) 2988.
Estacades: flottants, dans eaux internationales, réglementation, bill (n° 105) à cette fin, 1ère l., 3794.
Estacade du Gouvernement dans la rivière Saguenay: usage, (int. Perley) 191.
Estevan: bureau des terres, (sub.) 8984, 14009.
Exportations: chiffre, (int. Foster) 366; en 1906-1907, (int. Foster) 1158; quantité de marchandises exportées en compartiments frigorifiques, pendant les douze mois expirés le 1er mars 1908? (int. Armstrong) 6702.
Expositions: régionales, subventions depuis cinq ans? (int. Beauparlant) 4584; sommes dépensées pour expositions, (int. Armstrong) 4775; exposition de Jamestown, participation, (int. Armstrong) 5294; exposition anglo-française, à Londres, échantillons canadiens, achat, (int. Monk) 8839, participation du Canada, frais, (int. Monk) 8840; expositions, (sub.) 11083, 13536.
Ewart, David: architecte, expert, construction des édifices de la rue Sussex, (sub.) 5957.
Extincteurs à incendie: fourniture à l'Etat, (observ. Taylor), débat, 8002 et suiv., (explication sur un fait personnel, par l'hon. M. Brodeur) 8027; (mot. Foster pour doc. originaux) 8322, 9726; extincteurs pour édifices publics à Ottawa, achat, (int. Taylor) 1572, (mot. Taylor pour doc.) 1757, 5038; (rép. par M. Pugsley) 5909.

FAIRVILLE: édifice public, (sub.) 14000.
Falconer, M.: services au ministère des Chemins de fer, (int. Foster) 5293.
Falconer, Kenneth: emploi, combien lui a-t-on payé ou a-t-on encore à lui payer? (int. Blain) 11025.
Falconer, M. A. K.: paiements à lui faits depuis septembre 1907? (int. Foster) 9309.
Farnham: bureau de poste, améliorations, (int. Bergeron) 6697; (sub.) 7642.
Fer: prime, paiements, (int. Wilson) 4413.
Fermes d'expérimentation: ferme d'Ottawa, outillage, etc., (mot. Jackson pour doc.) 578; ferme d'expérimentation pour le district de Québec, création, (int. Paquet) 2686; vente d'animaux de race à la ferme d'Ottawa, en 1906 et 1907, (mot. Jackson pour doc.) 2896; nombre, situation, dépenses, etc., des fermes d'expérimentation, (int. Lapointe) 4051, (int. Armstrong) 4775; nouvelles fermes, dans quelles provinces seront-elles établies? (int. Lapointe) 8369; en sera-t-il établi une à Québec?, (int. Robitaille) 8569; fermes d'expérimentation, (sub.) 11440, 13180, 14013.
Fernie, C.-A.: édifice public, (sub.) 5962.
Ficelle d'engerbage: consignations expédiées, a qui? (int. Elson) 10178.
Finances: ministère, appointements, (sub.) 661; ministère, (sub.): dépenses casuelles, 5809; situation financière du pays, (observ. Foster), débat, 14097 et suiv., (projet de résolution Foster) 14118, rejeté, 14149; allusion de M. Foster à certains points du discours de M. Fielding à ce sujet, et explication, 14265 et suiv.
Fish-Island: phare, nomination du gardien, (int.
Fitzpatrick, sir Charles: délégué à la conférence de La Haye, (int. Sproule) 8687.
Fleuve Saint-Jean: enlèvement de troncs d'arbres, soumissions, (int. Fowler) 3605; quais où se fait sentir la marée, (sub.) 12285, 12601; fleuve Saint-Jean, et ses tributaires; quais, (sub.) 14018.
Fleuve Saint-Laurent: dragage, dépenses, (int. Schaffner) 1750, (mot. Schaffner pour doc.) 2253; barrage projeté vis-à-vis Cornwall, (mot. Gervais pour doc.), débat, 3104 et suiv.; dragage, (sub.) 5247; brise-glace à l'embouchure de la rivière Saint-Jacques, (sub.) 12647.
Foin: expédié en Afrique, réclamations, (int. Bennett) 6052.
Foin et paille du Canada: interdiction en Angleterre, (int. Armstrong) 4964.
Fonds: placement en fidéicommis, (int. Borden) 181.
Forages: gaz, houille et pétrole, (sub.) 13824.
Forçats, voir aussi "Détenus", lettre "D": travail, adjudication, (int. Verville) 251.
Force motrice: permis accordés pour exportation, (int. Foster) 376.
Forestiers indépendants: tripotage des fonds par MM. Foster, Fowler et Bennett, article du "Canada', (question de privilège par MM. Fowler et Bennett) 6277.
Fortifications: en voie de construction à Québec et à Lévis, (int. Worthington) 6960.
Fort-William: dragage, coût? (int. Bennett) 9256; améliorations, (sub.) 12753.
Foster, Frederick: emploi, (int. Clements) 13289.
Fournitures: destinées à l'Etat. Devraient être achetées sur soumissions et sous direction d'une commission, (projet de résolution Foster), débat, 6064 et suiv.; amend. Fielding, 6089-6090, mis aux voix et adopté, 6145; sous-amend. Blain, 6112, mis aux voix et rejeté, 6143; projet de résolution Foster, mis aux voix et adopté, 6147.
Fraser, A. W., C.R., paiements à lui faits par le département de la Justice, (int. Blain) 3086, retenu comme avocat au sujet de l'acquisition des propriétés de la rue Sussex, (int. Marshall) 3606.
Fraser, Donald: emploi, (int. Cockshutt) 5421; (int. Fowler) 5714.
Fraser, G.: restitution de droits de douane, affaire Huntingdon, déclaration de M. R. L. Borden, (explication par M. Kennedy) 9910.
Fredericton: inégalité de traitement en matière de prix de transport, correspondance, (mot. Crocket pour doc.) 2486, 2648; cuisine et salle à manger pour les casernes, (sub.) 14000.
Fromage: exportations, (int. Morin) 2245; chambre de maturation de Brockville, cédée à bail, (int. Broder) 4052.
Frontière: construction de bâtiments sur la frontière, (int. Walsh) 372, (rép. par sir W. Laurier) 372, 540.

Fruits: inspection, application de la loi y relative, (int. Lalor) 1569, (observ. Blain) 2858; nombre de jours consacrés à l'inspection pendant dernière saison, (int. Smith) 3088; poursuites en vertu de l'acte relatif au marquage, (int. Porter) 5036; marque des fruits, bill (n° 148) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6505.

Fushimi: prince, réception au Canada, (sub.) 6044.

Fusils: autres que le fusil Ross, achat, (int. Worthington) 1169; combien achetés depuis 1896? Prix, etc., (int. Léonard) 5904.

Fusil Lee-Enfield: combien achetés et à quel prix? (int. Worthington) 6959; accident à Rockliffe, (int. Hughes) 10492.

Fusil Ross: commandes et paiements y relatifs, (int. Foster) 175; compagnie du fusil Ross, négociations au sujet de la vente ou du transport de son contrat, (int. Worthington) 186; fonctionnaires publics employés à la fabrique de fusils Ross, (int. Worthington) 381, (mot. Worthington pour doc.) 581; rapports adressés au Gouvt. au sujet de la valeur du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 578, 2105; marchés passés avec la compagnie pour fourniture du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 579; modèle scellé du fusil Ross, disparu, a-t-il été retrouvé? (int. Worthington) 3351; distribution des fusils Ross, (int. Worthington) 3352; baïonnettes, mesures prises pour en obtenir pour les fusils Ross, (int. Taylor) 3611; combien de fusils Ross déclarés inutilisables par les commandants de districts? (int. Worthington) 3993; tir à la cible avec ce fusil, suspendue, (int. Worthington) 4000; inconvénients et infériorité du fusil Ross, (int. Worthington) 4053; fabrique de fusils Ross, établissement sur Plaines d'Abraham, (mot. Lennox pour doc.) 4058; aliénation des Cove Fields, en faveur de la compagnie des fusils Ross, (int. Lennox) 4582; état des affaires de la compagnie, (mot. Worthington pour doc.) 4973; scandale du fusil Ross, article du "Citizen", (explic. Borden) 5170; qualités et défauts du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 5432; fusils Ross remis à la gendarmerie à cheval, (int. Worthington) 5485; baïonnettes et autres parties de l'armement, fabrication, correspondance avec compagnie Ross à ce sujet, (mot. Worthington pour doc.) 5717; rapport du comité des comptes publics au sujet du fusil Ross, dépôt, retard, (int. Borden) 5985, (int. Worthington) 6179; adoption d'une baïonnette pour fusil Ross, (int. Worthington) 6047, 6520; nombre de fusils Ross en usage, (int. Taylor) 6047; sommes payées à la compagnie du fusil Ross, depuis 1er janvier 1908, (int. Worthington) 7556; épreuve du fusil Ross, faite en Angleterre, article du "Citizen", (dénégation par le ministre de la Milice) 8554, coût du fusil Ross, (int. Worthington) 8561; convention pour fourniture de baïonnettes? (int. Worthington) 8563, 8838; combien payé par le Gouvt. pour fusils Ross déjà complétés et livrés? (int. Foster) 8568; (observ. Worthington sur fusil Ross), débat, M. Worthington, 9324; sir Frederick Borden, 9379; M. Sam. Hughes, 9457; M. Fowler, 9483, 9501; M. R. L. Borden, 9505, amendement Worthington, 9379, mis aux voix et rejeté, 9522; insinuations de M. Bergeron à M. Hughes, au sujet de M. Worthington, prétendus tripotages de ce

Fusil Ross—*Suite.*

dernier dans l'affaire du fusil Ross, (dénégation par M. Bergeron) 9560; explication de M. Hughes) 9778; rapport du major Gaudet sur le fusil Ross, (int. Worthington) 10177; accident à un fusil Ross, explosion, (int. Hughes) 1102, 12071.

Fusils Sutherland: hausses, achat, (int. Worthington) 591, fabrication, (int. Foster) 5428; marché passé avec compagnie pour achat de hausses, (int. Worthington) 5484; correspondance à ce sujet, (int. Worthington pour doc.) 5718.

GAETS Frères: paiements à eux faits, (int Ames) 11023.

"Gazette d'Arthabaska": privilège du transport par la poste, accordé à ce journal par le receveur de la poste, (int. L. Lavergne) 6332.

"Gazette", de Montréal: achat de son immeuble pour y ériger hôtel des Postes, (int. Taylor) 4055.

"Gazette du Travail": où imprimée? Coût? etc., (int. Bergeron) 6706.

Gammell: Dame Edith Maud Rosario, bill (n° 139) pour lui faire droit, 1ère l., 6179; 2e l., 6472; comité, 7483; 3e l., 7484.

Gananoque: service postal, négligence, (int. Taylor) 592; phare, qui en est le gardien? (int. Taylor) 8778.

Garthby, P.Q.: quai, construction, (int. Roche) 3996.

Gaudet, Victor, avocat: services professionnels, (int. Walsh) 1166; emploi, (int. Bergeron) 536, enquête par lui faite à Sorel, transmission de son rapport, (int. Bennett) 5644, 5815, (int. Bergeron) 7322, 7437, 8315; (dépôt du rapport par M. Brodeur) 8557.

Gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest: bureau du contrôleur, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9280; solde du corps, et approvisionnements, (sub.) 9281; pensions, et indemnités pour blessures, (sub.) 9289.

Général: nominations au grade de, (int. Stanfield) 5301.

Gentilly: dragage, (int. Monk) 4051, 4416.

Géodésie: études, emploi de M. James Menzies, érection d'une tour au lac Charleston, (int. Taylor) 1404.

Géologie: commission des études, usage de son yacht à Moose Factory, par le Gouvt., (int. Armstrong) 11790.

Georgetown, (I.P.-E.): édifice public, (sub.) 7526, 7528.

Gillis: condamné pour assassinat, élargissement, (int. Ward) 530.

Gilmore, Edith May: bill (n° 164), pour lui faire droit, 1ère l., 8772; 2e l., 9015; comité et 3e l., 10979.

Giraud, Eugène-François: brevet à lui accordé, bill (n° 52), déposé par M. Gordon, 1ère l., 1153; 2e l., 1527; 3e l., 2434.

Girouard, J. E.: est-il encore membre du conseil du Yukon? (int. Foster) 12538.

Glace-Bay: édifice public, (sub.) 7480; port, améliorations, (sub.) 11785.

Glencoe: nouveau bureau de poste, (int. Clements) 3998; édifices publics, (sub.) 7834, 7847; édifice public, (sub.) 14003.

Glucose: importation, de 1907 à 1908, (int. Ganong) 7314.

Goderich: camp militaire, (int. Bristol) 10176; port, (sub.) 12706; brise-lames, (sub.) 14024; quai, réclamations relatives à sa construction, (sub.) 14024.

Goélettes: saisie illégale, indemnités aux propriétaires par gouvernement russe, (int. McCarthy) 708.
Gore: quai au débarcadère, (sub.) 12706.
Gouverneur général: bureau du secrétaire, (sub.) 632.
Grâce: exercice du droit de, en faveur de Agnès Ballum Kun, de Sydney, (int. Borden) 9782, 10039; dossier sur l'exercice du droit de grâce, (int. Foster), rép. de M. Aylesworth, 13740.
Grains: (voir "Récoltes", lettre "R"); commission royale sur les grains, rapport, dépôt, (int. Staples) 632, (int. Staples) 2468; (int. Lake) 4391, 4489; grains de semence, distribution au Nord-Ouest, (int. Lake) 718, (observ. Sifton), débat, 1405 et suiv., (sub.) 2868; bill (n° 94), (M. Fielding) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité, 3e l., 2881, 2882, 2885, (observ. Lake), débat, 2999 et suiv., (amend. Lake) 3003, mis aux voix et rejeté, 3042, (suite du débat sur observ. Lake) 3028; nomination de M. Leech pour distribution de grain de semence, (int. Roche) 3151; achat de grain pour distribution, (int. Martin) 3268, 3832, (int. Lefurgey) 3896; inspection de grains, revenus et dépenses, (int. Armstrong) 4776; distribution des grains de semence dans l'Ontario, (int. Boyce) 5643; production des grains de semence de qualité supérieure, encouragement, (sub.) 5742; graines de semence, distribution, (observ. Lennox) 6948, décret modifiant règlements y relatifs, (int. Lennox) 7315; combien de graines de semence acheté par le Gouvt., pour distribution? (int. Maclean) 8572, à quel prix? etc., (int. Borden) 10604; bill (n° 188) pour modifier la loi des grains, 1ère l., 11241; 2e l. et comité, 13191, 13872; 3e l., 13888; pour encourager la production et l'usage de bonnes graines, etc., (sub.) 13538; achat de graines de semence dans l'Ile du Prince-Edouard, (rép. Oliver à int. Fowler) 13723, à (mot. Foster pour doc.) 14199; inspection des grains, bill (n° 203) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 13228; 2e l. et comité, 13704, 13872; 3e l., 13880.
Grand-Bend: quai, construction, (int. Armstrong) 5300; jetée, (mot. Armstrong pour doc.) 4586, 6507, 8076, coût, réparations nécessaires, etc., (int. Armstrong) 9312.
Grand-Falls: édifice public, (sub.) 14000.
Grand-Forks: édifice public, (sub.) 14011.
Grand-Marais (lac Winnipeg): port, travaux, (sub.) 12749.
Grands Méchins: brise-lames, (sub.) 12636.
Grand'Mère: édifice public, (sub.) 14001.
Grandes-Piles: digue, dépenses, (int. Robitaille) 13716.
Grande-Rivière: quai, soumissions, (int. Lefurgey) 8777; quai, (sub.) 12636.
Grande route de l'Etat: condition défectueuse, (int. Talbot) 1808.
Graphite: publication à ce sujet, frais, (int Armstrong) 5296.
Greenwood: édifice public, (sub.) 14011.
Greffier de la couronne en chancellerie: dépenses casuelles, (sub.) 11016.
Grèves: grève d'Owen-Sound, mesures prises pour y mettre fin, (int. Borden) 9011; grève des ouvriers de M. Peter Lyall, construction de l'annexe de l'hôtel des postes à Montréal, mesures à prendre pour y mettre fin, (int. Verville) 9013; grévistes de Brantford, arrêtés pour avoir monté la garde, (int Cockshutt) 10494.
Grey, (comté): maculation des bulletins par le registrateur, (explication par M. Telford) 11866.
Grosse-Isle: quarantaine, (sub.) 7643, 7644.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 8044, 14003.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans, (int. McCarthy) 585, (int. Hughes) 11556; projet de résol. Oliver, 3901, 3956; bill (n° 109) à cette fin, 1ère l., 3985; 2e l. et comité, 13229; médailles pour le 3e contingent, (int. Hughes) 1155.
Gunn, M. B. B., député: décès, éloge par l'hon. M. Fielding, et par M. R. L. Borden, 450.
Gunnip, James: vieil employé, demande de secours, (int. A. A. McLean) 3996.

HACKETT, capitaine: surveillance sur rivière Détroit, discontinuation, (int. Clements) 8096.
Halifax: remplacement des troupes canadiennes par des troupes anglaises, (int. A. Lavergne) 1341; garnison et moyens de défense, (int. Smith) 1346; garnison, provisions, (int. Foster) 1574; bassin de radoub, transféré au gouvt. fédéral par autorités impériales, (mot. Macdonell pour doc.) 2988; solde de la garnison, en souffrance, (int. Borden) 5910; approvisionnements de la milice active, marchés à ce sujet, (int. Worthington) 6704; bâtiments pour immigrants, (sub.) 7484; hôpital d'hiver à l'île Lawlor, (sub.) 7516; bureau de douane, construction, à qui adjugée? (int. Blain) 7558.
Hall's-Harbour: brise-lames, (sub.) 11786.
Hamilton: salle d'exercice, agrandissement, (sub.) 8056; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8060.
Harrison: édifice public, (sub.) 14003.
Harvey-Bank; quai, (sub.) 14017.
Haut commissaire: appointements du personnel de son bureau, augmentation, (int. Lennox) 11263.
Haute cour subsidiaire de l'ancien ordre des Forestiers du Canada: bill (n° 62), y relatif, déposé par M. Guthrie, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; comité, 5292, 5394; 3e l., 5395.
Hawkins, Dr A. C.: emploi, (int. Daniel) 3557.
Higgin's-Shore: quai, plongement, (int. Lefurgey) 721.
Hillsborough: édifice public, (sub.) 14000.
Hindous: débarqués à Vancouver, rapatriement, (int. Macpherson) 5568; exclus du territoire canadien, (observ. Foster) 5730.
Hodgins, M. le major: retraite du service de la commission du transcontinental, (int. Borden) 381, 536, (mot. Borden pour doc.) 580; accusations portées par M. le major au sujet du transcontinental, enquête, rapport, (observ. Geoffrion) 12883; amend. Lennox, 12909, rejeté, 13011; affaire Hodgins, honoraires de l'avocat, payés par le Gouvt., (mot. Macdonald) 14262; M. Hodgins accusé d'avoir une classification vicieuse de cette division, (int. Borden) 7168, 7255, (rép. par sir W. Laurier) 7319; mémoire de l'h. M. Parent, (dépôt par sir W. Laurier) 7435; comité pour étudier affaire Hodgins, (mot. Laurier) 7559, 7676; 1er rapp. du comité, (M. Geoffrion) 8914.
Hogg, W. D., C.R.: paiements à lui faits depuis 1896, (int. McLean) 3088.
Holliday, A. P.: allocation additionnelle, (int. Lennox) 5715.
Homard: pêcheries à l'Ile du Prince-Edouard, permis restreints à certains particuliers, plaintes, (int. Lefurgey) 2476; pêche de pe-

Homard—*Suite.*
tits homards, (int. McLean) 2893; gardiens des pêcheries de homard, (int. Léonard) 2893; pêche et mise en conserve, pétition des pêcheurs de Savage-Harbour, (int. Martin) 4581; permis de pêche et de mise en boîte, à l'Ile du Prince-Edouard, pétitions, (int. Martin) 5716, 10605; modification des règlements concernant la pêche, (int. McLean) 6958; refus de permis en 1907 et en 1908, (int. Fowler) 9923; condamnations pour pêche prohibée, en 1907, (int. Lefurgey) 10747; longueur légale des homards à Saint- Jean, (int. Daniel) 10749; permis de pêcher dans la rivière John, (int. Maclean) 11020; pêche dans le comté de Pictou, (int. Borden pour doc.) 13416.
Homesteads: inscriptions, (int. Lake) 2013.
Homestead: demandé par Fred. Hintz, (int. Porter) 6523.
Homestead de Roderick McLeod: inscription, les conditions ont-elles été remplies? etc., (int. Lake) 6699.
Homestead Ramsland: paiements par M. Ramsland, (int. Lake) 5430.
Hôpitaux de marine: (sub.) 6044.
Hôpitaux de Saint-Boniface et de Winnipeg, (sub.) 10458.
Hopkins, Wm H., emploi, (int. Wright) 3994.
Hôtel de la compagnie du Grand-Tronc: construction, cession dune partie du parc de la Côte-du-Major, (projet de résolution Pugsley) 1648 et suiv., débat, 2305 et suiv.; bill (n° 89) à cette fin, 1ère et 2e l., 2344; comité et 3e l., 12665, 12688.
Houille: (voir aussi "terres fédérales, lettre "T"); exportation de la N.-E. et du Cap-Breton, (int. Martin) 5710; demandes de concessions houillères, noms et adresses des détenteurs actuels, (int. Ames) 6050; droits égaux à accorder aux voiliers et steamers concernant transport de la houille, (mot. Martin pour doc.) 6525; coke admis en franchise, pourquoi? (int. Zimmerman) 7254; expédition de la houille des houillères, (observ. McLean), débat, 8099 et suiv.; fourniture de houille pour garnison d'Halifax, (int. Daniel) 10493; redevances perçues sur houille extraite des carrières de l'Alberta et de la Saskatchewan, (int. Lake) 13014.
Hull: importations, (int. Monk) 12291; bureau de poste, recettes, (int. Monk) 12292.
Humboldt: édifice public, (sub.) 8984.
Hunter, Henry C., emploi, (int. Stanfield) 1345, 3351.
Hunter, M., sous-ministre des Travaux publics: paroles blessantes à l'adresse des Canadiens-français, (int. Robitaille) 8861.
Hygiène: création d'un bureau d'hygiène, (projet de résolution Clarke), débat, 2652 et suiv.
Hyman, hon, C. S.: démission, (int. Foster) 173.

ILES: de l'Océan arctique, où le capitaine Bernier a planté le drapeau, (int. Foster) 5706
Ile Badgley: empiètement de propriété, (int. Bennett) 2009, 2301.
Ile Brier: appareils à signaux, (int. Foster) 9710, sifflet de brume, installation, (int. Mc Lean) 9924.
Ile-au-Caribou: chaussée, (sub.) 11782.
Ile Griffith: vente, (int. Bennett) 1570.
Ile Juniper: quai, (sub.) 14024.
Iles de la Madeleine: brise-lames et jetées, (sub.) 12639.
Ile aux Perdrix: provisions, (int. Daniel) 1166.
Ile du Prince-Edouard: bureau de poste, service quotidien, (int. Martin) 370; phares, approvisionnement, (int. McLean) 373; pêcheries, protection, (int. Lefurgey) 375; forage pour trouver de la houille, (int. Martin) 536; tunnel, construction, (int. Martin) 584, (int. Lefurgey) 10365; transport de fret entre cette île et la terre ferme, (int. Martin) 874, (mot. Martin pour doc.) 970; chemin de fer, embranchement de Murray-Harbour et de Tignish, recettes, (int. Martin) 879; embranchement de Stanley-Bridge et New-London, construction, (mot. McLean pour doc.) 882; communications ininterrompues avec la terre ferme en hiver, (int. Chisholm) 927, (int. Martin) 1154, 1255; chemin de fer, plaintes à son sujet, (int. Martin) 1170, horaire, (int. Martin) 1170; service des dépêches, (mot. Martin pour doc.) 1249; abandon et rétablissement du service des steamers d'hiver partant de Charlottetown, (mot. Martin pour doc.) 1574; travaux publics de 1873 à 1907, (int. Lefurgey) 1753, (mot. Lefurgey pour doc.) 2254; chemin de fer, appointements des chefs de gares, (int. Lefurgey) 3350; gare à Charlottetown, construction, (mot. McLean pour doc.) 3356; chemin de fer, construction de lignes d'embranchement, (mot. Martin pour doc.) débat, 3357 et suiv.; tunnel, construction, (mot. Martin pour doc.), débat, 4780; avocats employés par le gouvt. fédéral dans l'Ile, (int. McLean) 4964; embranchement de Stanley-Bridge, pétition à ce sujet, (int. McLean) 5034; subvention à l'Ile du P.-E., paiement, (int. McLean) 5294; chemin de fer, ateliers à Charlottetown, (mot. McLean pour doc.) 5301; nouveau brise-glace pour service d'hiver, (int. Hughes) 6057; correspondance entre gouvt. de l'Ile et celui du Dominion, concernant non réalisation des conditions de l'union et dommages en résultant, (mot. A. A. McLean pour doc.) 6063; embranchement de Belfast à Murray-Harbour, amélioration du service des trains, (mot. Martin pour doc.) 6524; réduction des tarifs sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (mot. Martin pour doc.) 6526; gare d'Alma, construction, (int. Lefurgey) 6956; prolongement du chemin de fer, pétition à cette fin en 1906, (int. Lefurgey) 8778; service de bateaux à vapeur entre l'Ile et la Nouvelle-Ecosse, discontinuation, (int. Lefurgey) 8778; câble entre l'Ile et la terre ferme, rupture, (observ. Martin) 8835, (int. Martin) 8914; nouveau steamer pour service, coût, (int. Hughes) 8840; vente de journaux sur chemin de fer, privilège accordé sur soumissions? (int. Lefurgey) 8840; rétablissement des communications télégraphiques entre l'Ile et la terre ferme, (int. Lefurgey) 9105; deux trains par jour sur le chemin de Murray-Harbour, (mot. Martin pour doc.) 10605; embranchement de Montague, prolongement, (mot. Graham) 11976; embranchement de Harmony à Elmira, (projet de résol. Graham) 12656, 13032; bill (n° 202) à ce sujet, 1ère l., 13033; 2e l., 13264; comité, 13267; 3e l., 13280.
Ile Stanley (lac Saint-François): quai, (sub.) 5977.
Ile Stoney: quai, (int Bennett) 5899.

Ile Lennox: quai, (int. Lefurgey) 8841.
Ile Tancock: brise-lames, (sub.) 11788.
Immigrants: nombre des immigrants français, (int. Paquet) 183; nombre des immigrants belges, (int. Paquet) 184; immigrants rapatriés, (int. Paquet) 185; immigrants indigents à Toronto, aide, (int. Macdonell) 194, 225, (int. Sproule) 448; immigrants arrivés depuis les dix mois expirés le 31 octobre, (int. Brabazon) 253; immigrants placés par M. Dunne, (mot. Wilson pour doc.) 576 immigrants polonais en détresse à St-Thomas, Ont., (int. R. Smith) 589; circulaires trompeuses à l'adresse des immigrants, (int. Borden) 629; immigrants d'Orient dans la Colombie-Anglaise, nombre, (int. McCarthy) 718; nombre d'immigrants arrivés au Canada, (mot. Paquet pour doc.) 724; soin donnés aux immigrants à Teulon, (int. Staples) 924; immigrants salutistes, 20,000 depuis deux ou trois ans, tous employés, moins un cent, déclaration du général Booth en Angleterre, (int. Marshall) 2479; immigrants envoyés au Canada par le bureau central d'immigration à Londres, sommes payées à cette fin, (int. Verville) 2636; immigrants japonais en Colombie-Anglaise, *habeas corpus*, (int. Monk) 3896; combien d'immigrants arrivés en avril, mai et juin 1907, (int. Monk) 2991; réponses de Kent-ouest à question concernant immigrants, (int. Clements) 3999; immigrants japonais arrivant par voie des Etats-Unis, (int. Monk) 4055; à combien de Japonais a-t-on permis d'entrer au Canada depuis 1er février 1908? (int. Macpherson) 4412; recrutement des immigrants, fraudes, (observ. Monk) 5039; immigrants rapatriés, au frais de qui, (int. Wilson) 5295; hôpitaux d'observation des immigrants, dépenses, (int. Wilson) 5297; immigrants européens entrant par voie des Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; entretien des immigrants après leur débarquement, frais, (mot. Schaffner pour doc.) 5717; quels immigrants seront refusés? paroles de M. J. O. Smith, agent à Londres, (observ. Sproule) 5733; immigrants arrivés à Chatham, Ont., renvoyés, (int. Clements) 6058; combien d'immigrants arrivés par steamer *Montréal* le 5 avril courant ont subi examen médical? (int. Monk) 7250; immigrants arrivés à Chatham, renvoi de cinq familles, (int. Clements) 7251; obligés d'avoir $200, en arrivant, (int. Lennox) 11562.
Immigration: arrangements avec agences en France, (int. Paquet) 184; agents envoyés en Angleterre et en Irlande, (int. Wilson) 188; immigration chinoise, décision de la cour suprême, N.-E., (int. Macpherson) 534; paiements aux agents d'immigration, (int. Clements) 535; agents envoyés en Grande-Bretagne et en Europe, (mot. Wilson pour doc.) 578; loi de la Colombie-Anglaise, révocation, par le Gouvt. fédéral, (int. Macdonell) 589; agents dans Elgin-est, (int. Marshall) 719; immigration orientale, mesures à prendre pour la restreindre, (projet de résol. Smith), débat, 725 et suiv.; nomination d'agents au Nouveau-Brunswick, (int. Wilmot) 874; dans l'Ontario, (mot Clements) pour doc.) 1176, 3152, 3284; bill (n° 65) pour modifier la loi sur l'immigration, 1ère l., 1336; primes à l'immigration, (int. Lavergne) 1340, (projet de résolution Cockshutt), débat, 1349 et suiv., 3416 et suiv.; agents
Immigration—*Suite.*
dans Kent-ouest, paiements à eux faits, (mot. Clements pour doc.) 1574; immigration asiatique, attitude de la Colombie-Anglaise, (observ. D. Ross), débat, 1811 et suiv.; agents dans le Royaume-Uni, (int. Wilson) 2252; décrets du conseil actuellement en vigueur au sujet de l'immigration, (mot. Wilson pour doc.) 2254; agents dans les îles Britanniques, (int. Wilson) 2487; primes à l'immigration européenne, augmentation, (int. Ames) 3556; primes aux agents d'immigration dans l'Ontario, (int. Clements) 3613; noms, lieux d'emploi, rapports, etc., de tous les agents, (int, Wilson) 3997; agents en Italie, (int. Verville) 4774; immigration japonaise, débat à la diète du Japon, (observ. Borden) 4936; primes, abolition, (avis de mot. Monk) 4970; fraudes dans le service à Halifax, (int. Borden) 5172, 5814, 5910, 6769; dépenses faites, primes payées pour l'immigration, (int. Herron) 5296; immigration, dépenses aux Etats-Unis, (int. Schaffner) 5297; primes payées depuis 1896, (int. Blain) 5482; bill (n° 135), pour modifier loi sur l'immigration, immigrants venant d'un autre pays que celui de leur origine, 1ère l., 5907; 2e l. et comité, 6731; 3e l., 6824; immigration, dépenses générales, (sub.) 6009; dépôt d'East-Selkirk, animaux et effets, comment en a-t-on disposé? (int. Staples) 6701; nécessité de restreindre l'immigration, d'abolir les primes, (mot. Monk), débat, 6978 et suiv., 7139 et suiv., 7323, (vote) 7431, 7257 et suiv.; prime aux agents, en Belgique et en France, (int. Bergeron) 7252; abolition des primes, (int. Robitaille) 7813; immigration dans la Colombie-Anglaise, décret du conseil pour la réglementer, (int. Lennox) 8558, 9012, 9323; prétendues fraudes commises à Halifax par agents, (int. Borden) 9009; enquête à ce sujet, dépôt du rapport, (mot. Borden pour doc.) 9562; renseignements au sujet d'un des fonctionnaires, (int. Borden) 9781; règlements appliqués aux sujets britanniques, (int. Hughes) 10239; (sub.), appointements des agents, 5251, 10311, 10423, 10439 et suiv.; décret réglementant immigration vers l'Ouest, (mot. Lennox pour doc.) 10362; bâtiments pour immigrants, (sub.) 11551, service, (sub.) 13832.
Immgration: chinoise, bill (n° 184) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 10486; 2e l., 11057; comité, 11058, 11270, 11564; 3e l., 11565.
Immigration: japonaise, (voir "Japon", lettre "J", et "Immigration", lettre "I").
Importations: chiffre, (int. Foster) 366; importations allemandes par voie d'Angleterre, (int. Armstrong) 715; importations d'absinthe et de cognac, quantité, (int. Armstrong) 715; importations en 1906-1907, (int. Foster) 1158; importations de France, (int. Daniel) 1171; importations d'urinoirs, d'éviers et baignoires d'Angleterre, (int. Demers) 1567; importations pour consommation intérieure, 1907 et 1908, (int. Foster) 13720.
Impressions et papeterie: département, personnel, (sub.) 635; impressions et lithographie, exécutées en dehors du Canada, (int. Macdonell) 1567, 1798, 2002, (mot. Macdonell pour doc.) 2486; nomination d'un surintendant français des impressions, (int. Robitaille) 13035.

Impressions du Parlement: comité, (mot. Laurier) 327; 3e rapport, (mot. Parmelee pour adop.) 11452.
Imprimerie Nationale: nomination d'un directeur canadien-français, (int. A. Lavergne) 3084; moteurs électriques, (sub.) 8187.
Indiens: terres et îles leur appartenant, (int. Armstrong) 5293; (sub.) impressions et articles de bureaux, 6021; secours aux Indiens indigents, 6022; Indiens des Six-Nations, le surintendant général des Affaires indiennes a-t-il refusé une entrevue aux chefs de leur conseil? (int. Lake) 6523, affaires avec ces Indiens, (mot. Lake pour doc.) 6527.
Indiens de Dokis: vente du bois sur leur réserve, avis à ce sujet, (int. Perley) 7862, (observ. Perley) 8169, (int. Perley) 8562, 11021; vente des terres des Indiens, (observ. Boyce) 13751, amend. Boyce, 13782, repoussé, 13798; Indiens du Nouveau-Brunswick, appointements, (sub.) 13833.
Indiens: (Ontario et Québec), (sub.) 13370; (Nouveau-Brunswick), (sub.) 13377; (Colombie-Anglaise), (sub.) 13394; vente des terres des Indiens; aucune irrégularité commise, aucun privilège accordé, (télégramme de M. Sifton) 14092, (explication par M. Boyce) 14210.
Industrie laitière: rapport du commissaire, (dépôt) 2885; bill (n° 148) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6505; comité,
Industrie laitière et fruitière: (sub.) 10900.
Inspections: (sub.) 11616.
Inspection et vente: bill (n° 64) y relatif, déposé par M. Porter, 1ère l., 1336; 2e l., 5449; idem, bill (n° 148), 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7226, 7227 et suiv.
Institut des architectes du Canada: bill (n° 88) déposé par M. J. C. Walsh, pour constituer cet institut en corporation, 1ère l., 2297; 2e l., 2474; comité, 5613, 5644, 6046, 6222; 3e l., 6224; remboursement de l'honoraire de $200, (mot. Ethier) 11792, 11975.
Institut impérial: (sub.) 11141.
Institutrices volontaires du sud-africain, récompense par le Gouvt., (int. Taylor) 2191.
Instruction navale: enseignement de la manœuvre, (int. Macdonell) 1165.
Intercolonial: correspondance des trains à Harlaka (int. Morin) 453; wagons automobiles, construction, (int. Lefurgey) 588; service à Murray-Harbour, (int. Martin) 591; retard d'un convoi à Tatamagouche, (int. Stanfield) 1345; nouveaux ateliers à Moncton, construction, (int. Crocket) 1570, 1571, remise de locomotives à Pictou, construction, (int. Crocket) 1749; wagons-glacières, combien ? (int. Paquet) 1754; acquisition projetée d'ateliers, (mot. Barker pour doc.) 1757; chef de gare à Bear-River, résidence, (int. McLean) 1804; atelier de locomotives à Truro, construction, (int. Stanfield) 2008; intervention des employés de l'Intercolonial dans la politique municipale, (int. Sproule) 2389; permis de circulation gratuite, (int. Emmerson) 2475; prolongation de l'Intercolonial vers les Grands Lacs, (projet de résolution Emmerson, (débat, 2525 et suiv.; navigation d'hiver, construction d'un steamer à cette fin, (int. Lefurgey) 2637; brise-lames, construction, (mot. Taylor pour doc.) 2836; salaires des commis et facteurs du service des marchandises, (int. Stanfield) 3087; frais de voyage payés à certains agents depuis le 31 mars dernier, (mot. Boyce pour

Intercolonial—*Suite.*

doc.) 3090; fourniture de pin dur, marché à ce sujet, (int. Daniel) 3347; ingérence des employés dans les élections, (int. Foster) 3434; correspondance des trains à la jonction d'Harlaka, (int. Morin) 3435; agent des réclamations, (int. Crocket) 3609; fourniture de glace à Truro, (int. Stanfield) 5485; réorganisation de la comptabilité, erreur de chiffre, (explic. Graham) 5486; quais de gare en asphalte, (int. Ganong) 5705; gare de la Rivière-du-Loup, mauvais état, (int. Gauvreau) 5708; revenu des terminus de l'Intercolonial, (int. Stanfield) 5711; trains arrivant en retard à Montréal, wagons officiels attachés aux trains dits "Ocean Limited", (int. Forget) 5714 ; (sub.) installations à Halifax, agrandissement, 5793; matériel roulant, 5794; améliorations à Sainte-Rosalie, 5805; à Pictou, 5805; (sub.) 5949; réclamations contre l'Intercolonial, combien réglées depuis 1er janvier 1908 ? (int. Daniel) 6054, 6274; employés entrés au service de l'Int., au N.-Brunswick, en janvier 1908, combien ? (int. Daniel) 6054; ateliers de réparations à Moncton, location, mise au concours, (int. Daniel) 6061; réclamation de la ville de Truro pour drainage, (mot. Borden pour doc.) 6062; accident à Hanlon's Crossing, (mot. Borden pour doc.) 6062; augmentation du tarif en hiver, (int. McLean) 6266; train "Ocean Limited," quand service commencé et cessé en 1907, (int. Forget) 6328; édifices à Truro, soumissions, (int. Stanfield) 6517; locomotives hors de service, (mot Reid pour doc.) 6525; locomotives employées à remorquer trains de marchandises en 1907, (mot Reid pour doc.) 6525; convois retardés à cause de locomotives défectueuses, en 1907 ? (mot. Reid pour doc.) 6525; combien de tonnes de nouveaux rails d'acier le long de la voie, non employés ? (mot. Reid pour doc.) 6525; réduction des tarifs concernant voyageurs et marchandises, (mot. Martin pour doc.) 6526; employés de l'Intercolonial nommés au Nouveau-Brunswick, en janvier 1908 ? (mot. Daniel pour doc.) 6526; retards des trains rapides d'Halifax, (mot. Daniel pour doc.) 6527; tuyaux de béton, achat, soumissions, (int. Armstrong) 6954; employés participant aux élections, (int. Borden) 7168; accident entre Saint-Hyacinthe et Québec, (int. Hughes) 7321; réclamations pour dommages, réglées depuis 1er janvier 1908, (int. Daniel) 7542; état sanitaire de la gare de Truro, (int. Stanfield) 7558; M. J. A. Pratte, chef de gare et agent de massagerie à la Rivière-du-Loup, (int. Morin) 7804; fourniture de la glace par M. J. A. McDonald, (int. Stanfield) 7805; emploi du français sur l'Intercolonial, (int. A. Lavergne) 8313; paiements à M. Wallberg, pour ateliers de réparations à Moncton, (int. Crocket) 9312; poursuite par M. Buleya, (int. Foster) 9922 ; gare d'Amqui, construction, (int. Monk) 10491; subsides pour l'Intercolonial, $9,000,000, (observ. Foster) 10609, (observ. Graham, etc.) 10610 et suiv.; recettes et frais d'exploitation de l'Intercolonial, en 1908, (int. Fowler) 11023; embranchement d'Oxford à Pictou, construction, (int. Stanfield) 11258, de Pictou aux usines de la compagnie Copper Crown, et de Moncton à Pictou, (ints. Stanfield) 11259-11260; interdiction des con-

Intercolonial—*Suite.*
vois le dimanche, (int. Bergeron) 11260; gare de Pictou, trottoir en béton (int. Stanfield) 11318; barrières à construire à Ste-Monique, (int. Bergeron) 12536; nouvelles traverses, livraison, (int. Stanfield) 12655; (sub.): agrandissements à Halifax, 12842; à Sydney-Mines, à North-Sydney et à Sydney, 12844-12845; à Mulgrave, à Antigonish, New-Glasgow, Stellarton, Pictou, Truro, Spring-Hill-Junction, Amherst Sackville, 12845-12851; doublement de la voie, 12852; ateliers et machines, matériel roulant, agrandissements à Saint-Jean, 12867-74; travaux entre Indiantown et Blackville, 12875; améliorations à Campbellton, 12875, à Sainte-Rosalie, 12876; terrains et installations le long de la ligne, agrandissement, 12876; pour renforcer ponts, 12877; gare du Lac-au-Saumon, construction, (int. Monk) 13289; gare à Trois-Pistoles, construction, (int. Gauvreau) 13289; embranchement de Pictou, (int. Stanfield) 13298; détournement du chemin public pour éliminer un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, (sub.) 13398; (sub.): détournement jusqu'aux quais, 13400; amélioration à Fredericton, 13400; détournement de la ligne de Sydney-Mines à la rivière George, 13401; études d'un tracé de Moncton ou Amherst, à Truro, 13402; approvisionnement d'eau, augmentation, 13405; achat de tous les embranchements du Nouveau-Brunswick, études à cette fin, 13407; quand l'embranchement de Pictou a-t-il été détaché de la section Halifax-Saint-Jean et rattaché à la section Sydney-Oxford ? (int. Stanfield) 13417; gare d'Amqui, construction, coût, (int. Monk) 13418; recettes et dépenses de l'Intercolonial, (int. Fowler) 13890, 14190; gare de New-Castle, (int. Fowler) 14191.

Intérieur: rapport, (dépôt), (l'hon. M. Oliver) 7; personnel, (sub.) 630; mines, terres, coupes de bois, etc., correspondance, (mot. Ames pour doc.) 4003; dossiers déposés par le min. de l'Intérieur, (int. Crawford) 4411; administration centrale, (sub.) 10156.

Inverness: port de, améliorations, (int. Blain) 6053; édifice public, (int. Blain) 6269; édifice public, (sub.) 7516.

Irrigation: bill (n° 10) y relatif, l'hon. M. Oliver, 1ère l., 243; 2e l., 796; comité, 989 et suiv.; bill retiré, 3081; autre bill (n° 99) déposé par l'hon. M. Oliver, pour modifier la loi sur l'irrigation, 1ère l., 3433; 2e l., et comité, 4865; 3e l., 4869; terres mises à part pour fins d'irrigation, (int. Lennox) 3607; compagnie d'irrigation Robbins, opérations, (mot. Ames pour doc.) 5431.

JAMAIQUE: tremblement de terre, secours aux victimes, (sub.) 6045.

Japon: immigration japonaise, documents y relatifs, (int. Borden) 98, (mot. Borden pour doc.) 885; mesures à prendre pour restreindre cette immigration, (projet de résol. Smith), débat, 725 et suiv.; continuation de l'immigration japonaise, (int. Borden) 982; mission de l'hon. R. Lemieux, résultat, (int. Borden) 1256, date des explications à être données par l'hon. M. Lemieux, (int. Borden) 1481; immigration japonaise, (dépôt de doc. par l'hon. R. Lemieux) 1614; explications de l'hon. R. Lemieux concernant sa mission, (débat) 1649 et suiv.; traité japonais, pièces y relatives, (mot. Borden pour doc.) 1999; immigration japonaise, (observ. Borden), débat, 2105 et suiv.; amend. Borden, 2123, rejeté, 2241; agent, du Canada au Japon, nomination, (int. Borden) 4969.

Japonais: indemnité pour pertes subies lors des émeutes à Vancouver, (sub.) 6044; projet d'un établissement japonais au Nord-Ouest, (int. Smith) 7542.

Jetées ou docks: construits ou en voie de construction dans l'Ontario, dépenses, (mot. Armstrong pour doc.) 2486.

Jeunes délinquants: bill (n° 190) les concernant, 1ère l., 11452; 2e l. et comité, 13022; 3e l., 13030.

Johnstone, W. J.: paiements à lui faits, (int. Bennett) 5422.

Joliette: arsenal, (sub.) 14001.

Joly de Lotbinière: lieut.-gouv. de la Colombie-Anglaise, correspondance avec lui, au sujet de la dissolution accordée par lui, à la demande du parti au pouvoir, (mot. Borden pour doc.) 1931.

Journaux: paiements à eux faits, (int. Foster) 529, 970, (int. Herron) 1573, (mot. Herron pour doc.) 1758; port des journaux, (int. Armstrong) 3150; port des journaux hebdomadaires, (int. Armstrong) 3612, 6764; effet des nouveaux règlements des postes quant aux journaux, (int. Armstrong) 5422; remise de taxes postales aux journaux canadiens, (int. Bergeron) 5424; règlements postaux y relatifs, (int. Stanfield) 11861.

Juges: fonctions extrajudiciaires de deux juges de la cour supérieure de la province de Québec, présidents de la commission royale d'enquête sur administration du gouvern. de cette province, (int. Lavergne) 373, 873; insuffisance du nombre de juges dans la prov. de Québec, (int. Lavergne) 873; hon. juge Forbes, nomination, etc., correspondance, (mot. Taylor pour doc.) 933, 1930; (int. Taylor) 2478, 3992; juge additionnel dans le district de Québec, (int. A. Lavergne) 1341; juge puîné, à Essex, nomination, (int. Clements) 2011; hon. juge Cimon, séjour obligé, (int. A. Lavergne) 2301; hon. juge Cimon, mesures à prendre pour le forcer à rester dans son district, (int. A. Lavergne) 2636; hon. juge Magee, causes entendues, par lui et pas encore jugées, (int. Taylor) 2687; démarches de l'hon. juge Cimon pour être nommé juge dans le district de Québec, (int. A. Lavergne) 3085; paiements faits à l'hon. juge Cimon, (int. A. Lavergne) 3085; hon. juge Drysdale, nomination, (int. Taylor) 4968, 5299, (mot. Taylor pour doc.) 5302; hon. juge Britton, commissaire, enquête dans affaire Treadgold, a-t-il été payé? (int. Lennox) 5715; juges devant être nommés à la cour d'appel de la Colombie-Anglaise, traitements annuels, (projet de résol. Aylesworth) 8372, 8573, 8861, bill (n° 165) à ce sujet, 1ère l., 8862; paiement des émoluments des juges, (int. Lennox) 11562, 11674; nomination de trois nouveaux juges à Montréal, (int. Monk) 8863; montant de l'allocation de retraite retiré par l'ex-juge en chef McGuire, (int. Ames) 11023; le Gouvt. va-t-il nommer des juges de la cour supérieure dans la prov. de Québec? (int. Bergeron) 12418, 12801; nomination d'un nouveau juge de cour de

Juges—*Suite.*
comté pour le Manitoba, et de deux nouveaux juges de cour de district pour la prov. d'Ontario, (projet de résol. Aylesworth) 13015, 13182; nomination d'un nouveau juge de cour de comté à Sudbury, est nécessaire, (int. Monk) 13038; bill (n° 206), nomination de nouveaux juges pour le Manitoba et l'Ontario, 1ère l., 13185; 2e l. et comité, 13705; 3e l., 13708.
Justice, ministère: administration centrale, appointements du personnel, dépenses casuelles, (sub.) 10899.

KEARMEY: amélioration à la navigation, (sub.) 14024.
Kelly, J.: allocation, (sub.) 5751.
Kincardine: édifice public, (sub.) 8063.
Kingston: nouvelle remise à canons, (sub.) 8064, 8184; parc d'artillerie, nouveaux quartiers de la garde, (sub.) 8065, 8184; nouvel hôpital pour les batteries, (sub.) 8066, 8185; collège militaire royal, nouveaux quartiers des domestiques, (sub.) 8067, 8185; collège militaire, (sub.) 11443, 12761, 13840; magasin neuf, (sub.) 11444, et autres édifices, (sub.) 11444.
Knowlton: édifice public, (sub.) 7645, 14001.
Kun, Agnès Ballum, (voir "Grâce", lettre "G".)

LAC Adam, C.-A.: endiguement, (int. Bennett) 6060.
Lac à l'Aigle: terrains houillers, vente, (int. Lake) 720.
Lac Ainslee: chenal, améliorations, (sub.) 11783.
Lac Aylmer: quai à Gorthby, (sub.) 12637.
Lac Cameron: niveau de l'eau, tenu plus élevé que l'étiage réglementaire, (int. Hughes) 10238.
Lac Dauphin: abaissement du niveau, (sub.) 12750.
Lac Emilie: inondations, (projet de résol. Hughes) 3100, 3104.
Lachute: édifice public, (sub.) 7648, 14002.
Lac Mégantic: édifice public, (sub.) 7648, 14002; quai, (int. Ames) 10492; travaux, (int. Ames) 11862; jetées, (sub.) 12637.
Lacoste, sir Alexandre, ex-juge en chef de la cour d'appel, prov. de Québec, à sa retraite: participation à la politique, (int. Délisle) 2006.
Lac Pélican: chenal, débouché, (int. Schaffner) 2012.
Lac Playgreen: pas loué, (int. Staples) 6701.
Lac Porter: canal, (sub.) 11821.
Lac Saint-François (Beauce): quai, (sub.) 12633.
Lac Saint-Jean: jetée, (sub.) 12638.
Lac Saint-Pierre: fûts permanents, (sub.) 4950.
Lac Stoney: quai, construction, (int. Bennett) 5811, 6048; dommages dans le lac Stoney, réclamations, (int. Bennett) 5813.
Lac Témiscamingue: quai, (sub.) 14024.
Lac à la Tortue: réserve forestière, son peu d'importance, (observ. Schaffner), débat, 8010.
Lac Winnipeg: prohibition de la pêche du poisson blanc par remorqueurs, (int. Schaffner) 2477.
Ladysmith: édifice public, (sub.) 14012; quai, coût, (int. Foster) 8564.
Lafontaine, sir L. H.: monument à sa mémoire, (sub.) 11668.
Lainages: industrie des, aide au moyen d'un droit spécifique, (int. Owen) 7323; combien d'ouvriers employés? (int. Macdonell) 7866; pétition, (mot. Foster pour doc.) 14096, (rép. par sir W. Laurier) 14199; industrie des lainages, le Gouvt. va-t-il présenter quelque mesure pour lui venir en aide? (int. Blain) 13416, (int. Lalor) 13740.
Laine: importation de laine crue, (int. Stanfield) 5421.
Lakefield: quai, reconstruction, (sub.) 14024.
Langue française: aux Communes, article du "Soleil", explication de M. A. Lavergne, sur un fait personnel, 1256; pétition en faveur de l'usage de la langue française, (observ. Lavergne) 9305.
Laplante, M.: sous-greffier de la Chambre des communes: augmentation de traitement, de $2,800 à $3,500.
Lard: importé des Etats-Unis, (ints. McLean et Sproule) 5900.
Laurier, sir Wilfrid: sa biographie écrite par un père Jésuite de New-York, paroles de M. Bergeron, entrefilet du "Citizen," (explication par M. Bergeron) 10931.
Lavaltrie: quai, (sub.) 12638.
Lavergne, Armand: démission comme député de Montmagny, (M. l'Orateur), 9707.
Leamington: édifice public, (sub.) 8069, 8185 14003.
Législation: papier à imprimer et reliure, (sub.) 11015.
Lemieux, hon. Rodolphe: ses titres et qualités comme représentant du Canada à Tokio, (int. Foster) 623.
Leonardville: quai, construction, (int. Ganong) 6767; (sub.) 14018.
Le Roi *vs* Aucoin: cause en cour suprême, N.-E., correspondance, (mot. McLennan pour doc.) 580.
Les Eboulements: quai, (sub.) 12638.
Lettre: manquant à un dossier demandé, (int. Foster) 4584.
Lettres: taux du port, avant la confédération, (int. Blain) 8562; port à un sou, recettes postales diminuées de combien, par cette réduction à un sou? (int. Sinclair) 8776.
Lettres de change: substitution de la lettre finale "e" à la lettre finale "r", dans "endosser", bill (n° 142) à cette fin, 1ère l., 6328; 2e l., et comité, 6827; 3e l., 6830.
Levés hydrographiques: frais, (int. Macdonell) 1174.
Lévis: édifice public, (sub.) 7649, 14002.
Ligne "All Red": (voir "Ligne panbritannique", lettre "L").
Ligne panbritannique: négociations à ce sujet, (int. Monk) 368, (int. Foster) 382, 631; discours de M. Sifton à Londres, (int. Foster) 982; lettre remise à M. Sifton, (int. Monk) 983; soumissions, (int. Monk) 6763; terminus en Irlande (int. Monk) 10745; (projet de résolution Laurier), débat, 13034; amend. Borden, 13065, rejeté, 13129.
Lindsay: champ de tir et salle d'exercice, (int. Hughes) 1157.
Liqueurs: vente prohibée sur parcours du Transcontinental, application de la loi, (int. Foster) 8376.
Liquidations: bill (n° 95), déposé par M. A. C. Macdonell, pour modifier la loi y relative, 1ère l., 3081; bill (n° 102), idem, (l'h. M. Aylesworth) 1ère l., 3605; comité et 3e l., 4090; bill (n° 144) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6422; 2e l. et comité, 6830; 3e l., 6832.

Listes d'électeurs: revision, appels, paroles de M. Conmee, (explication par M. Boyce) 8374; listes d'électeurs des provinces: (sub.) 11017.
Listowell: édifice public, (sub.) 14003.
Littérature: encouragement, (int. Gauvreau) 1339.
Little-Current: chenal, améliorations, (sub.) 14024.
Little-Sands: quai, réparations, (mot. Martin pour doc.) 2486.
Livres bleus: (voir "Documents," lettre "D").
Livres français: droits de douane au Canada, (int. A. Lavergne) 2243.
Livres techniques de référence et autres publications, (sub.) 11649.
Lockerby et McCombe: paiements à eux faits depuis 1er janvier 1907, (int. Lennox) 12535.
Loggieville: travaux publics, (int. Fowler) 9923.
Loi des élections: (voir "Elections", lettre "E").
Lois provinciales: combien désavouées de 1904 à 1908? (int. R. Smith) 6956.
London: magasin militaire, (sub.) 8070; nouveau gymnase, (sub.) 8070.
Longueuil: édifice public, (sub.) 7659.
Lord Selkirk: terriers et papiers d'Etat, qui les a? (int. Roche) 1751; le Gouvernement a-t-il cherché à se les procurer? (int. Chisholm) 4580.
Lorneville: quai, brise-lames, (sub.) 14018.
Lotbinière: quai, (sub.) 12639.
Louisbourg: hôpital des matelots, (int. McLean) 4579; entrepôt frigorifique, construction, (int. Stanfield) 4583; maître du port, appointements, etc., (int. McLean) 3554, 7864.
Lovell, John, député, décès: éloge par sir Wilfrid Laurier, 243; par M. R. L. Borden, 243.
Lunenburg: édifice public, améliorations, (sub.) 13998.
Lyall, Peter: président du banquet Pugsley, est-il le même qui a obtenu l'entreprise des édifices du transcontinental à Winnipeg? (int. Fowler) 8370.
Lyall, Peter et Fils: matériaux de l'édifice de la "Gazette", permission de les déposer sur le terrain de la commission du port de Montréal, (int. Lennox) 12535.

MAGOG: édifice public, (sub.) 7661, 14002.
Maher, James: réclamation, (int. A. Martin) 3985.
Main-d'œuvre: orientale, embauchage, (int. Foster) 4585.
Malbaie (Gaspé): abri pour bateaux, (sub.) 12639.
Manchester, Dr; détournement de fonds à l'asile d'aliénés de New-Westminster, (int. Bergeron) 12536.
Manitoba: extension des frontières, (mot. Schaffner pour doc.) 884; (observ. Borden) 971; établissement d'un centre urbain, (int. Roche) 1171, 1403; extension des frontières, bill à cette fin, (int. Borden) 1808, 2984, 3153, (int. Roche) 6506, 7867, (int. Borden) 12294; extension des frontières, (projet de résol. Laurier, y relatif) 13420.
Maple-Creek: édifice public, (sub.) 9004, 14010.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 178) 1ère l., 9778; (mot. Fielding) au sujet de la 2e l., 14188.
Marcoun, Frank: réclamation (int. Clements) 1168.
Marées: observation des, (sub.) 3328.
Marier, J. E., employé à la commission du Transcontinental, (int. A. Lavergne) 2245.
Marieville: édifice public, (sub.) 7662.
Marine marchande du Canada: loi de la, bill (n° 2) tendant à la modifier, 1ère l., 94; 2e l., 3123, 3143; comité, 3143; bill (n° 12), (idem), 1ère l., 327; 2e l., 593, 3538, 3539; bill (n° 17), idem, 1ère l., 364; 2e l., 3539; bill (n° 183), idem, (M. Brodeur), 1ère l., 10602; 2e l. et comité, 13498, 13708; 3e l., 13889; doc. relatifs à la marine marchande, à la réserve navale, etc., (int. Macdonell) 2988; loi de la marine marchande, modification, (projet de résol. Fielding) 13015, 13282; bill (n° 209) à cette fin, 1ère l., 13286; 2e l. et comité, 13710; comité et 3e l., 13872.
Marine et Pêcheries: ministère, système de comptabilité, réorganisation, (int. Foster) 531, (mot. Foster pour doc.) 884; appointements, (sub.) 1014; réorganisation du bureau de la comptabilité, dépenses, et frais de voyage du ministre, (demande de renseignements par l'hon. M. Foster) débat 4146-4147 et suiv.; 4238 et suiv.; attitude des députés libéraux dans ce débat, article du "Citizen," (explication de M. Talbot) 4389, (dépôt des documents demandés par M. Foster concernant la réorganisation de la comptabilité) 4391, demande de documents par M. Foster au sujet des frais de voyage du ministre, 4391; de l'affaire Bastedo et des frais de voyage du commandant Spain, (mot. Foster pour doc.) 4864, (rép. du ministre) 5031; achat d'approvisionnements, de 1892 à 1896? (mot. Johnston pour doc.) 6526; prétendue inconduite des fonctionnaires, (int. Fowler) 6946; enquête sur le département, par l'hon. juge Cassels, voir "service civil," lettre "S"), situation de trois fonctionnaires suspendus? (int. Borden) 7169; sous-ministre et autres personnes remplissant certaines fonctions, nomination et appointements, (int. Foster) 7316; démission du sous-ministre, M. le Col. Gourdeau, (int. Borden) 7984, 8315, 8375, 8472; projet de résol. Borden contre le min. de la Marine et des Pêcheries, vote, (MM. Bergeron et Lavergne expliquant pourquoi ils n'ont pas voté) 8372 et suiv.; dans quel état est le département? (observ. Foster) débat, 8841 et suiv.; avances faites au ministre (M. Brodeur) et à son secrétaire (M. Willard), pour frais de déplacement, etc., et remboursements, (int. Foster) 9309; qui est maintenant sous-ministre de la Marine et des Pêcheries? (int. Foster) 12539; nomination d'un sous-ministre adjoint, à $3,600 par année, (sub.) 13564; entrepôt de la rue Sussex, employés, (int. Fowler) 13719.
Markham: édifice public, (sub.) 8073, 14003.
Matane: brise-lame et débarcadère, (sub.) 12639.
Matelots: préposé à l'engagement des, lors de la suspension de M. J. U. Gregory, (int. Gauvreau) 12287.
Matériaux pour construction de tunnels internationaux; (déclaration de l'hon. M. Paterson au sujet des droits de douane sur iceux) 14206.
Mattawa: receveur de la poste, (int. White) 7545.

Meaford: port, bill (n° 158) y relatif, 1ère l., 7541; (sub.) 12708.
Médaille au 13e hussards pour service lors de l'invasion fénienne: pourquoi pas encore accordée ? (int. Foster) 14215.
Medecine-Hat: édifice public: calorifère, (int. Reid) 11319.
Mégantic: édifice public, (sub.) 14002
Melbourne: enlèvement de roches et construction de brise-glace, soumissions, (int. Blain) 1247.
Mercier, Aurèle: employé au canal de Soulanges, tué en 1907, (mot. Boyer pour doc.) 6525
Mercredi des cendres: ajournement, (mot. Laurier) 4389, 4487.
Merwin, George T., paiements à lui faits (int. Taylor) 12289.
Messageries: service dans les Provinces maritimes, (int. Martin) 539.
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 1; convention entre la France et le Canada, 6; commission d'économie interne 8; budget, 575; remerciements, 1648; budget, 2467; sanction royale, 3080, 3103; budget. 5352, 13133.
Michipocoten (lac Supérieur) : quai, (sub.) 14024.
Midland: dragage en 1906, soumissions, (int. Bennett) 3354; en 1907, (int. Bennett) 3555, 7541; à qui entreprise adjugée ? (int. Bennett) 6946, coût, etc., (int. Bennett) 8569, 9313; port, (sub.) 12708.
" Midland Times," de Toronto, paiements faits à ce journal, (int. Stanfield) 3349.
Miel: importation depuis 1898? (int. Foster) 8564.
Milford-Haven: quai, (int. Blain) 13718.
Milice: promotions, (int. Worthington) 367, (mot. Worthington pour doc.) 580; 84e régiment de Saint-Hyacinthe, solde, (int. Monk) 875; 62e fusiliers de Saint-Jean, solde, (int. Daniel) 878; solde, enquête à ce sujet, (int. Macdonell) 1345; scrip aux militaires des corps sédentaires, (int. Barr) 2244; solde et allocations, commission d'officiers pour faire enquête, (int. Macdonell) 2248; vivres pour les troupes, (mot. Smith pour doc.) 3152; camps militaires dans les Cantons de l'Est, cette année, (int. Worthington) 3994; munitions de guerre, achat, par quel agent? (int. Worthington) 371; rapport annuel du ministère, (dépôt) 4679; (sub.) exercices annuels, 5913, 5989; approvisionnements et fournitures, 5913; couvertures achetées depuis 1895, (mot. Clements pour doc.) 6768; inspection, par qui faite et combien a-t-elle coûté? (int. Foster) 8568; arriéré d'allocations à la Milice, (int. Worthington) 8839; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9289; brigade de cavalerie des cantons de l'Est, assistera-t-elle aux fêtes du tricentenaire, à Québec? (int. Worthington) 9717; nouveau corps de milice à Sherbrooke, (int. Worthington) 9717, arriérés d'allocation dus à la milice, (int. Worthington) 9718; camps d'instruction, réunion, au mois de juin? (int. Borden) 10245, réunion des différents camps d'instruction, à quelles dates? (int. Borden) 10306; exercices annuels, (sub.) 10780 et suiv.; chaussures de la milice, article de l'"Evening Journal", (explic. sir F. Borden) 11265; travaux de maçonnerie à Québec, heures de travail, (int. Robitaille) 11319; solde et allocations, (sub.) 12756; appointements et gages, (sub.) 12756; propriétés militaires, construction et réparations, (sub.) 12757; matériel de guerre et autre, (sub.) 12758; vivres et approvisionnements, (sub.) 12759; fanfares et associations de tir et d'artillerie, (sub.) 12761; arsenal du Canada, (sub.) 12764 ; droits de douane, (sub.) 12765; achat d'armes, de terrains, etc., $1,300,000, (sub.) 13135; publication du mémoire du général Lake au sujet de la milice, (mot. Borden) 13414; exercice annuel, y compris revue de Québec, (sub.) 13839, 14223; vente de terrains de l'artillerie, décrets du conseil à ce sujet, ratification, (projet de résolution Fielding) 13892, 14093; bill (n° 218) à ce sujet, 1ère et 2e l., 14094; comité, 14094; 3e l., 14095.
Milice et Défense: ministère, traitement du personnel, (sub.) 634.
Mines: département, appointements du personnel, (sub.) 669; concessions de mines depuis règlement d'avril dernier, (int. Smith) 2484; concession de droits miniers dans l'Ouest, (int. Perley) 3353; recettes provenant des mines, (int. Lake) 3557; mines de houille au Nord-Ouest, octroi de privilèges, (mot. Ames pour doc.) 4002, (mot. Perley idem, pour doc.) 4003; renouvellements de concessions par commissaire de l'or à Dawson, (mot. Monk pour doc.) 4779, par l'assistant- commissaire, (mot. Lennox) 4779; concessions de mines au Nord-Ouest, (mot. Boyce pour doc.) 5302; agents, et détenteurs actuels de certains terrains miniers, (int. Lake) 5708; sommaire des règlements miniers, (mot. Lennox pour doc.) 6063.
Ministres: frais de route, (int. Foster) 584, (int. Wilson) 2251, 2301.
Miscou: quai, (sub.) 14018.
Mission catholique ruthène de l'ordre de Saint-Basile le Grand, constitution en corporation, bill (n° 69), déposé par M. A. McIntyre, 1ère l., 1480; 2e l., 1681; comité et 3e l., 3306.
Mission-River: dragage, coût, (int. Bennett) 9256.
Mitchell: édifice public, (sub.) 14004.
Mitrailleuses Maxim: agent pour achat et vente, (int. Worthington) 371.
Moberley, H. J., paiements à lui faits, (int. Lake) 4000.
Moore et Haskett: brevets, bill (n° 61) y relatif, déposé par M. Osler, 1ère l., 1336; 2e l., 1528; 3e l., 3028.
Moose-Jaw: édifice public, arsenal, (sub.) 14009, 14010.
Moncton: quai, élargissement, (sub.) 12283; arsenal, (sub.) 14001.
Monnaie Royale: construction, coût, (int. Foster) 244, (mot. Foster pour doc.) 579, 973; (sub.) 1529; quand les pièces d'or seront-elles frappées? (int. Thompson) 2686; ventilation, (int. Chisholm) 3146; établissement de la Monnaie, (mot. Caron pour doc.) 5432, depuis quand exploitée, etc., (int. Foster) 11859.
Montmagny (bassin): quai, construction, (int. A. Lavergne) 1340, (sub.) 12639.
Montréal: entrepôt de vérification, emplacement, achat, (mot. Ames pour doc.) 724; port, dragage, frais, (int. Schaffner) 1750, (mot. Schaffner) 2253; dépenses pour le port depuis cinquante ans, (int. Robitaille) 3610, (mot. Robitaille pour doc.) 4005; protestation de M. Gervais contre paroles du secrétaire d'Etat au sujet de la police et des mœurs de Montréal, (débat) 4230 et suiv.;

Montréal—*Suite.*
station postale pneumatique, (sub.) 5960; hôtel des postes, nouvelle annexe, soumissions, (int. Bergeron) 7251, (sub.) 7769; détournements à l'hôtel des postes, (int. Bergeron) 7543; importation de ciment pour le port, (int. Reid) 7545; casernes pour corps de troupe permanent, (sub.) 7766; nouveau magasin, (sub.) 7777; nouvelle station postale, rue Ste-Catherine, (sub.) 7778; nouvelle station postale, Pointe-St-Charles, (sub.) 7778; station postale de l'Est, sur confins des divisions St-Jacques et Ste-Marie, (sub.) 7779; nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 7782; achat de ciment par les commissaires du port, (int. Reid) 7861; entretien des quais en 1907, coût, (int. Jackson) 9307; (Pointe Saint-Charles), nouveau bureau de poste, (sub.) 14802.
Morgan, E. A. D.: avocat, conservateur devenu libéral, depuis qu'il fait du dragage au lieu du droit, (observ. Monk) 12737.
Mount-Forest: édifice public, (sub.) 14003.
Moutons: (voir " Quarantaine ").
Murray, C. D.: gratification à sa veuve, (sub.) 13841.
Musée Victoria, Ottawa, (sub.) 1549, 12878, 14157.
McCord, M.: rédacteur des lois à la Chambre des communes, augmentation de traitement, de $3,500 à $4,000.
McDonald, Archibald: receveur de la poste à White-Road-Cross, destitution et remplacement, (mot. Martin pour doc.) 5302.
McDonald, A. G.: réclamation pour avoir placé immigrants, (mot. Alcorn pour doc.) 4974.
MacDougall, révd. John: emploi, (int. McCarthy) 713.
McGee, Thomas D'Arcy: quarantième anniversaire de sa mort, monument à sa mémoire, (int. Chisholm) 6577.
McIlreith, R. T.: agent du ministre de la Justice en N.E., (int. Foster) 721.
McInnes, hon. W. B.: appointements et indemnités, (int. Lennox) 6056; rapport, (mot. White pour doc.) 6336.
Mackenzie, J.: sous-percepteur à Toronto, traitement, (int. Macdonell) 6059.
Mackenzie, William: courriériste parlementaire, a-t-il été chargé par le premier ministre d'établir bureau de correspondance relative aux affaires impériales et étrangères? (int. Sproule) 7320.
McLeod, Alex. M.: receveur de la poste à Valleyfield-Est, I. P.-E., destitution et remplacement, (mot. McLean pour doc.) 5302.

NAUFRAGES: enquête à ce sujet, (sub.) 3257, 3296, 3307; naufrages et collisions sur le Saint-Laurent, de 1886 à 1908? (int. Jackson) 11265.
Naturalisation: loi, bill (n° 130) pour la modifier, 1ère l., 5482; 2e l. et comité, 12591; 2e l., 13016; article d'un journal américain, (observ. Hughes), débat, 12688.
Navigation: subventions aux compagnies de, faisant affaires sur la côte du Pacifique, (int. Lake) 7249.
Navires: navires canadiens, saisie illégale, indemnité par le gouvt. russe, (int. McCarthy) 2479; navires de guerre américains passant dans les canaux canadiens, (int. Borden) 5570; navires de guerre des Etats-Unis passant par les Grands Lacs, (int. Taylor) 6050, (mot. Taylor pour doc.) 6062, (int. Blain) 7863; les officiers de navires de l'Etat reçoivent-ils le plein montant de leur solde mensuelle pour les douze mois de l'année? (int. Monk) 11262; construction de navires au Canada par ordre du ministère de l'Agriculture, (explicat. par M. Fisher) 11675.
Navires—*Suite.*
Neepawa: édifice public, (sub.) 8937, 14003.
New-Glasgow, N.-E.: quai, (sub.) 11817.
New-London: brise-lames, (sub.) 11855.
New-Mills: quai, (sub.) 14018.
Niagara: compagnie du pont de la Grande île, bill (n° 48) y relatif, (M. German) 1ère l., 923; arsenal, (sub.) 14005.
Nicolet: phare, dépenses, etc., (int. Monk) 3989; bureau de poste, construction, (int. Monk) 3989; dragage, dépenses, (int. Monk) 3991; le nouveau bureau de poste est-il terminé? (int. Bergeron) 12075, Salomon Rivard, surveillant des travaux, (int. Bergeron) 12290; port, travaux, (sub.) 12639; crédits votés pour le comté, de 1878 à 1896, et de 1896 à 1908, (int. Turcotte) 13419.
Nixon, Joseph: emploi, (int. Herron) 13013.
Noble, James: infraction aux règlements de pêche, (int. McLean) 5901.
North-Bay: édifices publics, (sub.) 8077, 8180, 14004.
North-Grove: établissement d'un bureau de poste, (mot. Reid pour doc.) 4974, 5732.
Notre-Dame-du-Portage: quai, (int. Bergeron) 6698; (sub.) 12639.
Nouveau-Brunswick: montant mis à son crédit par le Canada, (int. Daniel) 2009, 2300.

OBSERVATOIRES: (sub.) 12879.
Observatoire actronomique: (sub.) 1546; spécialités et commis, appointements, (sub.) 10201.
Obstruction: accusations à ce sujet, (observ. Owen), débat, 10366 et suiv.
O'Halloran, C. F.: traitement de $1,000 comme sous-commissaire des brevets, (sub.) 13526.
O'Leary, Thomas: gratification à sa veuve, (sub.) 5987.
Ontario: province, division projetée, (int. Boyce) 8686.
Opium : interdiction, (projet de résol. Lemieux à cette fin) 13132, 13182; bill (n° 205) à cette fin, 1ère l., 13182; 2e l., comité et 3e l., 13498; amend. du Sénat, (mot. Lemieux pour adop.) 14204.
Or et argent: poinçonnage, bill (n° 123), 1ère l., 5568; comité, 5737 et suiv.; 3e l., 5739; marque des objets fabriqués en or ou en argent, ou plaqués, bill (n° 197) y relatif, 1ère l., 12591; 2e l. et comité, 13185; 3e l., 13190.
Oromocto: dragage des bancs de sable, convention à ce sujet, (int. Bennett) 12072.
O'Shughnessy, John: permis de circulation sur l'Intercolonial, (int. Bergeron) 12074; employé dans le district de Nicolet, (int. Bergeron) 12290, 12535.
Ottawa: bureau de poste, réparat. terminées, (int. Wright) 3994, 5962; édifices publics, (sub.) 5963-64; édifices publics, (sub.) 11520; loyers, (sub.) 11521; chauffages, chauffeurs et gardiens, (sub.) 11551; garçons d'ascenseurs, 11554; éclairage, service téléphonique, terrains, 11555; commission d'embellissement, dépenses jusqu'au 1er janvier 1908, (int. Foster) 12077; édifices publics, chauffage, (sub.) 14013.

Ouimet, hon. juge J. A.: à la retraite, (int. Lanctôt) 537; (mot. Lanctôt pour doc.) 578.
Ouvriers: conflits, soumis jusqu'au 1er décembre à la loi de 1907, (mot. Smith pour doc.) 628; entrevue entre un chef ouvrier dans l'organisation des chemins et M. J. J. Hughes, article du "Herald", d'Halifax, (explication par M. J. J. Hughes) 8681; ouvriers sans travail dans l'Ouest, (int. Hughes) 11261; ouvriers asiatiques, exclusion complète, (explication par M. Lemieux) 13296; commission royale, pour étudier méthodes employées dans le but d'attirer ouvriers orientaux ici, (sub.) 13817; opposition à la loi ayant pour objet de protéger les ouvriers de race blanche contre ceux de race jaune, en Colombie-Anglaise, (question de privilège, protestation de M. R. L. Borden) 6833.
Owen-Sound: dragage, emploi de M. Telford comme inspecteur, (int. Bennett) 3148; édifice public, un troisième étage à ajouter, (int. Bennett) 3149; M. Forster, inspecteur, (int. Bennett) 3149, M. Leslie, entrepreneur, (int. Bennett) 3150; édifices publics, (sub.) 8188.
Oyster-Pond: brise-lames et dragage, (sub.) 11818.

PACAUD, Benjamin: emploi, (int. Clements) 5421.
Pakenham: service postal, (int. Borden) 1481.
Papeterie: fourniture aux ministères de la Milice et de la Marine, (int. Northrup) 6518.
Pâques: ajournement, (mot. Laurier) 6767, (mot. Fielding) 7166.
Parc: pour la protection du gibier, dans l'Ouest, (int. McCarthy) 878.
Parc de la Côte-du-Major: vente dune partie, (int. Borden) 1482; (sub.) 11559.
Parc Tecumseh: brise-lames, dangereux, (observ. Clements) 13295.
Parker's-Cove: améliorations, (sub.) 11818.
Parkhill: édifice public, (sub.) 1400.
Parlement: édifices du, édifice de l'ouest, nouvelle aile, (int. Foster) 532.
Parsborough: port, (sub.) 11819; édifice public, (sub.) 13999.
Passagers: pour le Canada, refusés par agents de steamer en Europe, (int. Armstrong) 5708.
Pâturage: baux révocables et irrévocables, demandés, (int. Herron) 1573; baux exclusifs dans l'Alberta, (int. Lennox) 3147; terres mises à part pour fins de pâturage, (int. Lennox) 3607, (mot. Lennox pour doc.) 4003; concession de ranche à pâturage dans l'Ouest noms des locataires, etc., (int. Lennox) 7557.
Paulding, Ada Katurah Stewart: bill (n° 176) pour lui faire droit, 1ère l., 9560; 2e l., 9922; comité et 3e l., 10979.
Pavillon anglais sur navires marchands, légalité, (int. Sinclair) 13420.
Pêche: permis accordés dans la Saskatchewan, (int. Chisholm) 366, (mot. pour doc.) 580; permis et bail pour pêche dans lacs des Cèdres, de l'Orignal, etc., (mot. Ames pour doc.) 577; nombre de permis de pêche accordés dans la Sask., (mot. Chisholm pour doc.) 724, 2998; permis de pêche entre lac Supérieur et Montagnes-Rocheuses, à qui accordés, (int. Herron) 1750; pêche des palourdes et des moules, restriction, (int. Lefurgey) 2012; permis de pêcher au moyen de rets à enclos, (mot. Bennett pour doc.) 2895; privilèges des concessionnaires de pêche dans la Colombie-Anglaise, (ints. Reid et Marshall) 5902; renseignements contenus dans doc. 207, concernant certains baux de pêche, (mot. Lake pour doc.) 6527; privilèges de pêche dans le petit lac des Esclaves, le Gouvt. les a-t-il loués? (int. Ames) 6696; permis de pêcher avec filets tramaillés, combien émis pour district de Chester, N.-E., en 1906 et 1907? (int. Stanfield) 7550; permis accordés à des Japonais dans la Colombie-Anglaise, (int. Hughes) 7804, à l'association des empaqueteurs, (int. Kennedy) 8560; pêche à la baleine dans la Colombie-Anglaise, permis à accorder, (observ. McLean), débat, 10751; bail concédé à M. Markey, dépôt ordonné en 1906, (observ. Brodeur) 11975.
Pêcheries: bill (n° 31), (M. Sinclair) pour modifier la loi des, 1ère l., 582; 2e l. et comité, 5473; protection des pêcheries, (int. Macdonell) 1164; violation de la loi, amendes imposées dans le district n° 2 de la Nouvelle-Ecosse, (mot. Sinclair pour doc.). 1574; création d'une commission des pêcheries, projet de résolution Sinclair, (débat) 1758 et suiv.; conférence de Washington, en 1887, frais, (int. Finlayson) 1799; commission de la mer de Behring, 1891-92, idem, (int. Finlayson) 1799; surveillance des pêcheries sur le Pacifique, (int. Sloan) 2006; règlement du différend entre le Canada et les Prov. maritimes, mesures à cette fin, (int. Martin) 2483; conférence avec gouvts. provinciaux, (int. Lefurgey) 3350, 3555; officiers, juges de paix *ex-officio*, poursuites, etc., (mot. Sinclair pour doc.) 4416; commission des pêcheries de la Colombie-Anglaise, a-t-elle présenté un rapport? (int. Borden) 5985; commission des pêcheries de la baie Georgienne, à quand le dépôt de son rapport? (int. Bennett) 5986; inspecteurs, gardes-pêche, gardiens, (sub.) 6038; pêcheries de la Colombie-Anglaise, conflit entre gouvernements provincial et fédéral? (int. Smith) 7172; garde-pêche à Port-Hood, (int. McLean) 10746; inspecteurs, gardes-pêche et gardiens, (sub.) 12879; pêcheries de l'Alberta, inspecteurs des, (int. Herron) 13013.
Pêcheurs: du comté de Cap-Breton, à qui des primes de pêche ont été payées, (mot. Borden pour doc.) 1177; pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard, idem, (mot. Martin pour doc.) 1348.
Pénitenciers: (sub.) 12882; rapport, (dépôt) 194 ; Saint-Vincent-de-Paul, approvisionnements, soumissions, (mot. Léonard pour doc.) 5762; achat, (explication par M. Bole) 5810; Prince-Albert, terrain, (sub.) 9005; St-Vincent-de-Paul, au gardien, J. P. Forster, pour services, $100, (sub.) 13567; pénitencier de la C.-A., achat d'emplacements et de terrains, (sub.) 13567.
Pensions: sommes payées en vertu des lois y relatives, (int. Blain) 8368; pensions, de retraite pour vieillards et pauvres méritants, (mot. Pringle), débat, 2487 et suiv.; (mot. Laurier pour comité d'enquête à ce sujet) 2885.
Pensionnaires du gouvt. britannique: demeurant au Canada, réduction de leur pension, (int. Blain) 7863.

Pepin, J. A.: employé à Windsor, (int. Clements) 7547.
Perdue, Dr: appointements et fonctions, (int. Clements) 180.
Permis d'exploitation forestière: octroi, (int. Roche) 187.
Peste bubonique: mesures préventives, (int. Chisholm) 712.
Peterborough: arsenal, (sub.) 14004.
Petawawa: quai, soumissions, (int. White) 710; exercices militaires au camp de, la saison prochaine, (int. White) 6053; quai, (sub.) 12741.
Petite-Décharge, lac Saint-Jean, travaux (sub.) 12640.
Petite rivière des Esclaves: améliorations, (sub.) 14025.
Petit-Rocher: brise-lames, (mot. Taylor pour doc.) 1347, 5980, 6768, 10180 et suiv.; (dépôt) de documents par l'hon. M. Pugsley) 10905; rameau de chemin de fer jusqu'au quai, construction, (sub.) 13401.
Pétrole: brut, prime, (projet de résol. Laurier) 12772, 13030; bill (n° 199) pour autoriser paiement de primes sur pétrole brut, 1ère l., 13030; 2e l., comité, et 3e l., 13280-13281.
Phares: à Nicolet et au port Saint-François, dépenses, etc., (int. Monk) 3989; phare des îles de Bellechasse, gardien, salaire, (int. Lavergne) 5035; gardiens de phares, salaires, (sub.) 5251; entretien et réparation des phares, (sub.) 5251; construction de phares, et aides à la navigation, (sub.) 5252; phares du bas du St-Laurent, approvisionnement, phares, (sub.) 5251; construction de phares (sub.) 12879; rapport à ce sujet, (mot. Gauvreau pour doc.) 723; gardiens sur côtes du Pacifique, (int. Sloane) 2006; gardiens, salaires et allocations, (sub.) 4954; phares et auxiliaires à la navigation, (sub.) 6034; service des phares, (int. Foster) 11663; salaires des gardiens, (sub.) 13995.
"Phœnix": journal, numéros spéciaux pour fin d'immigration, achat, (int. Smith) 7249.
Phoques: chasse sur l'océan Pacifique, (int. Sloan), débat, 4090 et suiv.
Pianos à l'usage des présidents des Communes et du Sénat, (int. Ganong) 585.
Pictou: bureau de poste, construction, (int. Stanfield) 11027.
Pierson, Manitoba: arrivée de fanatiques religieux, (int. Reid) 12771.
Pilotes: du bas du fleuve, à la retraite, service de leur pension, (sub.) 13996.
Pinette, (I. P.-E.): port, dragage, (int. Martin) 710; pétition des habitants pour dragage du port, (int. McLean) 9924.
Pisciculture: établissement du lac Winnipeg ne fonctionne pas, faute de frai, (int. Schaffner) 1750; construction, coût, (int. Schaffner) 3355; établissement de Selkirk et de Berens, dépenses, etc., (int. Schaffner) 3355; établissement de Forchu, surveillance, frais (int. McLean) 3553.
Pisquid, I. P.-E.: transfert du bureau de poste, (mot. Martin pour doc.) 4779.
Plaines d'Abraham: location à la compagnie du fusil Ross, (int. Reid) 1404; achat, (voir "Champs de bataille"); (voir aussi "Québec, ville," lettre "Q").
Plessisville: édifice public, (sub.) 14002.
Plomb: industrie, encouragement, (projet de résol. Fielding) 10239, 11491; bill (n° 191) à cette fin, 1ère l., 11492; 2e l., 11793 et suiv.; comité, 11802; 3e l., 12659; (mot. Foster pour doc. au sujet de la prime) 11979, (observ. sur doc. fourni, M. Foster) 12293.
Poêles: usines Buck, grève, (observ. Smith) 9456.
Pointe-à-la-Bruyère: phare, construction, (int. Boyce) 7557.
Point-Edouard: dragage, (sub.) 5970.
Pointe-Gatineau: port, (sub.), (int. Blain) 370.
Pointe-Lepreau: quai, (int. Ganong) 5422.
Pointe-au-Nègre: signaux, (int. Daniel) 5423.
Pointe-Pelée: bateau-lumière, (sub.) 13997.
Pointe-au-Père: quai, (sub.) 12636.
Pointe-Piché: quai de pilots, (sub.) 12640.
Pointe-Prim: quai, construction, (int. McLean) 4052.
Pointe Saint-Pierre: bureau de poste, destitution et remplacement de dame Mary Finlay, receveuse, (mot. Martin pour doc.) 2254, 2886.
Pointe-aux-Trembles: quai: soumissions, (int. Monk) 1800, 2483, 9255, 9711, (sub.) 12640.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 11820.
Pois: importation de petits pois français, (int. Marshall) 3999.
Poisson: du Manitoba et des T. N.-O., exportation, (int. Roche) 4410.
Police: postes sur la terre ferme, (sub.) 4146.
Politique: politique provinciale doit marcher de pair avec politique fédérale, paroles de l'hon. M. Fisher à Knowlton, 16 mai 1908, (int. Robitaille) 9268.
Pont et chemin de fer terminus de Fort-William, bill (n° 101) déposé par M. Macpherson, concernant la compagnie du, 1ère l., 3605; 2e l., 4409.
Pont de Hillsborough (I. P.-E.): construction, frais, (int. Lefurgey) 1752; réclamation Haney, etc., (mot. Barker pour doc.) 1757, 3152; balance à payer, (int. Reid) 1806; (mot. Lefurgey pour doc.) 2254, 10365; construction, frais, (int. Reid) 2838; réclamation Haney, (mot. Foster pour doc.) 2985, 3833; pont de Hillsborough et travaux publics dans l'I.P.-E., (mot. Lefurgey pour doc.) 6440; réclamation Haney, (int. Martin) 7439; paiement à M. Haney, entrepreneur, (sub.) 13405.
Pont Shellmouth, sur l'Assiniboine, (sub.) 12752.
Ponts et chaussées: travaux, appointements, (sub.) 11642.
Porcs: abattus dans comté d'Essex, à cause du choléra, en 1905 et 1906? (int. Clements) 9725; quarantaine, abattage, (observ. Blain) 13744.
Port-Arthur: édifice public, (sub.) 8196; améliorations, (sub.) 12753, 14005.
Port-Bruce: port, travaux, (int. Marshall) 2477.
Port-Burwell: travaux, (mot. Marshall pour doc.) 577, (sub.) 12744.
Port-Colborne: élévateur, dépenses, (int. Lancaster) 4413; améliorations, (int. Lancaster) 4580; port, améliorations, (sub.) 12755, 12825, élévateur, (sub.) 12825.
Port-Crédit: dépenses, (int. Sproule) 11022.
Port-Dufferin: dragage, (int. Blain) 5034.
Port-Hastings: quai, (sub.) 11826.
Port-Hilford: brise-lames, (sub.) 11826.

Port-Hood: garde-pêche et gardien du port, (int. McLean) 10746; port, (sub.) 11829; passe nord, (sub.) 11831.
Port-Hope: port, (sub.) 12744.
Port-Joli-ouest (Herring- Rocks): brise-lames, (sub.) 11841.
Port-Maitland: jetées, soumissions, (int. Lalor) 716; jetées, construction, (mot. Lalor pour doc.) 1347; nomination d'un inspecteur des travaux, (int. Lalor) 7248.
Port-Mulgrave: quais, propriété de l'Etat? (int. Stanfield) 9718.
Portage-la-Prairie: édifice public, (sub.) 14009.
Port-Royal (île Madame): quai, (sub.) 11840.
Port-Saint-François: quai, construction, (int. Monk) 3550; hangar à marchandises, construction, (int. Walsh) 3550; dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Port-South-Bar, (Cap-Breton): combien de navires y ont fait escale, de 1905 à 1907? (int. Stanfield) 9715.
Port-Stanley: brise-lames, construction, (int. Jackson) 253; port, (sub.) 12744.
Port-Vernon: quai, travaux, (int. Martin) 4581.
Ports, rivières et ponts: travaux, appointements, (sub.) 11642, dans l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) 11855; crédits, (observ. Pugsley), débat, 11762 et suiv, (sub.) 12280, 12636, 12706; Nouvelle-Ecosse, (sub.) 14014.
Poteaux de clôture, etc.: enlèvement ou réduction de l'honoraire de coupe, pétition du Manitoba à cette fin, (int. Staples) 10750.
Postes: rapport du ministère, dépôt) 98; augmentation d'appointements des receveurs, (int. Blain) 191; service des postes, plaintes, (int. Armstrong) 367, 2297, 7609 et suiv.; bureaux de poste dans chaque comté du N.-B. et de la N.-E., service et dépenses, (mot. Crocket pour doc.) 884; réduction du port des lettres à un sou dans les villes, mesure à ce sujet, (int. Macdonell) 3269; convention postale entre Canada et Etats-Unis, au sujet du port des journaux, (explications par l'h. R. Lemieux) 3269; distribution des lettres dans les banlieues, (projet de résol. Monk) 3392; service des postes en Colombie-Anglaise, amélioration, (int. Armstrong) 3898; arrangements entre Canada et Etats-Unis, (mot. Armstrong pour doc.), débat, 4038 et suiv.; bureaux de poste construits depuis 1904, (int. Verville) 4961; pesage des matières postales en vue du transport, (int. Armstrong) 5032; achat dun bateau à vapeur pour service des postes, (int. Armstrong) 5033; service extérieur, impressions, (int. Armstrong) 5712; nomination de deux commis à l'hôtel des Postes de Toronto, (sub.) 5808; paiements, exercice expirant le 31 mars 1908, (sub.) 5809; somme supplémentaire pour service postal, (sub.) 5809; achat d'un steamer pour service des postes, (int. Armstrong) 5906; services dans les comtés de la Nouv.-Ecosse et du Nouv-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 6577; dossiers affectant les postes, combien demandés pendant cette session? (int. Armstrong) 6704; produit des taxes payées par les receveurs de la poste, (int. Chisholm) 6762; facteurs, augmentation de leurs salaires et réduction de leurs heures d'ouvrage, (int. Macdonell) 8095; bill (n° 162), pour abaisser de deux cents à un cent le port des lettres dans villes où l'on distribue le courrier à domicile, et aussi concernant la nomination d'un surintendant
Postes—*Suite.*
des postes et d'un surintendant financier, 1ère l., 8308; 2e l. et comité, 11226-27; 3e l., 11240; amend. du Sénat, 13016; (sub.) appointements, 9291; inspection des chaussures des facteurs, 9291; uniformes des facteurs, 9302; améliorations dans le service postal, (int. Armstrong) 9311; service extérieur, appointements et allocations, 9523; service postal à Montréal, irrégularités, mesures pour les faire disparaître? (int. Armstrong) 9719; commission payée sur recettes postales en 1907? (int. Armstrong) 9723; nouveaux bureaux de poste dans l'Ouest, (int. Lake) 11025-26; dans tout le pays, ameublement, (sub.) 11550; expédition des lettres déposées au bureau de poste de la Chambre des communes, retardée, (int. McLean) 12538, (rép. par l'h. M. Lemieux) 12651; correspondance canadienne avec l'Europe, (int. Stanfield) 13290; appointements d'un inspecteur, d'un sous-inspecteur et de trois commis à North-Bay, (sub.) 13813.
Préfontaine, feu l'hon. Raymond: date de son dernier départ pour l'Angleterre, qui l'a remplacé pendant son absence? (int. Boyce) 8099.
Presse canadienne associée: subvention, (projet de résol. Fielding) 12656, 13031; bill (n° 201) à cette fin, 1ère l., 13032; 2e l., 13281, 13482, 13495; comité, 13495; 3e l., 13498; subvention, paiement, (int. Roche) 5295.
Preston, W. T. R.: quand a-t-il cessé d'être agent d'immigration en Angleterre, occupation actuelle, appointements, (int. Foster) 375.
Primes: payées par l'Etat depuis 1896, (int. Clements) 928, (mot. Clements pour doc.) 1177, de 1903 à 1907, (int. Henderson) 4773; abolition du régime des primes, (avis de mot. Monk) 6577; primes payées par l'Etat sur pétrole, fer, acier, plomb et ficelle d'engerbage, (int. Borden) 13892.
Prince-Albert: pénitencier, (sub.) 14010.
Prince-Rupert: qui est-il? Depuis quand nommé? etc., (int. Hughes) 6700.
Pringle: affaire Pringle, pièces manquant au dossier, (observ. Foster) 6047, (voir "Yukon" lettre "Y"); (int. Sproule), idem, 11212.
Prisons et maisons de correction: bill (n° 166) pour en modifier la loi par rapport à la Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 9008; 2e l., 11213; comité, 11214; 3e l., 11216.
Projets de loi: frais de présentation, au Sénat et à la Chambre des communes, (observ. Borden) 10605; projets de loi du Gouvt., à présenter avant la fin de cette session, (int. Borden) 10799, 10906, 11019, 11559, 11673, 12418, (rép. par sir W. Laurier) 12653, 12773.
Prorogation: lettre de Son Excellence, 14264, 14271.
Provinces: paiement de leur augmentation de subventions, (int. Borden) 181; derniers paiements, à quelle date? (int. Foster) 251; sommes payées, (int. Foster) 586.
Provinces maritimes: avocats du Gouvt. dans ces provinces, (int. Stanfield) 4968; représentation au Parlement, (observ. Daniel) débat, 10247, (observ. Fielding) 10309, (explic. Daniel et Pugsley) 10363, 10364; achat de bois créosoté pour les Provinces maritimes en général, (sub.) 12632.
Publications: du Canada jouissant du privilège accordé aux journaux, quant au transport, (mot. Cockshutt) 1348.

QUAIS, ports et jetées: recettes en 1895 et 1907, (int. Blain) 2479; recettes et dépenses, (mot. Borden pour doc.) 5073; dépenses pour quais, jetées et ports, (int. Blain) 5293, 5716, (mot. Blain pour doc.) 6062, 6064; quais dans eaux intérieures du Nouveau-Brunswick, crédits, (int. Wilmot) 5705.
Quai de Graham: construction, (mot. Boyer pour doc.) 6525.
Quarantaine: (sub.) 5747, 11551; quarantaine des bestiaux, (sub.) 11550, des moutons canadiens aux Etats-Unis? (int. Elson) 13721 (int. Christie) 14219.
Québec (comté): dépenses faites par le Gouvt., (int. Robitaille) 3999.
Québec (province): élections provinciales de 1908, déclarations de l'h. M. Brodeur, (observ. Taylor) 10606 et suiv.
Québec (ville): améliorations du port, (int. Paquet) 184, (mot. pour doc.) 724; pont, travaux, (mot. Borden pour doc.) 628; écroulement du pont, enquête, rapport, (int. Borden) 981; matériaux de construction du pont, (int. Worthington) 1343 ; construction du pont, emprunt garanti par l'Etat, (int. Sproule) 2482, (mot. Monk pour comité d'enquête de sept membres à ce sujet), débat, 2637 et suiv., (mot. Laurier pour comité d'enquête 8836; (int. Borden) 3154; dragage dans le port de Québec, (int. Bergeron) 3437; dépenses pour le port de Québec depuis cinquante ans, (int. Robitaille) 3610, (mot. Robitaille pour doc.) 4005; troisième centenaire de la fondation de Québec, commémoration, (mot. Laurier pour subvention) 3713; achat des champs de bataille historiques de Québec, (projet de résol. Laurier) 4056, bill (n° 111) à cette fin, 1ère l., 4057; 2e l., 4553; comité, 4586, 4681; 3e l., 4722-4723; écroulement du pont, rapport de la commission d'enquête, dépôt, (int. Foster) 4679, (dépôt par M. Graham) 4756; troisième centenaire de la fondation de Québec, commémoration, commissaires devraient tous être des Canadiens-français, (explication par M. A. Lavergne) 4863, 4970; droits de douane sur matériaux du pont de Québec importés des Etats-Unis, (int. Monk) 5420; élévation du pont, afin de permettre aux gros steamers, (int. Armstrong) 5423; présence du prince de Galles à Québec lors des fêtes du troisième centenaire, déclaration de M. Byron E. Walker, (int. Lavergne) 5431; coût du pont, (int Borden) 5813; droits de douane sur le fer du pont, (int. Monk) 6055; améliorations au port, (mot. Lennox pour doc.) 6063; exemplaires imprimés du rapport de la commission concernant écroulement du pont, (mot. Borden pour doc.) 6180; créance de la banque contre la Compagnie du pont, (explication par l'h. M. Fielding) 6333; trois centième anniversaire de la fondation de Québec, réunion des membres de la Chambre des communes et du Sénat à ce sujet, (M. l'Orateur) 6336; commission d'enquête sur écroulement du pont, quand aurons-nous son rapport imprimé? (int. Haggart) 6507, (int. Borden) 7254, 7438; citadelle, salle d'exercices, (sub.) 7789, 7790; quartiers du Gouverneur général, (sub.) 7790; entrepôt d'inspection, (sub.) 7792; bâtiment des immigrants et lazaret des immigrants, (sub.) 7792; magasin principal de l'arsenal national, (sub.) 7794; Québec-est, édifice public, (sub.) 7798; associa-
Québec (ville)—*Suite.*
tion des vétérans de Toronto, demande à être représentée aux fêtes du tricentenaire de Québec, (int. Foster) 7807, 8377; reconstruction du pont, plus en amont, près de Bastican, (int. Borden) 8308; le Gouvt. fixera-t-il fêtes légales pendant célébration du tricentenaire? (int. Lavergne) 8311; timbres poste du tricentenaire, soum., emploi du français, (int. Lavergne) 8311-8312; enquête sur le pont de Québec, noms des membres du jury du coroner, (int. Robitaille) 8370; arsenal fédéral ou cartoucherie, est-il situé sur terrains appartenant à compagnie de fusils Ross? (int. Worthington) 8371; répugnance de certains régiments à assister aux fêtes du tricentenaire, (int. Worthington) 8371; impression du rapport de la commission du pont, (int. Borden) 8558; qui était administrateur responsable, ingénieur, etc., de la compagnie du pont, avant l'effondrement? (int. Robitaille) 8560; les volontaires canadiens ne prendront-ils pas part aux fêtes du tricentenaire? (int. Hughes) 8772; ni la milice en général? (int. Hughes) 8779: ni les corps ruraux en particulier? (int. Hughes) 8781; enquête sur l'écroulement du pont, dépôt du rapport, (int. Monk) 9012; présence de la milice aux fêtes du tricentenaire, (ints. Blain et Hughes) 9103, 9105, (observ. Macdonell), débat, 9269; enquête sur l'écroulement du pont, impression du rapport, (int. Monk) 10798; mesures pour retirer de l'eau les débris du pont, (int. Morin) 10799; enquête sur l'écroulement du pont, (mot. A. K. Maclean pour renvoi du rapport au comité spécial) 10905; le pont de Québec servira-t-il aux piétons et aux véhicules traînés par des animaux? (int. Jackson) 11265; dépôt, par M. Graham, du rapport de la commission d'enquête relative à l'écroulement du pont, 11452; port de Québec, améliorations, (sub.) 12753; réparations au cap et aux murs de Québec, (sub.) 12757; émission de timbres-poste du tricentenaire, (int. McCool) 13038; commission du pont, plan de reconstruction du pont, etc., frais, (sub.) 13412, le Gouvt. se charge de toute l'entreprise, (projet de résolution à ce sujet) M. Graham, 13739, 14092; est-il survenu un arrangement d'après lequel le Grand-Tronc-Pacifique doit prendre possession du pont de Québec moyennant le paiement d'un loyer, de l'intérêt sur le coût de l'entreprise, ou autrement? (int. Foster) 13893; discussion d'un rapport du comité relatif aux garanties d'intérêt sur le pont de Québec, 14028, (amend. Monk demandant que le rapport ne soit pas adopté) 14037, rejeté, 14089; bill (n° 217) afin que le Gouvt. se charge de l'entreprise de la reconstruction du pont, 1ère l., 14093; 2e l. et comité, 14170; 3e l., 14173; combien payé aux fonctionnaires et directeurs de la compagnie du pont de Québec? (int. Foster) 14198.
Quesnel: édifice public, (sub.) 11398.
Quilty, H. A.: a-t-il subi un examen? (int. Fowler) 13890.

RAILS: achat par Intercolonial, Transcontinental et le New-Brunswick Coal and Railway Company, (ints. Boyce et Ganong) 9713.

Ranchvale: sous-agence des terres, fermeture, (int. Roche) 5035; demandes de terres, présentées à la sous-agence, (int. Roche) 5484.
Rankin, M. le colonel: démission, (int. Clements) 11976.
Rapides du Long-Sault: améliorations, (sub.) 12745.
Rapides Saint-André: améliorations, octroi de terres, (int. Ames) 251; (sub.) 5957, 12754.
Rapports: adoption, procédure y relative, (observ. Borden), débat, 9316.
Recensement: des provinces, en 1906, (int. Ames) 4583.
Recensement et statistique, (sub.) 13526.
Récoltes: récolte de l'Ouest, transport, (int. Foster) 179; aide financière pour transport de la récolte de l'Ouest, (int. Pringle) 180; (int. Foster) 630, (mot. Foster pour doc.) 931, (int. Lake) 2010, (mot. Foster pour doc.), débat, 2256 et suiv.
Red-Head: quai, dépenses, (int. Armstrong) 11563.
Rehm, Frederick C., et al: bill (n° 110) concernant brevet leur appartenant, 1ère l., 4051; 2e l., 4409; comité, et 3e l., 5205.
Reid, J. D., député conservateur, son yacht, *Victor*, réparé aux frais du pays, article du "Free Press," d'Ottawa, (explication par M. J. D. Reid) 10240.
Reinhardt, Paul: emploi, (int. Taylor) 10797.
Remèdes brevetés: adoption d'un projet de loi à ce sujet, (int. Bergeron) 371, 631, 2688; comité nommé pour étudier cette question, (int. Bergeron) 4054; (projet de résol. Templeman), réglementation et vente, 5171, 6500; bill (n° 146) y relatif, 1ère l., 6502; 2e l., 11063, 11066; (observ. Bergeron) 11212; comité, 13259; 3e l., 13264.
Remorqueur *Castle*: naufrage, (int. Bennett) 6955.
Remorqueur *E. M. Cates*: usage, frais, (int. McLean) 3553.
Remorqueur *Lord Kitchener* : à quoi est-il employé? (int. Foster) 7544.
Remorqueur *D. H. Thomas* : est-il subventionné par le Gouvt.? (int. Stanfield) 8572.
Renfrew: édifice public, (sub.) 8197.
Rentes viagères d'Etat: émission, (projet de résol. Fielding) 4887; bill (n° 120) à cette fin, 1ère l., 4900.
Réserves indiennes: aliénation d'immeubles, (mot Lake pour doc.) 4680 (voir aussi Terres fédérales," lettre "T").
Réserve indienne de Dorkis : rétrocession, (int. Borden) 4001; agent, nom et résidence, etc., (int. Borden) 5299, (mot. Borden pour doc.) 5302; vente du bois, protestations, (int. Bennett) 11455.
Réserve de Fort-William: acquisition, (int. Boyce) 5482.
Réserve indienne du lac Croche : mise en vente, (int. Lake) 11453.
Réserve du lac aux Cygnes: acquisition (int. Staples) 719.
Réserve de Metlakatla: demande d'achat par le Transcontinental, (int. Ross) 1573, (mot. Borden pour doc.) 2468; opinions données par le ministère de la Justice, (mot. Borden pour doc.) 5718.
Réserve de la Montagne du Dauphin: squatters, décision à leur sujet, (int. Roche) 183.
Réserve de Muskoday: vente, (int. Lake) 5298.
Réserve des Indiens Stony: superficie, (mot. Reid pour doc.) 4002.
Réserve de Saint-Pierre, Man.: extinction du titre, (int. Roche) 2004; aliénation de leurs terres par les Indiens, (int. Roche) 2300; élection d'un chef, (int. Roche) 8369.
Réserve des Songhees: opinions données par le ministère de la Justice, (mot. Borden pour doc.) 5718.
Restaurant, à l'usage des deux Chambres : installation à l'étage supérieur de l'aile nouvelle, (mot. Pugsley pour comité à ce sujet) 13889; rapport du comité, (mot. Marcil pour adop.) 14190.
Revelstoke: édifice public, (sub.) 14012.
Revenu de l'Intérieur: rapport, dépôt, (l'h. M. Fielding) 7; appointements du personnel, (sub.) 669; percepteur à Port-Hope, nomination, (int. Ward) 928; infractions à la loi, (mot. McLean pour doc.) 3039, 5172; bill (n° 143) pour modifier la loi du revenu de l'Int., 1ère l., 6421; 2e l. et comité, 6770; 3e l., 6824; contravention aux lois relatives au revenu de l'Intérieur, (observ. A. A. McLean), débat, 9967.
Revue financière, par M. Foster, débat, 14097.
Rhindress, Dr Horace: médecin du port de Sydney-nord, traitement, (int. Sproule) 6271, 6516.
Ricard, M.: courrier-convoyeur entre Nicolet et Montréal, (int. Bergeron) 12074.
Richard, Joseph: indemnité pour perte de son cheval dans canal de Lachine, (sub.) 13838.
Richibouctou : jetée, prolongement, (sub.) 12285, (int. Ganong) 13036.
Rideau-Hall: embellissement des terrains, dépense, (int. Foster) 5707.
Rimouski: quai, dragage, etc., (int. Armstrong) 8094; crédits pour travaux publics dans le comté, de 1900 à 1907? (int. Monk) 10491; droits de douane perçus de 1900 à 1907, (int. Monk) 10745; quai, (sub.) 12643; dragage, (sub.) 12641.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int. Bennett) 3996.
Rivières: navigables, enlèvement d'obstacles, (sub.) 3266, 3324.
Ashouapmouchouan Péribonka, et Mistassini, digues, (sub.) 12641.
Rivière Batiscan, dragage, (sub.) 12641.
Rivière Bécancour: dragage à l'embouchure, (int. Bergeron) 2481, 7559.
Rivière Belle: dragage, (sub.) 12694.
Rivière Blanche: améliorations, (sub.) 12695.
Rivière Bonaventure, pilier de dérivation, (sub.) 12641.
Rivière Détroit: droits sur matériaux pour le tunnel, (int. Clements) 1163.
Rivière des Espagnols: dragage, dépenses, (int. Boyce) 4964.
Rivière Godefroi: quai, construction, (int. Monk) 3549; dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Rivière à la Graisse: dragage, (mot. Bergeron pour doc.) 3832.
Rivière Holland: dragage, adjudication des travaux, (int. Bennett) 3086, 3147, (mot. Bennett pour doc.) 3356, (int. Bennett) 4967, (int. Lennox) 12539.
Rivière Jésus: dragage, dette envers M. E. A. D. Morgan, entrepreneur, (int. Desjardins) 7314.
Riv.-du-Lièvre: écluse et barrage, (sub.) 12642.
Rivière-du-Loup: bureau de poste, embellissement de l'emplacement, (int. Bergeron) 6697; receveur de la poste, qui est-il, son salaire, etc.? (int. Bergeron) 6698; quai et

Rivière-du-Loup—*Suite.*
dragage, dépenses, (int. Morin) 6766; port (sub.) 12642.
Rivière-du-Loup (en haut) dragage, etc., (sub.) 12642.
Rivière Madawaska: chaussée, prolongement à l'Est, à Edmunston, (sub.) 12283.
Rivière Margaree: digues, (sub.) 11786.
Rivière Maskinongé: dragage, (sub.) 12643.
Rivière Matane: quel gouvernement en contrôle les pêcheries? (int. Sproule) 7805.
Rivière Middle (en bas): digues, (sub.) 11787.
Rivière Miramichi: quai à Lower New-Castle, (sub.) 12283.
Rivière Nicolet: quai, coût, (int. Monk) 3551, 3605; dragage, 4051, 4416, (int. Monk); mur de protection du chenal, à l'entrée de la rivière, travaux, (mot. Monk pour doc.) 4779; dragage, (int. Bergeron) 12535.
Rivière-Ouelle: dragage, (sub.) 12643.
Rivière Petitcodiac : quai à Dover, (sub.) 12279.
Rivière du Petit-Esclave: dragage, (sub.) 5976.
Rivière Pockmouche: pêche, emploi de filets de poche, (int. A. A. McLean) 9926.
Rivière Richelieu: améliorations, (sub.) 12643.
Rivière-Rouge: snag-boat, service, (int. Staples) 590, dépenses, (int. Staples) 924.
Rivière Ruscomb : canalisation, (int. Clements) 1169.
Rivière Saguenay: achat de charbon pour dragage de la, (int. Morin) 8775; le remorqueur *Storm King* est-il employé pour ce dragage? (int. Morin) 8776; dragage, (sub.) 12646.
Rivière Scatarie: améliorations, (sub.) 5987.
Rivière Severn: améliorations, (sub.) 12745.
Rivière Saint-François : piles à Richmond, coût, (int. Blain) 6955, 7248; brise-glace, etc., (sub.) 12647.
Rivière Saint-Jean : enlèvement d'obstacles, paiement à M. Lafferty à ce sujet, (int. Fowler) 8774.
Rivière Saint-Louis : améliorations, (sub.) 12646.
Rivière Saint-Maurice: chenal, (sub.) 12647; barrage, (sub.) 12647; dragage, (sub.) 12647.
Rivière Thames: quai en danger d'être emporté par les eaux, (int. Clements) 7868.
Rivière Thompson : améliorations, (sub.) 14026.
Rivière du Vieillard: détournement du cours d'eau, (sub.) 12751.
Rivière Winnipeg: améliorations, (sub.) 12747.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 5965, 12649.
Roberval: édifice public, (sub.) 14002.
Roche's-Point: quai, (sub.) 12745.
Rondeau: port, (sub.) 12745.
Ross, H. T., sous-ministre des Finances: traitement annuel de $900 comme rédacteur des lois, (sub.) 13563.
Rossport: quai, (sub.) 12745.
Round-Bay: bureau de poste, déplacement, (int. Armstrong) 11860.
Round-Hill: quai, (sub.) 11844.
Roy, Ernest: est-il encore au service du ministère de la Marine, depuis enquête de Sorel? etc., (int. Bennett) 8687.
Roy, Roméo: appointements, (sub.) 5748.
Rustico: brise-lames à l'île Robinson, (sub.) 11856.
Ryan, G. M.: surintendant des bureaux de poste ambulants, décès et remplacement, (int. Daniel) 7866.
Rusagonis: receveur de la poste, participation aux élections, (int. Wilmot) 6956.
SABOURIN, M. le major: correspondance à son sujet, (mot. Bergeron pour doc.) 3561.
Saccharine: étalon, (int. Macdonell) 366.
Sacré-Cœur (Saguenay): paroisse, bureau de poste, (int. Monk) 5712.
Salles d'exercice : construction depuis 1906, (int. Paquet) 185; depuis 1896, (mot. Worthington pour doc.) 578, 5039, 6506.
Salt-Lake, Lakedale: chenal et travaux de protection, (sub.) 14251.
Sanction royale: 3080, 3103, 5353, 6437, 6833, 11178, 14271.
Sandwich: bureau de poste, emplacement, (int. Clements) 7547.
Sarnia: édifice public, (sub.) 8201, 14005.
Saskatchewan: constitutionnalité de l'acte y relatif, (mot. Lake pour doc.) 3562, (int. Lake) 5984; lois de la législature, 1907, ont-elles été transmises au gouvt. fédéral? (int. Lake) 6699; statuts contraires à la loi fédérale de 1907 concernant l'instruction publique, (int. Lavergne) 6958, 7178; forces hydrauliques, concessions depuis 1900, (int. Ames) 8773.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 9007, 14010.
"Sault Express": paiements à ce journal, (int. Boyce) 723, (mot. Boyce pour doc.) 885, 1176.
Sault Sainte-Marie: port, produits y arrivés en 1906-1907, (int. Boyce) 930; importation de produits de fermes et de jardins en 1908, (int. Boyce) 13718; quai, (sub.) 12745.
Saumon: permis de pêche dans la Colombie-Anglaise, (int. Elson) 5901; (mot. Reid pour doc.) 6063, (int. Chisholm) 6268; privilège accordé par le gouvt. fédéral de le pêcher à la seine dans la rivière Ristigouche, en vertu de quel droit? (int. Fowler) 14199.
Sauvetage: postes dans les Provinces maritimes, (int. Lefurgey) 706; achat d'un bateau pour la Colombie-Anglaise, (int. McCarthy) 709; primes, y compris postes, (sub.) 3078 et suiv.; poste à Toronto, (int. Macdonell) 4777.
Savard, Dr Edmond: payeur pour le comté de Chicoutimi, (mot. Bergeron pour doc.) 1177.
Scotch-Hill-East: établissement d'un bureau de poste, (int. McLean) 2893.
Scotchtown, N.-B.: quai, construction, (int. Wilmot) 7548.
Scott, John E.: employé à Dunnville, démission, (int. Lalor) 6333.
Seaforth: édifice public, (sub.) 14005.
Séances de la Chambre : heure de clôture, (mot. White) débat, 607.
Secrétariat d'Etat: traitement du personnel, (sub.) 634.
Selkirk: édifice public, (sub.) 8948.
Sémaphores de chemins de fer: nouveau modèle, (int. Elson) 252; construction près de London, (int. Elson) 10178.
Sénat: projets de résolution McIntyre, Miller et Lewis tendant à modifier la constitution du Sénat, (débat) 1575 et suiv.; nombre de membres, et dépenses, en 1906 et en 1907, (int. Foster) 1159; frais législatifs, (int. Foster) 4959, (mot. Foster pour doc.) 5302; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 10997.
Sénateurs: nommés à des charges lucratives, (mot. Lennox pour doc.) 577.
Serments d'office: prestation, bill (n° 1), (sir Wilfrid Laurier) 3.
Service civil: commission, rapport, dépôt (int. Perley) 94, (int. Foster) 1807, 2887, 3153, 4488, 4679, (int. Borden) 3434, 5171, 5644, 5815;

Service civil—*Suite.*
rapport, (dépôt par l'hon. M. Fielding) 5870; remise d'une copie du rapport à un journal libéral, (int. Lewis) 5980; (observ. Borden sur rapport de la commission, (débat) 6148 et suiv., 6438 et suiv.; suspension des fonctionnaires, (observ. Laurier) 6274, (int. Borden) 6334; enquête par l'hon. juge Cassels, (int. Borden) 6334, 6422, 7677, 7679; rapport de la commission du service civil, est-il traduit en français, et la version française est-elle imprimée en même temps que la version anglaise? (int. Bergeron) 6506; combien doit-on tirer d'exemplaires de ce rapport? (int. Foster) 6506; nomination des employés, devrait se faire d'après le mérite des aspirants et non d'après la somme d'influence politique à leur disposition, (projets de résolutions Foster) 6528; correspondance avec l'hon. juge Cassels, (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 6768; quand le juge Cassels va-t-il commencer son enquête? (int. Foster) 6769; (int. Bergeron) 6949; examen des témoins sous serment, (int. Borden) 6833; a-t-il été nommé des avocats pour conduire l'enquête? (int. Borden) 7169; traduction du rapport de la commission d'enquête, (int. Bergeron) 7255; M. Perron, l'un des avocats nommés pour conduire l'enquête fait-il partie de l'étude Préfontaine, Archer, Perron et Taschereau? (int. Northrup) 7256; instructions données à MM. Watson et Perron, (mot. Foster pour doc.) 7867; (dépôt des doc. par l'hon. M. Aylesworth) 7984; commission du service civil, rapport, (observ. Borden), débat, 7868 et suiv., (proposition Borden) 7897, mise aux voix et rejetée, 7982, majoration des borderaux de paie, par M. Roy, à Sorel, enquête de l'hon. juge Cassels, (int. Bennett) 8315; dépôt du rapport annuel des examinateurs du service civil, 8469; les dépositions des témoins dans l'enquête dirigée par l'hon. juge Cassels seront-elles fournies à la Chambre à mesure qu'elles seront données? (int. Borden) 8685, 8916; quand l'enquête sera-t-elle reprise et terminée? (int. Borden) 8780; projet de loi relatif au service civil, quand sera-t-il déposé? (int. Borden) 8915; combien payé par jour à MM. Watson et Perron, enquête Cassels? (int. Foster) 9254; (observ. Borden sur enquête Cassels) débat, 10189 et suiv.; projet de loi relatif au service civil, quand sera-t-il déposé? (int. Borden) 10750; bill (n° 189) pour modifier la loi du service civil, 1ère l., 11241; 2e l., 11879, 11918, amends., 11918; comité, 12115, 12218, 12773; 3e l., 12801; amendements du Sénat, 14201; enquête du juge Cassels; dire au juge de laisser de côté les bagatelles et de poser des questions sur sujets sérieux, (observ. Bennett) 11267 et suiv.; copie des dépositions sera-t-elle fournie à la Chambre? (int. Foster) 11317; dépôt d'un rapport de l'enquête, ajournement de l'enquête, publication des dépositions, (ints. Foster, Blain et Bennett) 11452, 11453, 11760; permission à M. Watson, avocat dans l'enquête, d'aller en Angleterre, (int. Blain) 11455; résolutions sur lesquelles le bill du service civil sera basé, (int. Borden) 11560; aptitudes physiques des candidats, examen par la commission, (int. Pringle) 11561; quand sera déposé le projet de loi concernant le service civil? (int. Foster) 11674, projet de résolution Fielding à ce sujet, (dépôt) 11864; impression des dépositions recueillies devant le commissaire Cassels, (mot. Foster) 11865; où en est l'enquête commencée? (int. Borden) 11875; version française du rapport de la commission du service civil, retard, (mot. Bergeron pour doc.) 11876; loi du service civil dès la présente session, (correction, par M. R. L. Borden, d'une erreur commise dans le compte-rendu des débats concernant ses observations à ce sujet) 12070; bureau des examinateurs, augmentation du traitement du Dr Thorburn, (sub.) 13566; commission du service civil, quand aurons-nous la version française de son rapport? (int. Bergeron) 13739, 14156; émoluments des commissaires, (sub.) 13830; enquête Cassels, frais, (sub.) 13831; augmentation de traitement non accordée, par oubli, à certains fonctionnaires de la Chambre des communes, (observ. Blain) 14210.

Service public: dépenses, (mot. Fielding, comité des voies et moyens), débat, 6185 et suiv., 6224 et suiv.

Shawenegan: édifice public, (sub.) 14002.

Shearer, Dr: correspondance échangée avec lui (mot. Borden pour doc.) 11673.

Shelburne: édifice public, (sub.) 7517.

Shepley, M., C.R.: services professionnels, (int. Foster) 1158, (mot. Foster pour doc.) 1349.

Sherbrooke: salle d'exercices, (sub.) 7798, 14002.

Shippegan: port, tranchée, (sub.) 12632.

Short, M. le professeur: intervention dans différends ouvriers, (int. Sproule) 4965.

Signaux: service, (sub.) 5258; droits de signaux à Halifax, bill (n° 152) y relatifs, 1ère l., 6761; 2e l., comité et 3e l., 8909.

Simcoe: édifice public, (sub.) 8202, 14005.

Sirop et sucre d'érable: falsification, (int. Boyer) 6953.

Skinner's-Cove: creusement du chenal, (int. Stanfield) 10490.

Smith, Maxwell: inspecteur des fruits dans la Colombie-Anglaise, appointements, (int. Sproule) 2481, (mot. Sproule pour doc.) 12487.

Smith, O. B., de Winnipeg: emploi, (int. Staples) 4965.

Smith, William B.: brevet, bill (n° 198), 1ère l., 13016; 2e l., 13636.

Smith, W. M.: inspecteur de fruits, s'occupe-t-il de transactions sur immeubles? (int. Sproule) 5300.

Société canadienne d'immigration et de placement: aide, (int. Monk) 4412, (mot. Monk pour doc.) 4974.

Société de colonisation de tempérance: terres à elle accordées, (mot. Macdonell pour doc.) 4974.

Sociétés industrielles et coopératives: bill (n° 5) y relatif, 1ère l., 96; 2e l., 606; (mot. Laurier pour inscription parmi mesures ministérielles) 3793; 2e l. du bill (n° 5) 4735.

Sorel: achat d'un terrain pour chantier maritime, (sub.) 4950; bordereaux de paie, (int. Bennett) 4968; irrégularités commises à Sorel au sujet de construction de piles, dans le lac Saint-Pierre, (mot. Brodeur pour enquête) 5718, dépôt du rapport, (int. Bennett) 11323; quai, (sub.) 12649.

Soulanges: comté, droits de quaiage, (int. Monk) 9721; service postal, (int. Monk) 9722; accusations de Louis Boyer, avocat, contre Albert Sauvé, surintendant du canal, (int. Monk) 9722.

Soumissions : dépouillement, (observ. Haggart) 2835; (observ. Reid) débat, 4900 et suiv., amend., 4903, rejeté, 4934.
Souris (I. P.-E.) : brise-lames, réparations, (int. McLean) 1752; port, dragage, (int. McLean) 2011; jetée, construction, (int. McLean) 2474, 8094.
Souris (Man.): édifice public, (sub.) 14009.
Souris (I. P.-E.) : brise-lames de Knight's-Point, (sub.) 14015.
Sous-ministres: jaiements à eux faits pour services spéciaux, (int. Boyce) 1803.
Southampton: brise-lames, (sub.) 12745.
Southvale: bureau de poste, transfert, (int. Stanfield) 5035.
Spain: commandant, frais de voyage, (int. Foster) 4582.
Spiritueux: commerce des, au Yukon, (int. Foster) 1173, (rép. par M. Oliver) 5261 ; vente prohibée sur le parcours du Transcontinental, (int. Foster) 8376.
Spratt, Hattie: bill (n° 182) pour lui faire droit, 1ère l., 10361; 2e l., 10486; comité et 3e l., 10979.
Spry-Bay, (N.-E.): jetée, réparations, (int. Armstrong) 2480.
Squatters: évincés des réserves forestières, (observ. Schaffner) 4938.
Stations navales canadiennes: entretien, dépenses, (int. Macdonell) 1164.
Statuts de 1907: bill (n° 204) pour modifier chapitre 38, 1ère l., 13181.
Statuts refondus: version française, quand sera-t-elle prête? (int. Lavergne), 372; quand dernier volume sera-t-il publié? (int. Robitaille) 7317.
Steamer: pour remplacer la *Canadienne*, construction, (sub.) 13832.
Steamers: service, établissement d'une ligne de steamers rapides entre la Grande-Bretagne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et des ports canadiens, (mot. Foster pour doc.) 579-580; subvention postale accordée aux paquebots depuis cinq ans, (int. Armstrong) 514, (mot. Armstrong pour doc.) 885; service entre le Canada et l'Australie, (int. Macdonell) 976, (int. Smith) 1342; steamers et brise-glace de l'Etat, entretien, (sub.) 1074 et suiv., 1103 et suiv.; steamers amenant immigrants au Canada, inspection, (int. R. Smith) 1342; steamers de l'Etat, provisions, (int. Foster) 1574; nouveau steamer brise-glace dans le détroit de Northumberland, (int. Hughes) 1801, quand terminé? (int. Lefuregy) 10746; (sub.) 1954, 3046; subventions à la ligne Elder-Dempster pour service entre Canada et Sud-africain, (int. Chisholm) 2892; steamers de l'Etat, capitaines et matelots, (mot. Stanfield pour doc.) 3356, surveillance des eaux au nord du Canada, (sub.) 4146, 4946; voyages faits à bord des steamers de l'Etat, (int. Taylor) 5707; établissement d'un service de steamers entre le Canada et la France, (projet de résolution Brodeur), débat, 6440 et suiv., 6473 et suiv.; bill (n° 145) à cette fin, 1ère l., 6500; 2e l., et comité, 6707 et suiv.; 3e l., 6731; steamers achetés par le Gouvt. depuis 1900? (int. Macdonell) 11256, subventions postales et maritimes, (sub.) 12880; service direct entre France et Canada, un contrat a-t-il été conclu à cette fin? (int. Monk) 13013, entre Grande-Bretagne et Canada, (sub.) 13370, entre Canada et Australie, 13812; entre Canada, Japon et Chine, 13813.
Steamers de l'Etat: (sub.) 6023.
Steamer *Arctic* : réparations, etc., frais, (int. Foster) 193; (sub.), débat, 4146 et suiv.
Steamer *Bessie Butler* : propriété du Gouvt., (int. Hughes) 13035.
Steamer brise-glace: nouveau, pour service d'hiver dans détroit de Northumberland, (int. Hughes) 380, (int. Lefurgey) 4774.
Steamer *Champlain* : utilisation, (int. Borden) 9561, 9725, 9790, 9910.
Steamer *Coquitlam* : saisie, (int. McCarthy) 2477.
Steamers *Hurona* et *Mongolian*: abordage, enquête, (int. Taylor) 373.
Steamer *Lady-Evelyn* : hivernement à Sydney, (int. Armstrong) 8314.
Steamer *Lady-of-the-Lake*: salaires de l'équipage, (int. Staples) 6702.
Steamer *Montcalm*: collision avec le *Milwaukee*, (observ. Reid) 8470, (int. Foster) 8558; coût du steamer, (int. Taylor) 8837; enquête sur collision, rapport et autres documents, (mot. Foster pour doc.) 10179, 10604.
Steamer *Neptune*: croisière dans la baie d'Hudson, (mot. Schaffner) 881.
Steamer *Petrel* : approvisionnements, (int. Chisholm) 8314.
Steamer *Speedy*: achat, (int. Bennett) 587; dépenses, (int. Bennett) 3996.
Steamer *Stanley*: service d'hiver, (int. Lefurgey) 180; nombre de cabines, (int. Lefurgey) 713.
Steamer *Vigilant*: collision à Port-Stanley, (int. Jackson) 708.
Stevenson, A. W.: paiements à lui faits pour vérification de comptes, (int. White) 3347.
Stewart, James A.: employé sur l'Intercolonial, (int. Fowler) 10175.
Stoney-Creek: bataille, monument commémoratif, (sub.) 13841.
Strathcona: édifices publics, (sub.) 14011.
Sucre: importations en 1908, (int. Henderson) 13722.
Sudbury: édifice public, (sub.) 14005.
Summerside: port débarrassé de glaces, nécessité de rétablir communications avec terre ferme au moyen du steamer *Stanley*, (int. Lefurgey) 6440; brise-lames du port, (sub.) 14017.
Subsides: $31,309,335.51, projet de résol. demandant qu'ils soient accordés) 11019; bill (n° 186) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 11019.
Subventions postales et maritimes: (sub.) 12880.
Subventions aux Provinces: (voir "Provinces", lettre "P").
Sydney, C.-A.: brise-lames, coût, (int. Foster) 8564; port, quai, (sub.) 11788.
Synode du diocèse de Kéwatin: institution civile, bill (n° 179), 1ère l., 9778; 2e l., 10486; comité et 3e l., 12035.

SAINT-ALPHONSE de Bagotville: quai, (sub.) 12647.
St. Andrews: port, améliorations, (sub.) 12613.
Saint-Anicet: quai, gardien, recettes et dépenses, (int. Bergeron) 2007, 3344, 3607.
Saint-Angèle: dragage, (int. Monk) 4051, 4416.
Saint-Anne-des-Monts: port, travaux, (sub.) 12648.
Sainte-Anne-de-Sorel: phare, construction, terrains obtenus de M. Martel Rajotte, (int. Bergeron) 8098.
Sainte-Barbe: inondation, (int. Walsh) 7321.

Saint-Boniface: édifice public (bureau de poste) construction, (int. Roche) 4415, 6270, (sub.) 8967.
Saint-François (île d'Orléans): abords du bloc isolé, (sub.) 12648.
Saint-François-Xavier: receveur de la poste, nomination, (int. Staples) 6059.
Saint-Fulgence: jetée, bordereaux de paie, (int. Bergeron) 1161.
Saint-Gabriel de Brandon: caisse d'épargne postale, (mot. Monk pour doc.) 4779, (int. Monk) 5033.
Saint-Henri: bureau de poste, (sub.) 7799.
Saint-Hyacinthe: édifice public, (sub.) 7799.
Saint-Ignace de Loyola: quai, (sub.) 12648.
Saint-Irénée-les-Bains: receveur de la poste, circonstances de sa nomination, (int. Forget) 6056.
Saint-Jean: port, (sub.) 5965; bâtiments militaires, (sub.) 7532; poste de quarantaine, aqueduc, etc., (sub.) 7532; écuries pour cavalerie de l'école militaire, (sub.) 7799; édifices publics, (sub.) 7803; entreprises de dragage, (int. Bennett) 12288; port : dragage, etc., (sub.) 12613; salle d'exercices militaires, (sub.) 14001.
Saint-Jean-des-Chaillons: quai, (sub.) 12648.
Saint-Jean (Ile d'Orléans): quai, (sub.) 12648.
Saint-Joseph: jetée, construction, (mot. Armstrong pour doc.) 4586, 6507, 8076, (int. Armstrong) 9310.
Saint-Laurent (île d'Orléans): quai, coût, (int. Bergeron) 928, 1168, (sub.) 12648.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int. Foster) 1402, 3084.
St. Mary (Perth-sud) : édifice public, bureau de poste, (sub.) 8197, coût, (int. Blain) 11563, 12536.
Saint-Michel-des-Saints: conduite de M. Gaspard Denis comme receveur de la poste, (int. Bergeron) 9925.
Saint-Omer: débarcadère, (sub.) 12648.
Saint-Pierre-les-Becquets: dragage, (int. Monk) 4051, 4416; quai et dragage, (sub.) 12648.
Saint-Siméon: quai, (sub.) 12649.
Sainte-Thérèse: édifice public, (sub.) 14003.

TABAC: tabac canadien, emploi, (int. Bureau) 186; amendes imposées aux fabricants, (int. Maclean) 379; droit d'accise, modification de la loi, (int. Monk) 588; timbres sur tabac canadien et importé, (sub.) 847; protection de l'industrie du tabac canadien, (mot. Dubeau pour doc.), débat, 933 et suiv.; tabac étranger, emploi, (int. Dugas) 4579; droits sur le tabac, modification de la loi, (projet de résolution Templeman), débat, 6395 et suiv.; bill (n° 173) à cette fin, 1ère l., 6421; 2e l. et comité, 6770; 3e l., 6824, 11793; bill (n° 172) pour restreindre l'usage du tabac chez les jeunes gens, 1ère l., 9450; 2e l. et comité, 11216; 3e l., 11226, 11240; amend. du Sénat, 13700; résolutions reçues contre l'usage du tabac par les enfants et les adolescents, reçues, 435, dépôt par M. Telford, 11865; droits, total en 1908, (int. Henderson) 13721.
Taché, J. C.: emploi et traitement, (int. Henderson) 13721.
Talbot, Evariste: emploi sur l'Intercolonial, (int. Bergeron) 6698.
Tarif: tarif français (minimum), appliqué à quelles marchandises américaines arrivant en France? (int. Foster) 929; nécessité de le reviser, (observ. Clements), débat, 6834 et suiv.
Tatamagouche: baie, quai, (sub.) 11853; dragage, pétition des habitants, (int. Stanfield) 12289.
Télégraphes: (sub.) 5986, 5988; lignes reliant l'île de Grand-Manan à la terre ferme, nationalisation, (int. Ganong) 6767; (sub.) 12752, 13842.
Télégraphie sans fil: système Marconi, taux des dépêches, etc., (int. Maclean) 182; service des journaux, (int. Foster) 533; télégraphie sans fil sur côtes du Pacifique, (int. McCarthy) 708; télégraphie Marconi, poste à Glace-Bay, (int. A. Lavergne) 2244; stations de télégraphie sans fil, (sub.) 5258, 12752.
Téléphone : fils passant au-dessus des voies ferrées, requêtes à cette fin, (int. Barr) 715; monument à Brantford pour commémorer invention du téléphone, (sub.) 11668, 14250, 14251.
Tempérance: bill (n° 197) pour modifier la loi de tempérance du Canada, 1ère l., 11241, (mot. Fielding demandant que ce projet de loi soit mis en discussion) 14173; 2e l., 14186; comité, 14187; 3e l., 14188.
Temple, W. A.: emploi, (int. Foster) 1173.
Terres fédérales: bill (n° 9), concernant arpentages et arpenteurs, 1ère l., 244; 2e l. et comité 783-784; comité, 983; 3e l., 989; amendements du Sénat, 3900; terres à pâturage; affermage, (int. Ames) 251; vente à Hough & Cie, (int. Ames) 380; autres ventes, mot. Ames pour doc.) 576; correspondance, etc., au sujet de certaines terres, (mot. Lake pour doc.) 578; paiements à Hough & Cie, (int. Ames) 591; terrains houillers loués, vendus, etc., (mot. Ames pour doc.) 725; vente, etc., de terrains miniers à Hough & Cie, (mot. Herron pour doc.) 725; combien le gouvt. fédéral possède-t-il de terrains dans l'Alberta, (int. Herron) 873; terres concédées le long de la rivière de la Paix, (int. Hughes) 1156; dépôt des documents originaux concernant terrains nos 1107, 1108 et 1171, (mot. Ames pour doc.), débat, 1179 et suiv., rejetée, 1248; terres du Manitoba appartenant à l'Etat, (int. Schaffner) 1341; terres à bois vendues depuis le 1er janvier 1900, (int. Reid) 1347; concessions de terres accordées et révoquées, etc., (mot. Porter pour doc.) 1348; terres concédées dans la vallée de la rivière de la Paix, (mot. Hughes) 1348; dossiers demandés par M. Ames, (mot. Borden pour doc.) 1806; (observ. Foster), débat, 1834 et suiv., 1931 et suiv.; amendement Northrup, 1906, mis aux voix et rejeté, 1952; (déclaration par sir W. Laurier au sujet de la mot. Ames demandant dépôt des documents originaux) 1998; réserve de terrains inoccupés, dans l'Ouest, (int. Lake) 2007; acquisition de terres dans l'Alberta par un syndicat japonais, (int. A. Lavergne) 2245; lot de terre, ¼ s. o., sec. 16, township 28, rang 1, à qui accordé? (int. Lake) 2250; lot de terre ¼ s. e., sec. 2, towns. 8, rang 4, à l'ouest du 5e méridien, délivrance du titre, (int. Herron) 2252, (mot. Herron pour doc.) 2254; vente de certains terrains dans certaines réserves, (mot. Lake pour doc.) 2253; aliénation de terrains forestiers au Nord-Ouest, (observ. Lake), débat, 2344 et suiv., concession Rochester, (int. Ames) 2393, (suite du débat), 2394 et suiv., 2435 et suiv.; terres retirées de la vente pour établissements, ou réservées ou vendues pour fins de colonisation depuis 1896, (int. Sproule) 2482; terres indiennes dans district d'Algoma retirées de la vente, (int. Boyce)

Terres fédérales—*Suite.*

2485; (suite du débat sur l'aliénation des terrains forestiers), 2555-2556 et suiv., 2688 et suiv., amend. Lake, 2353, mis aux voix et rejeté, 2833; concessions de terrains forestiers au Nord-Ouest, (int. Roche) 2637; terres affermées, vendues ou concédées dans la vallée de la rivière de la Paix, (mot. Hughes) 2868; terres retirées de la vente ou vendues pour colonisation depuis 1896, (mot. Sproule pour doc.) 2896; location de terrains, soumissions de la série 1213, (mot. Foster pour dépôt de l'original) 2985; concessions forestières, nos 1031, 1118, 1119, 1097 et 1098, demandes de soumissions, (mot. White pour doc.) 3090; concessions forestières, nos 1048, 1049, 1122 et 1168, idem, (mot. Boyce pour doc.) 3090; idem, concessions 1050, 1265, 1267, 1274 et 1275; terres indiennes, vente à New-Westminster, (int. Reid) 3147; terrains houillers du Dominion, (mot. Ames pour doc.) 3346; location de terres fédérales, dans l'Ouest, (int. Ames) 3349; révocations de concessions de terres, (int. Porter) 3349; concessions de terrains aux volontaires, (projet de résol. Oliver) 3433; le ¼ n. o., sect. 8, towns. 53, rang 4, à l'ouest du 5e mérid., inscrit à titre de homestead, (int. Ames) 3556; terres des écoles, coupes de bois et terrains houillers, prix moyen, (int. Lake) 3557, recettes provenant des terres, (int. Lake) 3557; superficie des terres fédérales aliénées, (int. Lake) 3558; le ¼ n. o., sect. 16, towns. 24, rang 28, à l'ouest du 2e mérid., inscriptions, demandes d'annulation, etc., (int. Lake) 3558-3559; terrains houillers des townships 6 et 7, demandes de concession, (mot. Ames pour doc.) 3561, (int. Ames) 3608; ventes de terres en 1907, (mot. Lake pour doc.) 3562; la moitié est de la sect. 36, towns. 31, rang 25, à l'ouest du 3e mérid., demande de concession, (int. Lake) 3609; terres réservées pour le poste de la quarantaine, près d'Estivan, concession, (int. Ames) 3610; terrains houillers dans le Nord-Ouest, demandes de concession par M. O. E. Talbot, député, article du "Citizen", (explication par M. O. E. Talbot) 3711; ventes de terres au Nord-Ouest, (int. Roche) 3986, 3987, 3988; terres indiennes à New-Westminster, aliénation, (int. Reid) 3990; concessions de terres à bois le long de la rivière de la Paix, (mot. Hughes pour doc.) 4004; produit de la vente des terres publiques, total, (mot. Lake pour doc.) 4004; superficie totale des terres concédées dans le Nord-Ouest, (mot. Lake pour doc.) 4005; bill (n° 113) modifiant la loi sur les titres des terres, 1ère l., 4389; 2e l., 6824, comité, 6825; 3e l., 6827; terrains houillers au Nord-Ouest, aliénation, décret à ce sujet, (mot. Barker pour doc.) 4415; aliénation des terres pour fins de colonisation, (mot. Sproule pour doc.) 4489; vente de terres indiennes depuis 1896, (int. Armstrong) 4776; concession du ¼ n. o., sect. 35, towns. 31, rang 6, à l'ouest du 2e mér., (int. Lake) 4962; aliénation de terres publiques, (int. Lake) 5298; agents, et détenteurs actuels de certains terrains houillers, (int. Ames) 5709; demandes au sujet de certains terrains, (mot. Herron pour doc.) 5717; terrains houillers détenus par F. G. Keniston, de Minneapolis, (mot. Ames pour doc.) 5717; détenus par Malcolm Mackenzie et J. H. Moss, (mot. Ames pour doc.) 5717; vente de terres, dans la Colombie-

Terres fédérales—*Suite.*

Anglaise, à W. J. Patterson, (int. Reid) 6274, (mot. Reid pour doc.) 6526; terrains houillers concédés par l'entremise de P. E. Lessard, d'Edmonton, (mot. Ames pour doc.) 6526, concédés par McGivern et Hayden, d'Ottawa, (mot. Ames pour doc.) 6527, concédés par l'entremise de J. W. Bettes (ou associés) de Winnipeg, (mot. Ames pour doc.) 6527; terrains houillers occupés, loués ou exploités par la compagnie de développement d'Alberta, (mot. Ames pour doc.) 6527; combien d'acres concédées aux colons jusqu'au 1er novembre 1907? (int. Ames) 7250; agent à Edmonton, (M. Mackenzie), nomination, (int. Lake) 7315; projet de résolution Oliver demandant que le ministre des Finances puisse payer aux autorités que de droit dans la Saskatchewan et l'Alberta, à même le fonds d'assurance constitué aux termes de l'acte relatif à la propriété foncière dans les territoires, telle partie dudit fonds provenant des transactions relatives à des terres maintenant situées dans les limites de ces provinces, 7433, 8876; bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 8877; 2e l., 11035, comité et 3e l., 11037-39; concession de certaines terres dans le township 13, rang 13, à l'ouest du 2e méridien, (int. Lake) 7552; demandes de terres en vertu des règlements concernant l'irrigation, (int. Herron) 7555; section 16, township 15, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, historique, (int. Herron) 7865; échange de terres affectées au soutien des écoles, bill (n° 163) à cette fin, 1ère l., 8470; 2e l., 8863; comité, 8874; 3e l., 8876; ventes de quarts de sections à l'ouest du 2e méridien, (int. Lake) 8563; titre de la terre ¼ sud, section 24, township 1, rang 27, à l'ouest du 1er méridien, délivré à W. H. Nolan, (int. Schaffner) 8570; superficie totale des terres à nombre pair ou impair dans l'Ouest? (int. McIntyre) 8570; à qui section 18, t. 53, r. 4, ouest 5e mér. a-t-elle été concédée en homestead? (int. Ames) 8776; sect. 32 t. 36, r. 16, ouest 2e mér., quart nord-est, rapport, dépôt, (int. Porter) 8778; terrains houillers de l'Alberta et de la Saskatchewan, combien vendus depuis 1896? (int. Ames) 9723; bill (n° 181) pour modifier la loi des terres fédérales, 1ère l., 9780; 2e l., 11675; comité, 11979, 12035, 12079, 12539; amend. Schaffner, 12543, rejeté, 12574; 3e l., 13017, amend. Lake, 13018, rejeté, 13019; 3e l., 13022; amend. du Sénat, 14203; octroi de titre pour section 10, towns. 7, rang 17, à l'ouest du 4e méridien, (int. Schaffner) 9925; vente de trois sections à M. G. Livingstone, (int. Lake) 9926; noms des personnes ayant obtenu concessions de terre pour chaque quart de la section 10, t. 17, r. 71, à l'ouest du 4e méridien? (int. Schaffner) 10239, (sub.): appointements du commissaire des terres et du personnel du service extérieur, 10517; achats de terrains houillers, (ints. Perley et Ames) 11021; terres détenues en vertu du système Torrens, (observ. Foster), débat, 11453 et suiv.; terrains houillers de l'Ouest, vendus ou loués depuis 1896, (int. Ames) 11562; concessions de terres aux volontaires de la guerre sud-africaine, quand sera déposé le bill à ce sujet? (int. Herron) 11761, 11977; résolution à cette fin, (dépôt par M. Oliver) 12538; règlements relatifs aux terrains houillers, (int. Lake) 13293; terres à pâturage affermées par H. Rivière, (int.

Terres fédérales—*Suite.*

Jackson) 13717, par Brown, Beddingfield & Cie, (int. Crawford) 13720; quelle étendue de terre a été mise de côté pour être octroyée aux compagnies de chemins de fer à titre de subventions? (int. Crawford) 14192; demande de concession d'une très grande étendue de terrains forestiers et à bois de pulpe dans la région de Kéwatin, (observ. Borden) 14271.

Territoires du Nord-Ouest: bill (n° 210) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 13287; 2e l., comité et 3e l., 13708.

Théberge, Octave: emploi, (int. Talbot) 11027.

Tiffin: dragage en 1907, (int. Bennett) 3555; à qui entreprise adjugée? (int. Bennett) 6949; coût, etc., (int. Bennett) 8568, 9313; dragage, (sub.) 5966; port, (sub.) 12708, 14025.

Tignish: havre trop petit, (int. Lefurgey) 707; bureau de poste, installation d'un coffre-fort, (int. Lefurgey) 1755; port, améliorations, (int. Lefurgey) 3343.

Tilsonburg: édifice public, (sub.) 14005.

Timbres-poste: émission d'une nouvelle série, à l'occasion du troisième centenaire de la fondation de Québec, (int. Lavergne) 6696; impression dans les deux langues, (int. Lavergne) 9316.

Tinnie, O. S.: enquête à son sujet, rapport, (mot. Thompson pour doc.) 1574.

Toney-River: travaux dans le port, coût, (int. Stanfield) 10175.

Torbermory: estacade de déviation, (sub.) 14025.

Toronto: commune de la garnison, vente, (int. Macdonell) 369; dragage, (int. Macdonell) 369; passe de l'Ouest, construction, (int. Macdonell) 370, 539; passe de l'Est, travaux, (int. Macdonell) 1568; (mot. Macdonell pour doc.) 2486; vacance à la direction du bureau de poste, (int. Macdonell) 2687; entrée ouest du port, travaux, (int. Macdonell) 4777; construction d'un tunnel entre l'île et la ville, délégation à ce sujet, (int. A. Martin) 5812; passe ouest du port, travaux, retard, (int. Macdonell) 6180; nouvelles casernes, le plan en a-t-il été approuvé? (int. Macdonell) 7550; passe ouest, travaux, adjudication, (int. Kemp) 10493; port, améliorations, (sub.) 12746.

Tourbe combustible: (int. Martin) 535.

Tourbières: exploitation, (int. Desjardins) 1168.

Townsend, Arthur James: bill (n° 196), pour lui faire droit, 1ère l., 12171; 2e l., 12482, 13636.

Tracadie: brise-lames, (int. McLean) 5712; lazaret, (sub.) 7533; protection du chenal et des phares, (sub.) 14023.

Traducteurs: augmentation d'appointements, 14246 et suiv.

Traduction française des textes officiels: d'uniformité, (observ. Bergeron), débat, 3290 et suiv.

Trafic: obstruction dans Haliburton, (mot. Hughes pour doc.) 3096.

Traités: traité franco-canadien: (voir "Convention", lettre "C"); traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis, projet, (int. Borden) 972; traités impériaux: négociations, situation du Canada, (int. Thompson) 2011; traité projeté entre le Canada et les Etats-Unis, (int. Borden) 2103; droit du Canada de conclure des traités, (int. Thompson) 3283; traité avec les Etats-Unis concernant frontières et pêcheries, (observ. Sproule) 6945; traité anglo-américain, texte communiqué au Sénat des Etats-Unis, (int. Borden) 7168, a-t-il été soumis au gouv. canadien avant d'être signé? (int. Monk) 7256, autres nouvelles, le premier ministre en a-t-il reçu? (int. Borden) 7319, 8207; quand copie sera-t-elle déposée? (int. Borden) 7806, 8915, (dépôt par sir W. Laurier) 9103; toute la correspondance au sujet du traité anglo-américain? (int. Borden) 10179, (int. Sproule) 10603.

Traités—*Suite.*

Traité entre la France et le Canada: (voir "Convention", lettre "C").

Transports: nécessité de les faciliter dans l'Ouest, (observ. Knowles), débat, 6580 et suiv.; transports maritimes, trusts, augmentation des taux sur marchandises canadiennes, (observ. Owen), débat, 6181 et suiv

Travail: département, rapport, (dépôt) 872; journée de travail dans les entreprises publiques, bill (n° 97) y relatif, déposé par M. Verville, 1ère l., 3267; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 12766; impressions et papeterie, "Gazette du Travail", frais d'arbitrage, etc., (sub.) 12878.

Travaux: construits au nom du Canada depuis le 1er janvier 1877, (mot. Borden pour doc.) 1177, par le gouvt. actuel, (mot. Boyce pour doc.) 2253; travaux déjà autorisés, crédit additionnel, (sub.) 11669.

Travaux publics: ministère, rapport, (dépôt), (l'h. M. Pugsley) 8; (sub.) 662; appointements du personnel, (sub.) 668; dépenses, (observ. Perley), débat, 5074 et suiv., amend. 5093, rejeté, 5168; nomination d'un premier commis à l'emploi du sous-ministre adjoint, (sub.) 5954; aide aux écritures, etc., (sub.) 11648; premier commis nommé sous-ministre adjoint, (sub.) 13566; nouvelles nominations depuis que M. Pugsley est ministre, (int. Robitaille) 13719.

Trent-Bridge: bureau de poste, ouverture, (int. Owen) 632.

Trois-Rivières: nouvel édifice public, (sub.) 14003; quai à charbon, en eau profonde, (sub.) 14023.

Truro: salle d'armes, coût, (int. Stanfield) 3556; réclamation contre l'Etat, (int. Stanfield) 3608.

Tuberculine: épreuve, combien d'animaux y ont été soumis depuis 31 mars 1906? (int. Walsh) 9714.

Tunnels : tunnel international, de Détroit ; construction, les matériaux sont-ils admis en franchise à Windsor, (int. McLaren) 3992; quantité de matériaux importés, (int. Clements) 4773; ponts ou tunnels entre E.-U. et Canada, matériaux, droits, règlements à ce sujet, (mot. Clements pour doc.) 5718, 10746; intérêts canadiens non protégés, (observ. Clements), débat, 10920 et suiv.; (suite) 10980 et suiv.; droits de douane sur matériaux, (déclaration à ce sujet par l'h. M. Paterson) 14206.

Tupper, sir Chs. Hibbert: commissaire à Paris, arbitrage relatif à la mer de Behring; ses frais furent-ils payés par le gouvernement anglais? (int. Borden) 2985.

Turcotte, G.: appointements, (sub.) 5748.

Turgeon, hon. Adélard: sera-t-il nommé sénateur? (int. Lavergne) 8312.

Turriff, John G., M.P., député: accusations portées contre lui par M. Foster dans son

Turriff, John G., M.P., député—*Suite.*
discours du 6 février 1908, (explications par M. Turriff) 11867 et suiv.; autrefois pauvre, aujourd'hui millionnaire, allusion par M. Reid, (explication par M. Turriff) 1999.

USURIERS: fréquentant les bureaux publics, (int. Délisle) 1805.
Uxbridge: édifice public, (sub.) 14006.

VACANCES: de sièges, (M. l'Orateur) 1, 592, 922; de Noël, (mot. Laurier) 783; de Pâques, (mots. Laurier et Fielding) 6767, 7166; vacances de Pâques, (voir Pâques).
Vallée de la rivière de la Paix: rapport des études qu'on y a faits, (dépôt) 3985.
Valleyfield: organisation d'un régiment, correspondance, (mot. Bergeron pour doc.) 3561; pétition des citoyens pour construction d'une salle d'exercice, (int. Bergeron) 8051; rupture d'un barrage, inondation, (observ. Bergeron) 8178, 8376.
Valleyfield, (I.P.-E.): route postale, changement, (int. Martin) 11860.
Vanasse, Fabien: historiographe à bord de l'*Arctic*, appointements, (sub.), débat, 4173 et suiv.
Vancouver: entrepôt de douane, (sub.) 14012; édifice public, (sub.) 11399; pour indemniser résidents chinois de Vancouver des pertes subies pendant émeutes, (sub.) 13815, frais de la commission royale à ce sujet, (sub.) 13817; bureau des essais de Vancouver, (renseignements demandés par M. Foster) 14257.
Varennes: quai, (sub.) 12649.
Veniot, P. G.: percepteur des douanes à Bathurst, participation aux élections, (int. Crocket) 6705.
Vernon: édifice public, (sub.) 11401, 14012.
Viandes et produits alimentaires: nomination d'inspecteurs, (int. Clements) 179, 3152; (int. Lalor) 368; comtés soumis à l'inspection, (int. Clements) 535; (mot. Clements pour documents) 579; postes d'inspection, (int. Sproule) 1566, (mot. Sproule pour doc.) 1757; viande désossée congelée, importation dans Royaume-Uni, (int. Reid) 3344; observance des articles 26 et 27 de l'acte d'inspection, (int. Reid) 3998; viande, salaison et inspection, (mot. Armstrong pour doc.) 4779; bill (n° 149) pour modifier loi concernant viandes et conserves alimentaires, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7216; 3e l., 7226, 7561, 7609; bill (n° 147) idem, 1ère l., 6505; 2e l. et comité, 7194; 3e l., 7216; application de la loi, (sub.) 13541.
Victoria: dragage dans le port, à qui entreprise adjugée? (int. Bennett) 6946; coût, etc., (int. Bennett) 8568, 9313; bâtiment d'immigration, (sub.) 11406; hôtel des postes, (sub.) 11415; port, améliorations, (sub.) 12746.
Victoria-Beach: quai, dépenses, (int. Foster) 250.
Vieillards: pensions en leur faveur, projet de loi à ce sujet, (mot. Fielding) 3793, (int. Pringle) 8088, bill (n° 120), 2e l. et comité, 11378; 3e l., 12657; le comité pourra-t-il faire quelque travail en leur faveur avant la fin de la session, (int. Pringle) 13297; amend. du Sénat, 13987.
Voies et moyens: comité, dépenses du service public, (mot. Fielding), débat, 6185 et suiv., 6224 et suiv.; budget, bill (n° 220) 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 14262, 14263.

WALKER, Andrew: bill (n° 124) pour lui faire droit, 1ère l., 5568; 2e l., 5704; comité et 3e l., 7484.
Walkerville: édifice public, (sub.) 14006.
Wallace, Michael J.: emploi, (int. Clements) 7861.
Wallberg, E. A.: marché avec lui pour fourniture de ciment, (int. Staples) 3344, 3995, (mot. Staples pour doc.) 4974; (int. Boyce) 3994, 5300.
Waterloo: édifice public, (sub.) 14006.
Watson, M., C.R.: chargé de seconder le juge Cassels, a-t-il déjà occupé devant commission nommée au sujet d'une élection provinciale dans Elgin-ouest? (int. Northrup) 7172.
Waugh, James: agent de placement des immigrants, correspondance avec le ministère de l'Intérieur, (mot. Gordon pour doc.) 1757; remboursement à lui fait, (int Clements) 4965.
Welchpool: quai, coût, (int. Ganong) 8312.
Welland: édifice public, (sub.) 8203.
Wetaskiwin: édifice public, (sub.) 14011.
Westmount: édifices publics, (sub.) 14003.
Westport: signaux, installation, (int. Stanfield) 9718.
Westville: édifice public, (sub.) 7523, coût, etc., (int. Stanfield) 9925.
Whisky: distribution illicite dans comtés de Beauce et de Mégantic, (int. Monk) 10365.
White, James: en Angleterre au sujet de la ligne panbritannique, (int. Ames) 720.
White-Head: quai, construction, (int. Ganong) 6766.
White-Horse: étendue de terre comprise dans l'emplacement de cette localité, (int. Foster) 12072.
Wiarton: dragage, (int. Bennett) 6521, 6706.
Wiley, Mme Louise F.: réclamations au sujet de concessions minières au Yukon, (mot. Foster pour doc.) 1178, 1758.
Williams, Thomas: emploi sur l'Intercolonial, (int. Emmerson) 2475.
William's-Head: quarantaine, (sub.) 11415.
Willson, Thomas L.: paiements à lui faits depuis 1902, pour bouées à gaz, etc., (int. Taylor) 12074.
Winfield: bassin, dragage en 1907, (int. Bennett) 6764.
Winnipeg: nouvel entrepôt de vérification, (sub.) 8968; nouveau bâtiment pour les immigrants, (sub.) 8975; nouvel hôtel des postes, (sub.) 8977; station postale "B", (sub.) 8978; hôpital pour la troupe permanente, (sub.) 11494; bâtiments militaires, (sub.) 11508, 14009.
Winnipegosis: dragage du chenal, (sub.) 12750.
Wolfville: édifice public, (sub.) 14000.
"Woman's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England in Canada": bill (n° 75) déposé par M. Worthington, pour la constituer en corporation, 1ère l., 1648; 2e l., 2002; comité et 3e l., 2890.
Wood, David: travaux pour le Gouvt., (int. Staples) 590.
Woodstock: receveur de la poste, appointements, (int. Crocket) 2894, 2988.

YARMOUTH: édifice public, (sub.) 7525, port, améliorations, (sub.) 11841, 11854.
Yeomans, M.: agent des réserves indiennes, plaintes à son sujet, (mot. Knowles pour doc.) 1574.
Yorkton: édifice public, (sub.) 9007.
Young, W. C.: employé, accusé, (int. Foster) 1174.

Yukon: concession Boyle, mémoire de la législature à ce sujet, (int. Ames) 529, 582, 706; télégraphes, recettes et dépenses, (int. Foster) 533; observance du dimanche, (int. Foster) 587; enquête au sujet de M. Congdon, rapport, (int. Foster) 587; Boyle, détournement de cours d'eau, etc., en vertu de la loi minière de 1906, (mot. Boyce pour doc.) 725; observance du dimanche, (dépôt de lettres à ce sujet par l'h. M. Aylesworth) 872; taux de transport par chemin de fer, (int. Thompson) 927; revenus et dépenses en 1907, (int. Foster) 1160; commerce de liqueurs, (int. Foster) 1173; frais d'administration du Yukon, (int. Foster) 1175; procès contre personnes domiciliées au Yukon, pour manœuvres frauduleuses dans les élections, (mot. Foster pour doc) 1178; état des affaires publiques au Yukon, témoignage de John Pringle, (mot. Foster pour doc.) 1178; rapport de M. Beddoe à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 1179, 6768; recettes et dépenses fédérales, (int. Foster) 1402; moralité au Yukon, (mot. Thompson pour doc.) 1574; fonctionnaires de l'Etat, administration, (mot. Lennox pour doc.) 1757, 2253; télégraphe, inefficacité du service, (int. Sloan) 2005; service postal, plaintes, (int. Thompson) 2102; terrains dans la ville du Cheval Blanc (White-Horse), à qui concédés? (mot. Foster pour doc.) 2896; deniers venant du Yukon, transmission, (int. Thompson) 3086; claims de placer au Yukon, concessions, revenu, renouvellements, (int. Lennox) 4414; affaire Finnie-Perron: inscription irrégulière d'un document au bureau du commissaire de l'or, (mot. Thompson pour doc.) 4489; Lithgow, Girouard et Congdon, positions par eux occupées au Yukon, (int. Foster) 6270; placers: exploit., bill (n° 150) pour modifier loi y relative, 1ère l., 6506; 2e l., 8878; comité, 11027; 3e l., 11035; bill (n° 169) pour modifier la loi concernant le Yukon, 1ère l., 9008; 2e l., 11039; comité, 11040; 3e l., 11057; amendements du Sénat, 12218; administration du Yukon, immoralité, dénonciation par M. le Dr Pringle, (observ. Foster), débat, 10039 et suiv., 10116 et suiv.; gouvernement du territoire du Yukon, (sub.) 10588; le gouvt. fédéral se propose-t-il d'en appeler des deux décisions rendues récemment contre la couronne, au sujet de concessions? (int. Sloan) 10797; réformes à opérer au Yukon, (int. Borden) 10799; (sub.): résidence du commissaire, 11416; édifices publics, réparations, 11418, construction de salles d'armes, 11418.